



Leeswijzer Nota van Inspraak Structuurvisie deel D Brainport Oost

In deze Nota van inspraak zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven of, en zo ja, tot welke planwijziging deze leidt.

Om bij de inhoudsopgave te komen, klikt u op de rode pijl bovenaan deze pagina. U kunt u de zienswijzen vervolgens op twee manieren raadplegen:

1. zoeken op inspreker;
2. zoeken op onderwerp;
3. zoeken inspraakreacties via brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt.

1. Zoeken op inspreker

Stap 1: Zoek de naam van de inspreker.

De bijlage Overzicht van paragrafen per inspreker bevat een lijst op alfabet met alle insprekers met bijbehorend briefnummer. Particulieren zijn gealfabetiseerd op achternaam.

Stap 2: Zoek de juiste paragrafen.

In bovengenoemde bijlage staan achter alle insprekers de paragrafen waar hun zienswijzen zijn behandeld.

Stap 3: Raadpleeg de juiste paragrafen.

Digitaal: klik in de lijst op de desbetreffende paragraaf.

Analoog: zoek de paragraaf op via de inhoudsopgave in dit document.

Stap 4: Zoek uw inspraakreactie.

Onder iedere paragraaf zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven of ze tot een planwijziging leiden. Boven alle samenvattingen staan de insprekers met briefnummer. De zienswijzen zijn geordend op alfabet volgens de naam van de (eerste) inspreker. Sommige samenvattingen gelden voor meerdere insprekers. Ook per inspraakreactie staan de insprekers op alfabet.

Stap 5: Zoek uw eventuele volgende inspraakreactie.

Herhaal stap 1 tot en met 4.

Ook is het mogelijk om met de zoekfunctie in Adobe reader in de pdf op briefnummer te zoeken. Klik in dat geval bij het openen van de pdf in het scherm 'Volledig scherm' op 'Nee'. Dan blijft de zoekfunctie in de pdf beschikbaar.

2. Zoeken reacties op onderwerp

Stap 1: Raadpleeg de inhoudsopgave. Deze volgt de hoofdstukindeling van de ontwerp-Structuurvisie deel D Brainport Oost.

Stap 2: Raadpleeg de juiste paragraaf.

Digitaal: klik in de inhoudsopgave op het paragraafnummer.

Stap 3: Zoek uw inspraakreactie.

Zie stap 4 hierboven.



Zie vervolg op volgende pagina



3. Zoeken Inspraakreacties via brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt

Hoofdstuk 2 van deze Nota van Inspraak bevat de samenvattingen en antwoorden op de brieven die bij meer dan 20 insprekers (nagenoeg) geheel identiek waren. Twee van dergelijke brieven gaan over MEROS, en zes over de Noordoostcorridor (NOC). In bijlage 2 van deze Nota van Inspraak is een alfabetische lijst opgenomen met alle insprekers die van een dergelijke brief gebruik hebben gemaakt. Daar is ook te zien welke namen wij voor deze brieven hanteren. Dit zijn: MEROS 1, MEROS 2, NOC 1, NOC 2, NOC 3, NOC 4, NOC 5 en NOC 6. De zienswijzen in deze brieven zijn ook behandeld in hoofdstuk 3 Overzicht per paragraaf van Inspraakreacties met beoordeling.



Nota van Inspraak

Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant deel D Brainport Oost

Provincie Noord-Brabant

Datum

5 april 2011





Colofon

Nota van Inspraak
Behorend bij ontwerp-Structuurvisie deel D Brainport Oost

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, 5 april 2011

Uitgave

Provincie Noord-Brabant
Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon: (073) 681 28 12
E-mail: brainportoost@brabant.nl
www.brabant.nl/brainportoost

Redactie

Provincie Noord-Brabant, Programmateam Brainport Oost

Vormgeving en productie

Provincie Noord-Brabant
Studio Van Elten

Oplage

30

Digitale raadpleegomgeving

Provincie Noord-Brabant (www.brabant.nl/brainportoost)



Inhoud

1 Inleiding	5
Wie reageerden er?	5
Verdeling van de reacties over de onderwerpen	5
Gevolgen poststaking voor hanteren sluitingstermijn	5
Adviezen Provinciale Omgevingscommissie en Commissie voor de milieueffectrapportage	6
Welke onderwerpen sprongen eruit?	6
Leeswijzer	6
Vervolgprocedure	8
Communicatie richting derden	8
2 Brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt, inclusief de beoordeling	9
MEROS 1	9
3.2.1 Locatiealternatieven MER MEROS	9
3.2.1.1 Keuze locaties MEROS	9
3.2.2.1 Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	9
3.2.2.1.2 Effecten Natuur MEROS	10
3.2.2.1.2.2 Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	10
3.2.4 Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS	11
3.3.2.2.1 Integrale/finale afweging effect natuur	11
MEROS 2	11
3.0.1 Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	11
3.1.3 Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	12
3.2.2.0 Methodiek effectbepaling MER MEROS	13
3.2.2.1 Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	13
3.2.2.1.2 Effecten Natuur MEROS	13
3.2.2.1.4 Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	14
3.2.2.1.5 Effecten Milieuhygiëne MEROS	14
3.2.2.1.7.2 Effecten op landbouw MEROS	14
3.2.2.1.7.3 Effecten op recreatie MEROS	15
3.2.4 Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS	15
3.3 Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen	16
3.3.2.2.1 Integrale/finale afweging effect natuur	16
3.3.2.2.5 Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	16
3.4 Conclusie integrale/finale afweging MEROS	16
5.1 Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	17
NOC 1	17
0.1 Inspraakprocedure	17
4.1.2 Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	18
4.2.2.2.1.1 Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	21
4.3.2 Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	22
4.3.4 Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	23
4.4 Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	23
5.1 Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	24



NOC 2	25	
0.1	Inspraakprocedure	25
4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	25
4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid	26
4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	26
4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	27
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	27
NOC 3	27	
0.1	Inspraakprocedure	27
4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	27
4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	28
4.2.2.1	Methodiek effectbepaling planMER Noordoostcorridor	28
4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	28
4.2.3	Conclusies planMER en voorkeursalternatief	29
4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	29
4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	29
4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	30
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	30
NOC 4	31	
4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	31
4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	32
4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	32
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	32
NOC 5	33	
0.1	Inspraakprocedure	33
4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	33
4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	34
4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	35
4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	35
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	35
NOC 6	36	
0.1	Inspraakprocedure	36
3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	36
4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	36
4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	40
4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	40
4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	41
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	42
5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	43
3	Overzicht per paragraaf van Inspraakreacties met beoordeling	44
0	Algemeen	44
0.1	Inspraakprocedure	46
0.2	Overig Algemeen	52
1.3	Watertoets	54
2	Regionale ruimtelijke visie Brainport Oost	55



2.1	Gezamenlijke visie Zuidoostvleugel BrabantsStad	55
2.2	Ambities en ruimtelijke visie Brainport Oost	56
2.2.5	Gebiedsontwikkeling Brainport Oost	57
3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	57
3.1	Nut en noodzaak MEROS Algemeen	61
3.1.2	Nut en noodzaak woningbouw MEROS	62
3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	63
3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	67
3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	67
3.2.2.0	Methodiek effectbepaling MER MEROS	69
3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	70
3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	70
3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	71
3.2.2.1.1.2.2	Effecten Waterhuishouding en lokaal watersysteem MEROS	72
3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	72
3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	76
3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	76
3.2.2.1.5	Effecten Milieuhygiëne MEROS	78
3.2.2.1.7.2	Effecten op landbouw MEROS	78
3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	78
3.2.3.5	Aanzet tot compenserende en mitigerende maatregelen MEROS	79
3.2.4	Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS	79
3.3	Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen	82
3.3.2	Integrale/finale afweging bedrijventerreinen MEROS	83
3.3.2.1	Integrale/finale afweging locaties bedrijventerreinen algemeen	84
3.3.2.1.1	Integrale/finale afweging Varenschut	85
3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	85
3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	89
3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	89
3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	91
4.0.1	Wettelijke basis planMER + andere (wettelijke) kaders NOC	94
4.1	Nut en noodzaak Noordoostcorridor algemeen	97
4.1.0	Aannames onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	97
4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	97
4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	98
4.2.1	Alternatieve tracézones Noordoostcorridor algemeen	127
4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	128
4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	132
4.2.2	PlanMER Noordoostcorridor	137
4.2.2.1	Methodiek effectbepaling planMER Noordoostcorridor	138
4.2.2.1.1	Keuze beoordelingscriteria planMER Noordoostcorridor	141
4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	141
4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	146
4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	147
4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	148
4.2.2.2.1.4	Gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal NOC	150



4.2.2.2.1.5	Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor	150
4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	151
4.2.2.2.1.7	Gevolgen provinciaal wegennet Noordoostcorridor	152
4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid	153
4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	154
4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	160
4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	163
4.2.2.2.2.4	Effecten klimaat Noordoostcorridor	165
4.2.2.2.2.5	Effecten gezondheid Noordoostcorridor	165
4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	166
4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	170
4.2.2.2.3.2	Effecten natuurbeschermingswet Noordoostcorridor	172
4.2.2.2.3.3	Effecten flora - en faunawet Noordoostcorridor	173
4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	174
4.2.2.2.4.1	Effecten Landschap Noordoostcorridor	175
4.2.2.2.4.3	Effecten Archeologie Noordoostcorridor	176
4.2.2.2.5	Effecten Bodem en water Noordoostcorridor	176
4.2.2.2.5.3	Effecten waterkwaliteit Noordoostcorridor	177
4.2.2.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie NOC	178
4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	178
4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	179
4.2.3	Conclusies planMER en voorkeursalternatief	183
4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	188
4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	191
4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	195
4.3.3	Integrale afweging Bestuurlijk kader Noordoostcorridor	203
4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	204
4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	210
5	Uitvoering	250
5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	256
5.1.1	Integrale gebiedsontwikkeling	266
5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	267
5.1.3	Planvorming	269
5.1.4	Monitoring en regionale afspraken	269
5.2.1	Ontwikkelen	269
5.2.2	Juridische instrumenten	270
6	Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost	271

Bijlagen 273

Bijlage 1 Overzicht van paragrafen per inspreker	273
---	------------

Bijlage 2 Overzicht van indieners van brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt	312
---	------------



1 Inleiding

Op 5 oktober 2010 is het ontwerp van de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' in het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld. Van 1 november tot en met 13 december 2010 heeft het ontwerp ter inzage gelegen.

In de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' maakt de provincie strategische keuzes voor wonen, werken en bereikbaarheid in het oostelijke deel van de Brainportregio (Eindhoven-Helmond). De Structuurvisie deel D is opgebouwd uit een inleiding, een regionale ruimtelijke visie voor Brainport Oost en een beschrijving van de keuzes voor wonen en werken (MEROS) en voor bereikbaarheid (Noordoostcorridor). Tot slot volgt hoe de provincie met andere betrokken partijen uitvoering geeft aan de gemaakte keuzes. In de bijlagen van de Structuurvisie deel D zijn beide (plan)MER-rapporten samengevat.

Wie reageerden er?

Tijdens de formele inspraakperiode hebben 1270 instanties en personen zienswijzen bij ons college ingediend.

De reacties waren afkomstig van:

- Acht gemeenten, namelijk de gemeenten Asten, Bernheze, Deurne, Gemert-Bakel, Helmond, Laarbeek, Someren en Veghel;
- Waterschap Aa en Maas;
- 36 Belangenorganisaties, wijk- en buurtverenigingen;
- 1222 burgers en bedrijven.

Er zijn 1159 brieven gestuurd die bij meer dan 20 insprekers (nagenoeg) geheel identiek waren. Twee van dergelijke brieven gaan over MEROS, en zes over de Noordoostcorridor (NOC).

In deze Nota van Inspraak hebben wij deze brieven als volgt genummerd: MEROS 1 (44 insprekers), MEROS 2 (151 insprekers), NOC 1 (68 insprekers), NOC 2 (510 insprekers), NOC 3 ((214 insprekers), NOC 4 (31 insprekers), NOC 5 (85 insprekers) en NOC 6 (56 insprekers).

Vier personen hebben gereageerd op de ontvangstbevestigingen van de Inspraakreacties met de mededeling dat zij geen Inspraakreactie hebben ingezonden. Deze brieven hebben wij onder de volgende namen ontvangen (en geregistreerd met het volgende briefnummer): W.J. van Bussel (2370525), J. Machiels (2370038), A. de Leijer (2372943) en F.J. Willems-De Groot (2376385).

In al deze gevallen is gebruik gemaakt van een brief die meerdere insprekers hebben ingezonden. Wij hebben ze wel opgenomen in de lijst met indieners van deze brieven.

Verdeling van de reacties over de onderwerpen

De meeste reacties waren gericht op de Noordoostcorridor. De tweede, veel kleinere, groep, ging alleen over MEROS. Slechts een beperkt aantal insprekers, met name overheden, heeft op beide onderwerpen ingesproken.

Gevolgen poststaking voor hanteren sluitingstermijn

Wij zijn coulant omgegaan met de sluitingstermijn van de inspraak. Belangrijkste reden is de poststaking in de week voor de sluitingstermijn op 13 december 2010. Daardoor hebben wij een deel van de reacties met vertraging ontvangen. Vervolgens hebben wij rekening gehouden met de vertraagde postbezorging in de daarop volgende week voor Kerstmis en met de sluiting van



het provinciehuis van 25 december tot en met 2 januari. Alleen de reacties die aantoonbaar zijn verzonden in januari 2011 of later, hebben wij buiten beschouwing gelaten. Dit zijn in totaal drie reacties. In twee gevallen betrof het een brief die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt, en in één geval was het een inhoudelijk unieke brief. Eén later ingezonden reactie hebben wij wel meegenomen in deze Nota van Inspraak. In dat geval heeft de inspreker tijdig pro forma gereageerd en aangegeven dat in januari 2011 de inhoudelijke reactie volgde.

Adviezen Provinciale Omgevingscommissie en Commissie voor de milieueffectrapportage

Aan het begin van de inspraaktermijn hebben wij hebben de Provinciale Omgevingscommissie om advies gevraagd over de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'. Wij hebben dit advies ontvangen. Daarnaast heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd over het bijbehorende MER MEROS en het planMER Noordoostcorridor. Beide adviezen zijn separaat te raadplegen op www.brabant.nl/brainportoost. Gedurende de (plan)MER-procedures hebben wij een aanvulling op beide (plan-)MER-rapporten gemaakt. Ook deze is te raadplegen op www.brabant.nl/brainportoost. De inhoud van beide adviezen betreft de provincie bij de besluitvorming over de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Welke onderwerpen sprongen eruit?

- Veel reacties zijn gericht tegen de aanleg van de oostwest-verbinding. Ze zijn met name afkomstig van inwoners van het gebied waar de oostwest-verbinding is voorzien.
- Veel insprekers vinden dat nut en noodzaak van de Noordoostcorridor onvoldoende zijn aangetoond en dat deze niet in verhouding staan tot de aantasting van natuur, landschap en leefmilieu.
- Veel insprekers vragen om specifieke randvoorwaarden op te nemen voor de verbreding van de N279 en de ontwikkeling van de oostwest-verbinding. Het gaat dan om landschappelijke inpassing, aandacht voor leefbaarheid en gezondheid (geluid, lucht, externe veiligheid), hydrologische effecten, aantasting van natuurwaarden, fasering bij de uitvoering en dergelijke.
- De zienswijzen over de keuze voor een nieuw bedrijventerrein in het BZOB-bos in plaats van Diesdonk zijn gevarieerd. Veel insprekers stemmen in met de keuze voor BZOB vanwege het belang en de kwaliteit van het gebied Diesdonk. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft over deze keuze geen opmerkingen gemaakt.
- De zienswijzen gingen met name over de zorgvuldigheid van het proces, betrokkenheid van burgers, volledigheid van de effectbeschrijvingen, juistheid van de kwalitatieve scores en de weging van de scores in de integrale afweging.

Leeswijzer

In deze Nota van inspraak zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven of, en zo ja, tot welke Planwijziging: deze leidt. U kunt u de zienswijzen op twee manieren raadplegen:

1. zoeken op inspreker;
2. zoeken op onderwerp;
3. zoeken Inspraakreacties via brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt.



1. Zoeken op inspreker

Stap 1: Zoek de naam van de inspreker.

De bijlage Overzicht van paragrafen per inspreker bevat een lijst op alfabet met alle insprekers met bijbehorend briefnummer. Particulieren zijn gealfabetiseerd op achternaam.

Stap 2: Zoek de juiste paragrafen.

In bovengenoemde bijlage staan achter alle insprekers de paragrafen waar hun zienswijzen zijn behandeld.

Stap 3: Raadpleeg de juiste paragrafen.

Digitaal: klik in de lijst op de desbetreffende paragraaf.

Analoog: zoek de paragraaf op via de inhoudsopgave in dit document.

Stap 4: Zoek uw inspraakreactie.

Onder iedere paragraaf zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook is aangegeven of ze tot een planwijziging leiden. Boven alle samenvattingen staan de insprekers met briefnummer. De zienswijzen zijn geordend op alfabet volgens de naam van de (eerste) inspreker. Sommige samenvattingen gelden voor meerdere insprekers. Ook per inspraakreactie staan de insprekers op alfabet.

Stap 5: Zoek uw eventuele volgende inspraakreactie.

Herhaal stap 1 tot en met 4.

Ook is het mogelijk om met de zoekfunctie in Adobe reader in de pdf op briefnummer te zoeken. Klik in dat geval bij het openen van de pdf in het scherm 'Volledig scherm' op 'Nee'. Dan blijft de zoekfunctie in de pdf beschikbaar.

2. Zoeken reacties op onderwerp

Stap 1: Raadpleeg de inhoudsopgave. Deze volgt de hoofdstukindeling van de ontwerp-Structuurvisie deel D Brainport Oost.

Stap 2: Raadpleeg de juiste paragraaf.

Digitaal: klik in de inhoudsopgave op het paragraafnummer.

Stap 3: Zoek uw Inspraakreactie.

Zie stap 4 hierboven.

3. Zoeken Inspraakreacties via brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt

Het inhoudelijke deel van deze Nota van Inspraak begint met de samenvattingen en antwoorden op de brieven die bij meer dan 20 insprekers (nagenoeg) geheel identiek waren. Twee van dergelijke brieven gaan over MEROS, en zes over de Noordoostcorridor (NOC). In bijlage 2 van deze Nota van Inspraak is een alfabetische lijst opgenomen met alle insprekers die van een dergelijke brief gebruik hebben gemaakt. Daar is ook te zien welke namen wij voor deze brieven hanteren. Dit zijn: MEROS 1, MEROS 2, NOC 1, NOC 2, NOC 3, NOC 4, NOC 5 en NOC 6.

De samenvatting en beantwoording van deze brieven is per brief te vinden in hoofdstuk 2 'Brieven die meerdere insprekers hebben gebruikt, inclusief beoordeling'. Deze is ook opgenomen in hoofdstuk 3 'Overzicht per paragraaf van inspraakreacties met beoordeling'. Insprekers die zelf inhoudelijke punten aan deze brieven hebben toegevoegd, staan ook in deze lijst. De zienswijzen die zij inhoudelijk hebben toegevoegd, beantwoorden wij eveneens in hoofdstuk 3 'Overzicht per paragraaf van inspraakreacties met beoordeling'.

**Vervolgprocedure**

Deze Nota van Inspraak en de Nota van Wijzigingen worden samen met het Statenvoorstel ter vaststelling van de Structuurvisie deel D Brainport Oost besproken in de Statencommissie Ruimte & Milieu en de Statencommissie Economie, Mobiliteit en Grotestedenbeleid van 17 juni 2011. Daarna worden de nota's samen met de concept structuurvisie aangeboden aan Provinciale Staten. Op 1 juli 2011 vindt de behandeling door Provinciale Staten plaats.

Communicatie richting derden

Nadat het college van Gedeputeerde Staten het Statenvoorstel heeft vastgesteld, publiceert het de Nota van Inspraak en de Nota van Wijzigingen op www.brabant.nl/brainportoost. De insprekers ontvangen tegelijkertijd een brief. Daarin staat dat zij op www.brabant.nl/brainportoost deze documenten met de beoordeling van hun zienswijze kunnen inzien.



2 Brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt, inclusief de beoordeling

MEROS 1

3.2.1 Locatiealternatieven MER MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat het gebied van de Brouhuissche heide niet als alternatief voor de ontwikkeling van woon-werklocaties in aanmerking kan komen omdat dit gebied onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur.

Reactie GS:

Naast het belang van de EHS is er een economische noodzaak dat voldoende ruimte beschikbaar komt voor de ontwikkeling van bedrijventerrein. Er bleken hiervoor nabij Helmond onvoldoende locaties van voldoende omvang beschikbaar zonder of met geringe aantasting van natuur- of landschappelijke waarden. Om die reden is besloten ook te zoeken in de EHS en is een gedeelte van de Brouhuissche heide toegevoegd als zoekgebied. Deze locatie ligt dicht bij de stad en grenst aan het bestaande Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant (BZOB). Uit het Milieueffectrapport blijkt dat deze locatie op basis van een integrale afweging van milieu- en andere effecten het minst ongunstig scoort. Het verlies aan EHS en natuurwaarden dient volgens de vastgestelde regels voor natuurcompensatie (Verordening ruimte) gecompenseerd te worden. De buitenrand kan dienen als basis voor een landschappelijke inpassing.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.1.1 Keuze locaties MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het niet duidelijk waarom de locatie Brouhuissche Heide is toegevoegd aan de locatie-alternatieven.

Reactie GS:

Tijdens de startnotitie is het gehele oostelijk deel van de stedelijke regio (zoals begrensd in het uitwerkingsplan van het toen vigerende streekplan) als mogelijke onderzoekslocatie beschouwd. Vervolgens zijn in de Startnotitie diverse mogelijke locaties gepresenteerd. De locatie BZOB zat daar niet bij. De burgerparticipatie (inspraak op de startnotitie) bood de mogelijkheid te reageren op de te onderzoeken locaties. Vanuit de inspraak en ook het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is de locatie BZOB aangedragen als wenselijk te onderzoeken locatie. Dit is overgenomen. Om die reden is de locatie Brouhuissche heide (gelegen in Helmond en deels in Deurne) opgenomen in het MER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1 Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de bewering dat de locatie Brouhuissche Heide geïsoleerd ligt. Het gebied kan functioneren als zelfstandig (bos)gebied. Het gebied is namelijk 10x zo groot als de maat die in de natuurwetgeving wordt gehanteerd voor een boskern (nl. 5 hectare). Daarnaast is er uitwisseling van fauna door de faunatunnels.

Reactie GS:

Hoe groter een gebied, hoe beter en vollediger een ecosysteem kan functioneren. Ook kunnen faunatunnels bijdragen aan het functioneren van het ecosysteem. Het westelijke deel van de Brouhuissche heide zou 'zelfstandig' kunnen blijven functioneren met een bepaald ecosysteem. De (potentiële) waarden zijn echter niet zeer uniek of bijzonder. De schakelfunctie in de ecologische structuur blijft (ondanks de faunatunnels) beperkt vanwege de geïsoleerde ligging. Een deel van de waarden en potenties kan behouden blijven door deze te benutten als landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.2 Effecten Natuur MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de constatering dat de natuurwaarde van de locatie Brouwhuissche Heide als relatief beperkt is beoordeeld. Uit onderzoek door adviesbureau Natuurbalans -Limens Divergens naar de natuurwaarden voor de locaties Brouwhuissche Heide en Diesdonk blijken andere waarden. Insprekers verzoeken bij het opstellen van een nieuwe MER de resultaten uit de studies van Natuurbalans -Limens Divergens te betrekken.

Reactie GS:

Uit onderzoek bleek dat de waarden relatief gering zijn. Als de locatie concreet wordt ontwikkeld via een bestemmingsplanprocedure zullen de op dat moment beschikbare (nieuwe) inzichten daarbij worden betrokken en zal eventueel aanvullend onderzoek worden gedaan naar de voorkomende waarden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de constatering dat de natuurwaarde van de locatie Brouwhuissche Heide als relatief beperkt is beoordeeld. Ook vinden insprekers dat de beoordeling van criterium N1 'ruimtebeslag locatie Diesdonk' minder negatief moet worden beoordeeld. Er is onvoldoende gekeken naar specifieke beschermde soorten planten en dieren en de onderzoeksperiode is te kort. Insprekers zijn van mening dat er conform de Flora- en Faunawet moet worden gekeken naar beschermende soorten en dat een planMER daar niet te gedetailleerd voor is. Het voorkomen van beschermde soorten kan de realisatie ernstig belemmeren, er kunnen extra compenserende maatregelen nodig zijn en mogelijk dient naar andere alternatieven te worden gekeken. Insprekers vragen specifiek aandacht voor soorten die voor de Brouwhuissche heide van belang zijn: Kraakloof, broedvogels, potenties voor vleermuizen, levendbarende hagedis, rode bosmier. De natuurwaarden dienen verder onderzocht te worden voordat een definitieve locatiekeuze wordt gemaakt.

Reactie GS:

De conclusies in het MER zijn gebaseerd op gegevens van het natuurloket (beschermde soorten) en provinciale kaarten van de (voormalige) GHS/AHS. Op een aantal plekken is globaal aanvullend onderzoek verricht, om te inventariseren hoeveel beschermde soorten in welke gebieden aanwezig zijn. Op hoofdlijnen is er daarmee - voor dit stadium - voldoende informatie bekend over natuurwaarden om een keuze te maken tussen Diesdonk ten opzichte van het BZOB bos. De resultaten van de inventarisatie staan de eventuele realisering van de locatie niet in de weg. Aannemelijk is dat aan de Flora- en faunawet kan worden voldaan. Als het plan verder wordt uitgewerkt zal in het kader van de Flora- en Faunawet een nadere analyse worden verricht ten behoeve van een eventuele ontheffingsaanvraag.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.2.2 Effecten barrièrewerking op natuur MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat criterium N2 'Barrièrewerking en versnippering' in Deel A en de samenvatting van MEROS moeten worden aangepast aan Deel B en niet andersom zoals in het erratum staat.

Reactie GS:

Het erratum is bedoeld zoals het er staat.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.4 ▯ Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat recht gedaan moet worden aan een intentieovereenkomst over de Brouwhuisse Heide tussen de gemeente Helmond en de heren Goossens, Verhoeven en De Groot waarin is afgesproken de Brouwhuisse Heide in stand te houden.

Reactie GS:

Inspreker doelt op de intentie-overeenkomst die de gemeente Helmond in 2001 heeft gesloten met drie omwonenden van het indertijd te ontwikkelen bedrijventerrein BZOB op het moment dat het bestemmingsplan 'bedrijventerrein BZOB' voor beroep bij de Raad van State lag. Wij zijn van mening dat een privaatrechtelijke overeenkomst een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3.2.2.1 ▯ Integrale/finale afweging effect natuur

Inspraakreactie:

Insprekers vinden niet dat de Ecologische Hoofdstructuur plaats moet maken voor de uitbreiding van het bedrijventerrein B.Z.O.B. Recent hebben de Raad van State en Provinciale Staten de status van de Brouwhuisse heide als EHS bevestigd.

Reactie GS:

Er bleken nabij Helmond onvoldoende locaties van voldoende omvang aanwezig zonder aanzienlijke aantasting buiten de EHS. Vanwege de (noodgedwongen) aantasting van de EHS geldt een compensatieverplichting op grond van de spelregels voor natuurcompensatie (bijvoorbeeld leeftijdscorrectie).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

MEROS 2

3.0.1 ▯ Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen aantasting van de EHS kan plaatsvinden omdat dat in strijd is met het 'nec tenzij' principe. Er is met de locatie Diesdonk namelijk een alternatief, daarmee is het toepassen van het 'nec tenzij' principe in strijd met de Verordening ruimte. Ook is de natuur op de Brouwhuisse Heide onvervangbaar, waardoor er geen sprake kan zijn van compensatie.

Reactie GS:

Er bleken nabij Helmond geen locaties van voldoende omvang beschikbaar zonder (aanzienlijke) aantasting. Ook op de locatie Diesdonk zijn natuur- en andere waarden aanwezig. Geen enkel natuurgebied is 100 % vervangbaar. Via de regels voor natuurcompensatie, zoals vastgelegd in de Verordening Ruimte (art. 4.11 en 4.12), worden de natuurwaarden zo goed mogelijk gecompenseerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.1.3 **Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS**

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er alternatieven zijn voor uitbreiding van bedrijventerrein door revitalisering, gebruik van leegstaande panden en allocatie van bestaande bedrijventerreinen. Dat blijkt uit het provinciale rapport 'Notitie ruimtebehoeften bedrijfstreinen' (2010) waarin wordt gesproken over een behoefte van 65 hectare voor de komende 10 jaar, terwijl er 300 hectare bedrijventerrein op te waarden valt. Er zijn dus alternatieven, waardoor de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur, volgens het 'nec, tenzij' principe niet mogelijk is.

Reactie GS:

Een provinciaal rapport 'Notitie ruimtebehoeften bedrijfstreinen 2010' bestaat niet. Onduidelijk is dan ook welk rapport inspreker bedoelt. In de berekening van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen - gebaseerd op de provinciale ETIN-prognose 2006 - houden wij nadrukkelijk rekening met mogelijkheden voor herstructurering en zuinig ruimtegebruik. Nadat ook rekening is gehouden met plannen in regionaal verband, heeft dit uiteindelijk geleid tot een programma voor werken voor het oostelijk deel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond van 140 hectare in de periode tot 2030. Eind 2010 is de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties voor de periode tot 2020 en tot 2040 opgesteld. Deze prognose kent lagere uitkomsten dan het Global Economy-scenario uit de ETIN-prognose 2006. Eind 2011 verwachten wij een Regionale visie werklocaties gereed te hebben. Daarin brengen wij ook de vervangingsvraag in beeld. Op dat moment is bekend of dit consequenties heeft voor de eerder berekende uitbreidingsopgave van 140 hectare netto aan bedrijventerrein voor het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond. Bij het realiseren van nieuwe bedrijventerreinen trachten wij daarbij zo min mogelijk natuur aan te tasten.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er een nieuwe behoeftebepaling voor bedrijventerreinen noodzakelijk is, omdat een recente behoeftebepaling ontbreekt.

Reactie GS:

De prognose is een lange termijnraming en geeft inzicht in de te verwachten uitbreidingsvraag van bedrijven. In de regio kunnen daarnaast specifieke omstandigheden gelden. Nieuwe bedrijventerreinen worden pas ontwikkeld bij gebleken behoefte en na afstemming in Regionaal Ruimtelijk Overleg. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen dienen hierbij zowel de kwantitatieve - als de kwalitatieve behoefte onderbouwd te worden. Eind 2010 is de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties voor de periode tot 2020 en tot 2040 opgesteld. Deze prognose kent lagere uitkomsten dan het Global Economy-scenario uit de ETIN-prognose 2006. Eind 2011 verwachten wij een Regionale visie werklocaties gereed te hebben. Daarin brengen wij ook de vervangingsvraag in beeld. Op dat moment is bekend of dit consequenties heeft voor de eerder berekende uitbreidingsopgave van 140 hectare netto aan bedrijventerrein voor het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.



3.2.2.0 □ Methodiek effectbepaling MER MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijke gevolgen voor de leefbaarheid van buurtschappen, dorpen en wijken. Verzocht wordt in de overweging mee te nemen de uitkomsten uit het IDOP Vlierden en het openhouden van de gehele Brouwhuissche Heide als buffer tussen Vlierden en bedrijventerreinen van Helmond.

Reactie GS:

In het MER zijn verschillende leefbaarheidsaspecten onderzocht; bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en afstand tot voorzieningen. De uitkomsten van het IDOP zijn niet direct betrokken bij de locatiekeuze. Het oostelijk deel van de Brouwhuissche heide (ten oosten van de N279) blijft fungeren als buffer tussen Vlierden en bedrijventerrein.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1 □ Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de bewering dat de locatie Brouwhuissche Heide geïsoleerd ligt. Het gebied kan functioneren als zelfstandig (bos)gebied. Het gebied is namelijk 10x zo groot als de maat die in de natuurwetgeving wordt gehanteerd voor een boskern (nl 5 hectare). Daarnaast is er uitwisseling van fauna door de faunatunnels.

Reactie GS:

Hoe groter een gebied hoe beter en vollediger een ecosysteem kan functioneren. Ook kunnen faunatunnels bijdragen aan het functioneren van het ecosysteem. Het westelijke deel van de Brouwhuissche heide zou 'zelfstandig' kunnen blijven functioneren met een bepaald ecosysteem. De (potentiële) waarden zijn echter niet zeer uniek of bijzonder. De schakelfunctie in de ecologische structuur blijft (ondanks de faunatunnels) beperkt vanwege de geïsoleerde ligging. Een deel van de waarden en potenties kan behouden blijven door deze te benutten als landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.2 □ Effecten Natuur MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de constatering dat de natuurwaarde van de locatie Brouwhuissche Heide als relatief beperkt is beoordeeld. Ook vinden insprekers dat de beoordeling van criterium N1 'ruimtebeslag locatie Diesdonk' minder negatief moet worden beoordeeld. Er is onvoldoende gekeken naar specifieke beschermde soorten planten en dieren en de onderzoeksperiode is te kort. Insprekers zijn van mening dat er conform de Flora- en Faunawet moet worden gekeken naar beschermende soorten en dat een planMER daar niet te gedetailleerd voor is. Het voorkomen van beschermde soorten kan de realisatie ernstig belemmeren, er kunnen extra compenserende maatregelen nodig zijn en mogelijk dient naar andere alternatieven te worden gekeken. Insprekers vragen specifiek aandacht voor soorten die voor de Brouwhuissche heide van belang zijn: kraakloof, broedvogels, potenties voor vleermuizen, levendbarende hagedis, rode bosmieren. De natuurwaarden dienen verder onderzocht te worden voordat een definitieve locatiekeuze wordt gemaakt.

Reactie GS:

De conclusies in het MER zijn gebaseerd op gegevens van het natuurloket (beschermde soorten) en provinciale kaarten van de beschermde gebieden in de (voormalige) GHS/AHS. Op een aantal plekken is globaal aanvullend onderzoek verricht, om te inventariseren hoeveel beschermde soorten in welke gebieden aanwezig zijn. Op hoofdlijnen is er daarmee - voor dit stadium - voldoende informatie bekend over natuurwaarden om een keuze te maken tussen Diesdonk ten opzichte van het BZOB bos. De resultaten van de inventarisatie staan de eventuele realisering van de



locatie niet in de weg. Aannemelijk is dat aan de Flora- en faunawet kan worden voldaan. Als het plan verder wordt uitgewerkt zal in het kader van de Flora- en Faunawet een nadere analyse worden verricht ten behoeve van een eventuele ontheffingsaanvraag.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.4 □ Effecten Verkeer en Vervoer MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de locatie Diesdonk op de deelaspecten 'bereikbaarheid' en 'Verkeersafwisseling' positief moet scoren, vanwege de verstedelijkingsvoorkeur gebaseerd op de centrale ligging aan de A67, N279 en N612. Het is niet correct om de scores van de huidige (negatief) en toekomstige situatie (positief) te middelen. Ook is niet duidelijk welke concrete infrastructurele maatregelen nodig zijn in de toekomst, waardoor niet kan worden onderbouwd wat de financiële gevolgen zijn, terwijl die wel meetellen in de beoordeling.

Reactie GS:

Locatie Diesdonk scoort wat betreft bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in potentie goed. Voorwaarde is dat er flink ingegrepen dient te worden in de infrastructuur. Zo zal onder andere een brug over kanaal naar N612 of nieuwe weg naar de N279 noodzakelijk zijn. Dat dit grote investeringen met zich meebrengt is evident.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen dat door de ontwikkeling van BZOB-bos het sluipverkeer richting Vlierden zal toenemen en dat de wegenstructuur van de kern en het buitengebied van Vlierden daar niet op zijn berekend.

Reactie GS:

Ontsluiting van het planbied vindt plaats via de Rochadeweg naar de N279. De N279 biedt een directe verbinding met zowel de Deurneseweg en de A67. Vanwege deze directheid is de kans op sluipverkeer gering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.5 □ Effecten Milieuhygiëne MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen dat de opwaardering van de N279 leidt tot een toename van het geluidsniveau, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van het veiligheidsrisico door een stijging van het aantal gevaarlijke transporten.

Reactie GS:

Bij de verdere uitwerking van de opwaardering van de N279 in een projectMER zal nagegaan worden waar geluidniveau's, luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's veranderen. Om bovenmatige hinder en risico's tegen te gaan, zullen mitigerende maatregelen worden ingezet.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.7.2 □ Effecten op landbouw MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de gevolgen voor de landbouw door de compensatieopgave voor de Brouwhuissche Heide meegewogen moeten worden.



Reactie GS:

In het natuurcompensatieplan voor de locatie BZOB-bos is aangegeven hoe groot de compensatieopgave is. Bij de selectie van geschikte compensatielocaties zijn grootschalige landbouwgebieden ontzien. Toch gaat waarschijnlijk veelal landbouwgrond verloren. Omdat de definitieve compensatielocaties nog onzeker zijn is dit effect op de landbouw in dit stadium niet te bepalen. Het feit dat compensatie, op grond van het huidige beleid, ook in de EHS kan plaats hebben ‘verzacht’ het effect op de landbouw omdat deze gronden op termijn toch al (deels) buiten landbouwkundig gebruik zouden komen te vallen. Uiteindelijk zal door het effect van de keuze voor BZOB-bos het areaal landbouwgrond afnemen. Dit is geen reden de afweging aan te passen. De gewenste regionale infrastructurele ontwikkelingen zijn van groter belang.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.7.3 Effecten op recreatie MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat het ‘effect op recreatie’ (R3) voor de locatie Brouwhuissche Heide ‘negatief’ beoordeeld moet worden in plaats van ‘licht negatief’. Insprekers vrezen negatieve effecten op de toeristische- en recreatieve ontwikkelingen, zoals achteruitgang van de waarde van het huidige bos voor recreatie, het verslechteren van de functie als portaal voor de gemeente Deurne, het achteruitgaan van de kansen voor nieuwe recreatieve mogelijkheden en toename van de bedreiging van huidige kleinschalige toeristische en recreatieve ontwikkelingen.

Reactie GS:

De locatie wordt gebruikt als stedelijk uitloopegebied maar wordt ook begrensd door het bedrijventerrein, de N279 en de N266. Dit heeft mede bepaald dat het recreatieve effect is beoordeeld als ‘licht negatief’.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.4 Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat recht gedaan moet worden aan een intentieovereenkomst over de Brouwhuissche Heide tussen de gemeente Helmond en de heren Goossens, Verhoeven en De Groot waarin is afgesproken de Brouwhuissche Heide in stand te houden.

Reactie GS:

Inspreker doelt op de intentie-overeenkomst die de gemeente Helmond in 2001 heeft gesloten met drie omwonenden van het indertijd te ontwikkelen bedrijventerrein BZOB op het moment dat het bestemmingsplan ‘bedrijventerrein BZOB’ voor beroep bij de Raad van State lag. Wij zijn van mening dat een privaatrechtelijke overeenkomst een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de afspraken uit het IDOP Vlieden mee moeten wegen in de afwegingen over MEROS, zoals de maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, het behouden en versterken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de leefbaarheid in Vlieden.

Reactie GS:

De Integrale Dorp Ontwikkelingsplannen (IDOP's) zijn een belangrijk instrument om met de lokale bevolking te komen tot verbetering van de leefbaarheid van de directe omgeving. Het is niet de intentie geweest om met de voorgenomen woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur in dit traject de doelen uit het IDOP Vlieden te



realiseren. Dit is primair een opgave voor de gemeente met eventuele financiële ondersteuning van de provincie. Een deel van de intenties uit het IDOP kan met het beoogde initiatief wellicht ondersteund worden zoals de verbetering van de verkeersveiligheid en toename van de leefbaarheid door een afname van het (sluip)verkeer door Vlierden. Behouden van de EHS ter plaatse van het bedrijventerrein BZOB is niet mogelijk, het versterken van de EHS door uitbreiding van de Brouwhuissche heide (compensatieoptie) is daarentegen weer wel in beeld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3 □ Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het er niet mee eens dat in de integrale afweging het realiseren van dure compensatieopgaven boven het beschermen van de bestaande natuurwaarden wordt gesteld.

Reactie GS:

Deze afweging moet gemaakt worden vanwege het beoogde doel: het vinden van voldoende geschikte gebieden voor de realisatie van de toekomstige woningbouw- en bedrijventerreinenopgave.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3.2.2.1 □ Integrale/finale afweging effect natuur

Inspraakreactie:

Insprekers vinden niet dat de Ecologische Hoofdstructuur plaats moet maken voor de uitbreiding van het bedrijventerrein B.Z.O.B. Recent hebben de Raad van State en Provinciale Staten de status van de Brouwhuissche heide als EHS bevestigd.

Reactie GS:

Er bleken nabij Helmond onvoldoende locaties van voldoende omvang aanwezig zonder aanzienlijke aantasting buiten de EHS. Vanwege de (noodgedwongen) aantasting van de EHS geldt een compensatieverplichting op grond van de spelregels voor natuurcompensatie (bijvoorbeeld leeftijdscorrectie).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3.2.2.5 □ Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat een financiële onderbouwing ontbreekt, waardoor geen goede keuze gemaakt kan worden tussen de locaties Diesdonk en Brouwhuissche Heide. Volgens insprekers is een financiële aanvulling noodzakelijk.

Reactie GS:

De te kiezen werklocatie zal bij uitvoering betaalbaar en exploitabel moeten zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.4 □ Conclusie integrale/finale afweging MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat naast Varenschut en Bemmer IV gekozen moet worden voor of de locatie Diesdonk in de plaats van Brouwhuissche Heide of de inzet op herstructurering. De inhoudelijke tekortkomingen in de motivatie en argumentatie bij de ontwerp-structuurvisie Deel D 'Brainport Oost' zijn daarvoor te groot. Insprekers stellen dan ook voor de structuurvisie niet ter besluitvorming aan te bieden aan Provinciale Staten.



Reactie GS:

Wij achten de structuurvisie en onderbouwing daarvoor voldoende om deze ter besluitvorming aan te bieden aan Provinciale Staten. De inzet op herstructurering is vastgelegd in het provinciaal ruimtelijk beleid van de structuurvisie RO (2010) en de Verordening ruimte. Daarin zijn regels opgenomen waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen, waaronder ook ten aanzien van de mogelijkheden voor herstructurering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

5.1 □ Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Inspreker wil graag betrokken worden bij het vervolgtraject van de plannen rond de N279.

Reactie GS:

Het maatschappelijk veld is betrokken in het proces via de adviesgroep Brainport Oost. Hierin hebben maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties zitting die het maatschappelijk veld vertegenwoordigen. In het vervolgtraject worden de initiatieven steeds concreter. Dan starten wij trajecten om andere belanghebbenden te betrekken in het proces. In alle gevallen zorgen wij voor een optimale informatievoorziening. Dit doen wij via de gebruikelijke media, zoals de website (www.brabant.nl/brainportoost), (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat bij de opwaardering van de N279 terdege rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en geluid in kernen als Vlierden en Ommel en daarvoor voldoende maatregelen tegen geluidsoverlast te nemen.

Reactie GS:

De effecten van opwaarderen van de N279 op leefbaarheid en geluid, alsmede eventuele maatregelen om onaanvaardbare situaties tegen te gaan, zijn onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

NOC 1

0.1 □ Inspraakprocedure

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze



periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 ■ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond al goed is en na opwaarderen van de N279 nog beter. Er ontstaat dan een netwerk van snelwegen om het stedelijk gebied.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoe name ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.



Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de files daar zijn opgelost.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggende wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de kans op problemen bij calamiteiten zodanig is verkleind dat er geen behoefte meer is aan een alternatief.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaarderd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Rijkswaterstaat biedt bij calamiteiten op de A2/A67 de restcapaciteit aan voor het verkeer met nationale betekenis, waardoor regionaal en lokaal verkeer sterke vertragingen ondervindt. Ook blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de oplossing voor het regionale en lokale verkeer ligt in beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor langzaam verkeer, betere benutting van bestaande infrastructuur en aanpak van knelpunten in Eindhoven en Helmond.



Reactie GS:

De door insprekers genoemde maatregelen maken onderdeel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen - van de stappen 1 tot en met 6 van Verdaas - zijn in hun effecten opgenomen in het nulalternatief in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek. De bereikbaarheidsproblemen en de gewenste vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa worden niet voldoende aangepakt bij alleen de uitvoering van de door insprekers voorgestelde maatregelen van stap 1 tot en met 6 van Verdaas.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet waarom de A/N270 wordt afgewaardeerd ten gunste van een nieuwe oost-westverbinding. De A/N270 tast volgens insprekers de rust en natuur in het middengebied niet aan, terwijl een nieuwe weg dat wel doet. Bovendien zijn ze van mening dat afwaardering van de A/N270 slechts neerkomt op verlaging van de maximumsnelheid.

Reactie GS:

De afwaardering van de N270 past in een maatregelenpakket om het Rijk van Dommel en Aa te versterken. De afwaardering is niet bedoeld als verkeersmaatregel ten gunste van de verbinding langs het Wilhelminakanaal. Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende druk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het planMER te abstract en zijn van mening dat er concrete verkeerskundige behoeften aan ten grondslag moeten liggen.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de in het planMER gebruikte gegevens en cijfers, zeker na het opstellen van een aanvulling op het MER, qua abstractieniveau voldoende zijn om inzicht te geven in de diverse effecten. Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van regiokansen passend bij de ambitie van Brainport. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redenerlijn. Wij zijn het met insprekers eens dat het bereikbaarheidsprobleem en het doelbereik nog meer gespecificeerd kunnen worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.1 □ Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de bereikbaarheid van de vier clusters van Brainport geen argument is, omdat de genoemde werkgelegenheidscentra al goed bereikbaar zijn en twee van de vier clusters niet op de juiste plek liggen.

Reactie GS:

Clusters zijn zoekgebieden, gebaseerd op de huidige economische zwaartepunten aangevuld met toekomstige ontwikkellocaties. In het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020. Dan blijkt dat, wanneer wij niets doen, het verkeer op alle wegen toeneemt. Deze toename is het grootst op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. De capaciteit van deze wegen is niet berekend op deze toename



van verkeer. Daardoor wijkt het verkeer uit naar het onderliggend wegennet, die niet geschikt zijn voor zwaardere verkeersstromen. Uit het planMER blijkt dat in alle alternatieven waar sprake is van opwaardering van de N279 de bereikbaarheid van clusters ten opzichte van het nulalternatief verbetert.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3.2 □ Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat een Gezondheids Effect Screening (GES) integraal deel van de besluitvorming uitmaakt.

Reactie GS:

In het planMER is de systematiek van de Gezondheids Effect Screening (GES) reeds als grondslag toegepast.

Hierbij zijn de in het handboek GES gehanteerde grenswaarden als uitgangspunt genomen voor de beschrijving van gezondheidseffecten van de alternatieven en varianten. Bij de verdere uitwerking van het projectMER zal het thema gezondheid een aandachtspunt zijn en nader in detail worden onderzocht. Hierbij kan de GES systematiek worden gebruikt, zodat bij de uiteindelijke keuze met gezondheid rekening wordt gehouden.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is toegelicht hoe de milieueffecten en overige effecten in het planMER zijn beoordeeld.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze zorg. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en is een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Ook de uitwerking van compensatie en mitigatie is onderdeel van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de aanleg van een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in strijd met de ambities voor rust, ruimte en recreatie in het middengebied. De natuur in het middengebied wordt juist aangetast.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat met de aanleg van het voorkeursalternatief de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied wordt verminderd, waardoor de gewenste ontwikkeling tot een groen gebied kan plaatsvinden. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien. Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de kwaliteiten van rust, ruimte en recreatie voor inwoners uit Eerde, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel en Helmond net zo belangrijk zijn als voor mensen in het Brainportgebied en het middengebied. Een weg langs het Wilhelminakanaal past hier niet bij.

Reactie GS:

Wij zijn het met insprekers eens dat genoemde kwaliteiten voor alle bewoners en gebruikers van het hele gebied van gelijkwaardig belang zijn. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, wordt de leefbaarheid van kernen betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

4.3.4 □ Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het financieel kader noodzaakt tot het afzien van een oost-westverbinding en dat deze besparing moet worden geïnvesteerd in een goede inpassing van de N279.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse Economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Wij zijn van mening dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 □ Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van dit standpunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat er een goede inpassing komt op plekken waar dorpen en steden wordt gepasseerd zoals Veghel, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel, Helmond en eventueel Eerde. Daarmee doelen zij op het niet wezenlijk aantasten van het uitzicht op het platteland en nauwelijks of geen ontheffingen nodig hebben van de Wet Geluidhinder.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan een zorgvuldige inpassing in de volgende fase. Dan wordt ook duidelijk welke maatregelen getroffen kunnen worden om overschrijding van de grenzen tegen te gaan, respectievelijk hoeveel ontheffingen van de Wet Geluidhinder nodig zijn.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.



Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat ook inzet van tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouwing wordt overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan uitvoeringsvormen van de N279 in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat de natuur minimaal wordt aangetast en er ruimhartig wordt gecompenseerd.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan het zo mogelijk vermijden of anders mitigeren en compenseren van natuuraantasting in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal de gemeente Laarbeek in tweeën deelt.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

5.1 □ Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat de N279 zal fungeren als parallel voor de A2 en veel (vracht)verkeer zal aantrekken. Insprekers vinden een goede inpassing daarom essentieel en willen dat maatregelen zoals tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouwing worden overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

De vrees van insprekers is grotendeels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



NOC 2

0.1 □ Inspraakprocedure

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 □ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond al goed is en na opwaarderen van de N279 nog beter. Er ontstaat dan een netwerk van snelwegen om het stedelijk gebied.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen



van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoe name ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

4.2.2.2.1.9 Verkeersveiligheid

Inspraakreactie:

Volgens inspreker gaat de verkeersveiligheid in Aarle-Rixtel achteruitdoor de oost-westverbinding. Inspreker verwacht dat het verkeer toeneemt en dit gevaar oplevert voor schoolgaande kinderen.

Reactie GS:

Het verkeer door de kern van Aarle-Rixtel neemt juist af door de opgewaardeerde N279 en de oost-westverbinding. Dit is terug te vinden in tabel 1.10 in het themadocument verkeer en bereikbaarheid. In het algemeen heeft een afname van verkeer een positief effect op verkeersveiligheid. Dit is te zien in het planMER, waarin alle alternatieven met opwaarderen van de N279 een verbetering van de verkeersveiligheid laten zien. Hoe dit uitpakt voor de lokale situatie in Aarle-Rixtel is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3.2 Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze zorg. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en is een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Ook de uitwerking van compensatie en mitigatie is onderdeel van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.



4.3.4 ▯ Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de hoge kosten voor de weg onverantwoord en wensen hier niet aan mee te betalen.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Op dit moment zijn nog geen afspraken gemaakt over hoe en door wie deze kosten worden opgebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 ▯ Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van dit standpunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

NOC 3

0.1 ▯ Inspraakprocedure

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 ▯ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat in de plannen en/of berekeningen geen rekening is gehouden met de verbreding van de A2 en de (toekomstige) verbreding van de A67.



Reactie GS:

In de studie is uitgegaan van de alle ontwikkelingen (zoals de A2) waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De verbreding van de A2 is echter niet toereikend ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek en de ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.1.2 □ Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat het zoekgebied bij Dierdonk wordt verkleind.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.1 □ Methodiek effectbepaling planMER Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de bij de berekeningen gehanteerde bevolkingsprognoses te hoog zijn.

Reactie GS:

De gehanteerde bevolkingsprognoses in het SRE-model zijn gebaseerd op door de regio aangeleverde en vastgestelde uitgangspunten. Provinciale bevolkingsprognoses gaan inderdaad uit van een beperktere groei van de inwonersaantallen. Er is op basis van provinciale bevolkingsprognoses onderzocht wat het effect is van een beperkte groei van de inwonersaantallen ten opzichte van de inwonersaantallen in het gehanteerde SRE-model. Hieruit blijkt dat het effect op wegniveau beperkt is; dit leidt tot een afname van verkeersintensiteit op wegvakken van maximaal 8%. Deze beperkte afwijking maakt geen verschil uit voor de afweging van de alternatieven en de conclusies van het planMER.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is toegelicht welke bevolkingsprognoses in het verkeersmodel zijn gebruikt en is aangegeven wat de gevolgen zijn van de bijgestelde bevolkingscijfers voor de verkeersintensiteiten op wegvakken.

4.2.2.1.2 □ Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers constateren dat bij het Wilhelmina -alternatief het verkeer in de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel met 700 voertuigen per etmaal toeneemt. Ze vragen om maatregelen om dit te voorkomen.

Reactie GS:

Er vindt een daling plaats van de intensiteit op de Dorpsstraat in diverse alternatieven waaronder het voorkeursalternatief, ten aanzien van de autonome situatie (zie tabel 1.10 pagina 16 themadocument verkeer en bereikbaarheid). Hiermee wordt de wens/zorg van de inspreker gediend.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.3 ▢ Conclusies planMER en voorkeursalternatief

Inspraakreactie:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is van overwaarding van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.3.1 ▢ Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de Noordelijke alternatieven voldoende en in dezelfde mate als het Wilhelmina -alternatief bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen .

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3 ▢ Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de belangen van inwoners uit Laarbeek onvoldoende worden meegewogen en dat de omgeving van het Wilhelminakanaal onherstelbaar wordt aangetast.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Wij zijn van mening dat de belangen van inwoners uit Laarbeek, ook door de samenwerking met de gemeente Laarbeek, voldoende zijn meegewogen. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien of de negatieve gevolgen voor mens en milieu te beperken of te compenseren. Dit zal ook een aandachtspunt zijn in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.



4.3.2 ▢ Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers geven de voorkeur aan (één van) de Noordelijke alternatieven omdat ze positiever scoren op natuur- en milieueffecten.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. De Noordelijke alternatieven A50 en A58 bieden onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief oplossend vermogen voor deze aspecten. Daarnaast hebben ook de Noordelijke alternatieven negatieve effecten op natuur, landschap en leefbaarheid, hetzij in (iets) mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 ▢ Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat eerst opwaardering van de N279 moet plaatsvinden en dat daarna de noodzaak van de oost-westverbinding wordt nagegaan.

Reactie GS:

Wij menen dat nu al voldoende is aangetoond dat alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen biedt en dat de oost-westverbinding noodzakelijk is. Eventuele fasering in uitvoering zal in de volgende (projectMER) fase worden bekeken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

In paragraaf 4.2.3 is een tabel toegevoegd uit de samenvatting van het plan-MER. Deze is afkomstig uit bijlage 2 van de ontwerp -Structuurvisie ruimtelijke ordening deel D Brainport Oost. De tabel geeft weer hoe de verschillende alternatieven scoren op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen.

Paragraaf 4.2.3 bevat een toelichting op de tabel met de scores van de alternatieven op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen. Deze scores zijn gecombineerd met de gegevens over herkomst en bestemming van verkeer.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de zorgvuldige afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen.

Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen.

Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.
- De provincie hanteert diverse inhoudelijke uitgangspunten voor het vervolgonderzoek.
- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.



Inspraakreactie:

Insprekers geven aan dat een keuze voor het Noordelijk alternatief A50, waarin de oost-west verbinding tevens fungeert als omleiding bij Zijtaart, een besparing oplevert in geld en voor het milieu. Daarom geven zij hieraan de voorkeur.

Reactie GS:

In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 draagt hier onvoldoende aan bij en is om die reden afgefallen. Een oost-westverbinding is bedoeld om onder meer wegen door bewoond gebied en het Rijk van Dommel en Aa te kunnen ontlasten van verkeer en de robuustheid van het hele netwerk te vergroten. De oost-westverbinding van het Noordelijk alternatief A50 is niet bedoeld als omleiding voor Veghel. Deze omleiding is een variant voor de opwaardering van de N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord (2007) worden nagekomen, indien definitief voor het Wilhelmina -alternatief wordt gekozen. Volgens een deel van de insprekers moeten, bij niet nakomen van de gemaakte afspraken, de alternatieven opnieuw worden afgewogen.

Reactie GS:

De keuze voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 is in overeenstemming met het Bereikbaarheidsakkoord. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

NOC 4

4.2.2.2.1 Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de totaalbeoordeling in tabel 1.19 van het document 'planMER Noordoostcorridor verkeer en bereikbaarheid' niet objectief is. In hun ogen is het Wilhelmina -alternatief overgewaardeerd en zijn de Noordelijke alternatieven ondergewaardeerd.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Noritie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.3.1 Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de Noordelijke alternatieven voldoende en in dezelfde mate als het Wilhelmina -alternatief bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen .

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3.4 Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de kosten moeten worden meegenomen in de huidige afweging tussen alternatieven en niet pas later in de projectMER fase.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. Pas in de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers geven aan dat een keuze voor het Noordelijk alternatief A50, waarin de oost-west verbinding tevens fungeert als omleiding bij Zijtaart, een besparing oplevert in geld en voor het milieu. Daarom geven zij hieraan de voorkeur.

Reactie GS:

In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 draagt hier onvoldoende aan bij en is om die reden afgevalen. Een oost-westverbinding is bedoeld om onder meer wegen door bewoond gebied en het Rijk van Dommel en Aa te kunnen ontlasten van verkeer en de robuustheid van het hele netwerk te vergroten. De oost-westverbinding van het Noordelijk alternatief A50 is niet bedoeld als omleiding voor Veghel. Deze omleiding is een variant voor de opwaardering van de N279.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



In paragraaf 4.2.3 is een tabel toegevoegd uit de samenvatting van het planMER. Deze is afkomstig uit bijlage 2 van de ontwerp -Structuurvisie ruimtelijke ordening deel D Brainport Oost. De tabel geeft weer hoe de verschillende alternatieven scoren op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen.

Paragraaf 4.2.3 bevat een toelichting op de tabel met de scores van de alternatieven op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen. Deze scores zijn gecombineerd met de gegevens over herkomst en bestemming van verkeer.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de zorgvuldige afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen.

Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen.

Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord (2007) worden nagekomen, indien definitief voor het Wilhelmina -alternatief wordt gekozen. Volgens een deel van de insprekers moeten, bij niet nakomen van de gemaakte afspraken, de alternatieven opnieuw worden afgewogen.

Reactie GS:

De keuze voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 is in overeenstemming met het Bereikbaarheidsakkoord. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

NOC 5

0.1 □ Inspraakprocedure

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 □ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond al goed is en na opwaarderen van de N279 nog beter. Er ontstaat dan een netwerk van snelwegen om het stedelijk gebied.



Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelingspotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets. De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst gróter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven. Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

4.2.2.2.2.1 Effecten Geluid Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen door het Wilhelmina-alternatief een toename van geluidshinder in het zuidelijk deel van Breugel.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kan de geluidsbelasting op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en mag deze niet overschrijden. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

4.3 □ Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de aantasting van de natuur, aantasting van leefbaarheid van omwonenden en de hoge kosten onacceptabel.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze mening. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen beantwoordt en het beste oplossend vermogen heeft voor de bereikbaarheid. Wij beseffen dat aanleg van infrastructuur negatieve gevolgen kan hebben voor mens, natuur en milieu in de directe omgeving van de infrastructuur. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast. Uitwerking van een tracé is onderwerp van de volgende fase. Het zo mogelijk beperken en compenseren van aantasting is daarbij een aandachtspunt, evenals een uitwerking van de kosten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

4.3.2 □ Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze zorg. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en is een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Ook de uitwerking van compensatie en mitigatie is onderdeel van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.

4.4 □ Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van dit standpunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



NOC 6

0.1 □ Inspraakprocedure

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.1.1 □ Keuze locaties MEROS

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om de locatie Deensehoek als alternatief te schrappen uit de MEROS-studie.

Reactie GS:

De locatie Deense Hoek is onderzocht als een van de mogelijke werklocaties. Op basis van het MER blijkt de locatie minder geschikt. Om deze reden is de locatie, mede op basis van het advies van de regio, niet opgenomen als te ontwikkelen locatie in de Structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 □ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond al goed is en na opwaarderen van de N279 nog beter. Er ontstaat dan een netwerk van snelwegen om het stedelijk gebied.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets. De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de



MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven. Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de files daar zijn opgelost.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000



(nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de kans op problemen bij calamiteiten zodanig is verkleind dat er geen behoefte meer is aan een alternatief.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.



Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Rijkswaterstaat biedt bij calamiteiten op de A2/A67 de restcapaciteit aan voor het verkeer met nationale betekenis, waardoor regionaal en lokaal verkeer sterke vertragingen ondervindt. Ook blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de oplossing voor het regionale en lokale verkeer ligt in beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor langzaam verkeer, betere benutting van bestaande infrastructuur en aanpak van knelpunten in Eindhoven en Helmond.

Reactie GS:

De door insprekers genoemde maatregelen maken onderdeel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen - van de stappen 1 tot en met 6 van Verdaas - zijn in hun effecten opgenomen in het nulalternatief in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek. De bereikbaarheidsproblemen en de gewenste vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa worden niet voldoende aangepakt bij alleen de uitvoering van de door insprekers voorgestelde maatregelen van stap 1 tot en met 6 van Verdaas.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet waarom de A/N270 wordt afgewaardeerd ten gunste van een nieuwe oost-westverbinding. De A/N270 tast volgens insprekers de rust en natuur in het middengebied niet aan, terwijl een nieuwe weg dat wel doet.

Bovendien zijn ze van mening dat afwaardering van de A/N270 slechts neerkomt op verlaging van de maximumsnelheid.

Reactie GS:

De afwaardering van de N270 past in een maatregelenpakket om het Rijk van Dommel en Aa te versterken. De afwaardering is niet bedoeld als verkeersmaatregel ten gunste van de verbinding langs het Wilhelminakanaal. Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende druk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het planMER te abstract en zijn van mening dat er concrete verkeerskundige behoeften aan ten grondslag moeten liggen.



Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de in het planMER gebruikte gegevens en cijfers, zeker na het opstellen van een aanvulling op het MER, qua abstractieniveau voldoende zijn om inzicht te geven in de diverse effecten. Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van regiokansen passend bij de ambitie van Brainport. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redeneerlijn. Wij zijn het met insprekers eens dat het bereikbaarheidsprobleem en het doelbereik nog meer gespecificeerd kunnen worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.1 □ Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de bereikbaarheid van de vier clusters van Brainport geen argument is, omdat de genoemde werkgelegenheidscentra al goed bereikbaar zijn en twee van de vier clusters niet op de juiste plek liggen.

Reactie GS:

Clusters zijn zoekgebieden, gebaseerd op de huidige economische zwaartepunten aangevuld met toekomstige ontwikkellocaties. In het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020. Dan blijkt dat, wanneer wij niets doen, het verkeer op alle wegen toeneemt. Deze toename is het grootst op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. De capaciteit van deze wegen is niet berekend op deze toename van verkeer. Daardoor wijkt het verkeer uit naar het onderliggend wegennet, die niet geschikt zijn voor zwaardere verkeersstromen. Uit het planMER blijkt dat in alle alternatieven waar sprake is van opwaardering van de N279 de bereikbaarheid van clusters ten opzichte van het nulalternatief verbetert.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3.2 □ Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze zorg. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en is een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Ook de uitwerking van compensatie en mitigatie is onderdeel van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de kwaliteiten van rust, ruimte en recreatie voor inwoners uit Eerde, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel en Helmond net zo belangrijk zijn als voor mensen in het Brainportgebied en het middengebied. Een weg langs het Wilhelminakanaal past hier niet bij.



Reactie GS:

Wij zijn het met insprekers eens dat genoemde kwaliteiten voor alle bewoners en gebruikers van het hele gebied van gelijkwaardig belang zijn. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, wordt de leefbaarheid van kernen betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

4.3.4 □ Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het financieel kader noodzaakt tot het afzien van een oost-westverbinding en dat deze besparing moet worden geïnvesteerd in een goede inpassing van de N279.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse Economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Wij zijn van mening dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet dat het provinciaal bestuur in deze tijd zoveel geld geeft aan nieuwe infrastructuur waarvan het doel voor insprekers niet duidelijk is, terwijl dit geld ook kan worden besteed aan andere vormen van verkeer.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke peiler voor. Wij realiseren ons dat aanleg van de weg veel kost. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Wat betreft andere vormen van verkeer: door de overheid wordt een mix aan maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn, door toepassing van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas, in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat het geld dat wordt bespaard door het niet aanleggen van de oost-westverbinding wordt besteed aan andere doeleinden, zoals langzaam verkeer, openbaar vervoer en een goede inpassing van de N279.

Reactie GS:

Door de overheid wordt reeds een mix aan maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid van de Brainport-regio te verbeteren. Het gaat om maatregelen als prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en fiets. Dit gebeurt via de zogenaamde Zevensprong van Verdaas. Deze maatregelen zijn in hun effect meegenomen in de MER-studie. Al deze maatregelen zijn aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen. Dit geldt ook voor het alleen opwaarderen van de N279. Daarom menen wij dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van



de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 □ Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van dit standpunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat er een goede inpassing komt op plekken waar dorpen en steden wordt gepasseerd zoals Veghel, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel, Helmond en eventueel Eerde. Daarmee doelen zij op het niet wezenlijk aantasten van het uitzicht op het platteland en nauwelijks of geen ontheffingen nodig hebben van de Wet Geluidhinder.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan een zorgvuldige inpassing in de volgende fase. Dan wordt ook duidelijk welke maatregelen getroffen kunnen worden om overschrijding van de grenzen tegen te gaan, respectievelijk hoeveel ontheffingen van de Wet Geluidhinder nodig zijn.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat ook inzet van tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouwing wordt overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan uitvoeringsvormen van de N279 in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat de natuur minimaal wordt aangetast en er ruimhartig wordt gecompenseerd.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan het zo mogelijk vermijden of anders mitigeren en compenseren van natuuraantasting in de volgende fase.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat eerst opwaardering van de N279 moet plaatsvinden en dat daarna de noodzaak van de oost-westverbinding wordt nagegaan.

Reactie GS:

Wij menen dat nu al voldoende is aangetoond dat alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen biedt en dat de oost-westverbinding noodzakelijk is. Eventuele fasering in uitvoering zal in de volgende (projectMER) fase worden bekeken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

5.1 Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat de N279 zal fungeren als parallel voor de A2 en veel (vracht)verkeer zal aantrekken.

Insprekers vinden een goede inpassing daarom essentieel en willen dat maatregelen zoals tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouw worden overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

De vrees van insprekers is grotendeels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



3 Overzicht per paragraaf van Inspraakreacties met beoordeling

0 □ Algemeen

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Nederwetten (2376681)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt op de hoogte te worden gehouden van verdere ontwikkelingen inzake de Noordoostcorridor.

Reactie GS:

De provincie informeert geïnteresseerden via haar website over de verdere ontwikkelingen in het project Noordoostcorridor. Zie hiervoor www.brabant.nl/noordoostcorridor. Via www.brabant.nl/brainportoost zijn de ontwikkelingen voor heel Brainport Oost te volgen. De provincie actualiseert deze webpagina's bij alle belangrijke stappen in het project, zoals nieuwe besluitvorming en inspraak. Andere media zijn (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189); Lieshout, J.H. van (2376048); Stichting Klankbord (2374671); Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' een zeer moeilijk leesbaar document. Insprekers noemen één of meer van de volgende punten. 1) De hoeveelheid stukken (met bijlagen) is voor een normale burger nauwelijks te overzien en te begrijpen. 2) Het stuk is te technisch. 3) Het is voor een gewone burger welhaast onmogelijk om hierop uitgebreid en in detail te reageren, terwijl insprekers juist ook de details belangrijk vinden.

Reactie GS:

Wij zijn ons ervan bewust dat de planMER-rapporten zeer uitgebreid zijn. Daarom hebben wij in de ontwerp-Structuurvisie deel D een samenvatting opgenomen van beide rapporten, zowel over MEROS als de Noordoostcorridor. Ook hebben we een publieksvriendelijke versie van de samenvatting van het planMER Noordoostcorridor gemaakt. Dit is één van de achtergronddocumenten bij de ontwerp-Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'. Dit document is raadpleegbaar op www.brabant.nl/brainportoost.

De feitelijke MER-rapporten gaan dieper op de materie in. Die zijn te raadplegen naast de samenvattingen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Vereniging Industrieel Contact Helmond E.O. (2345968)

Inspraakreactie:

Inspreker laat weten dat het bestuur van BZW Helmond en de bedrijven verenigd in Bedrijvenplatform BZOB zijn zienswijze ondersteunen.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker dient haar zienswijze mede in namens de gemeenteraad van gemeente Asten.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker dient haar zienswijze mede in namens Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Stichting Middengebied, Trefpunt Groen Eindhoven, KNNV Eindhoven, IVN Nuenen, IVN Son en Breugel, IVN Laarbeek, Stichting Klankbord Aarle-Rixtel en IVN Helmond.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Aldörum Minicamping (2374731)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de zienswijze van Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel en verzoekt deze als ingelast te beschouwen.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van. Voor de weerlegging verwijzen wij naar onze opmerkingen ten aanzien van de zienswijze van de Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Berlo, R. van (2376069); Berlo-Valckx, N. van (2376379)

Inspraakreactie:

Inspreker is tegen de ontwerp -Structuurvisie deel D Brainport Oost.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze zienswijze. Aangezien verdere onderbouwing ontbreekt kunnen wij geen inhoudelijk antwoord geven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Cumela Nederland (2376100); Dijli B.V.(2374549); Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om vergoeding van eventuele planschade.



Reactie GS:

In hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening zijn de financiële bepalingen opgenomen. Deze financiële bepalingen hebben ook betrekking op eventuele planschade. Of er daadwerkelijk sprake is van planschade, is pas te beoordelen in relatie tot een inpassingsplan of bestemmingsplan. Te zijner tijd wordt beoordeeld of een aanvraag hieraan voldoet.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest een waardevermindering van huizen in de directe omgeving van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

In hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening zijn de financiële bepalingen opgenomen. Deze financiële bepalingen hebben ook betrekking op eventuele waardevermindering van vastgoed. Of er daadwerkelijk sprake is van waardevermindering van vastgoed, is pas te beoordelen in relatie tot een inpassingsplan of bestemmingsplan. Te zijner tijd wordt beoordeeld of een aanvraag hieraan voldoet.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

0.1 ■ Inspraakprocedure

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft een brief gestuurd aan de raad en het college van B&W van gemeente Laarbeek, gedateerd 27 november 2010. Het onderwerp van deze brief is 'Ontwerp Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant deel D 'Brainport Oost' planMER Noordoostcorridor, verkeer en bereikbaarheid'. Inspreker heeft dezelfde brief gestuurd aan provincie Noord-Brabant. In de brief verzoekt inspreker de raad en het college van B&W van gemeente Laarbeek de conclusies van inspreker over het planMER Noordoostcorridor, verkeer en bereikbaarheid te betrekken bij de gemeentelijke zienswijze op de ontwerp-Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Reactie GS:

Wij hebben kennis genomen van de brief van de inspreker d.d. 29 november 2010 aan de raad en het college van B&W van gemeente Laarbeek inzake de Ontwerp Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' planMER Noordoostcorridor, verkeer en bereikbaarheid. Elders in deze nota behandelen wij de inhoud van de reactie van de inspreker d.d. 8 en 10 december 2010 en de inhoud van de Inspraakreactie van gemeente Laarbeek.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Beer, H. de (2375512)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de zienswijze van de BMF.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de gevolgde procedure ondoorzichtig en onnavolgbaar voor belanghebbenden en voor politici. Door de gevolgde procedure en de wijze van publiceren is onvoldoende duidelijk dat de provincie met de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' beoogt een 100 km-vierbaansweg door de ecologische hoofdstructuur aan te leggen. Alleen de oplettende lezer ziet dat onder deze structuurvisie een MER voor de Noordoostcorridor hangt. Evenmin is duidelijk dat onder de nieuwe naam 'Noordoostcorridor' de aloude 'ruit om Eindhoven' schuil gaat en opnieuw in procedure wordt gebracht. Ook de MER-rapportage 'Rijk van Dommel en Aa' vormt zijdelings een procedure. De consequenties daarvan voor de besluitvorming en procedures van het tracé Noordoostcorridor zijn onduidelijk.

Reactie GS:

Wij hanteren de namen voor de projecten zoals deze in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel (2007) zijn geïntroduceerd. In de uitingen in de pers zorgen wij vanwege de herkenbaarheid vaak wel voor een aanvullende titels zoals de 'ruit'. Wij vinden dat wij in onze voorstellen voldoende helder hebben gemaakt dat het hier gaat om de afweging van het zoekgebied voor nieuwe infrastructuur dat deels door de Ecologische Hoofdstructuur gaat. Daarnaast zijn er informatiebijeenkomsten geweest en hebben er advertenties in de dagbladen gestaan. Bovendien hebben wij publieksvriendelijke brochures opgesteld om duidelijk te maken waar de ontwerp-structuurvisie over gaat.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de belanghebbenden in het meer westelijk gelegen deel van Brainport Oost (Nuenen, Gerwen, Nederwetten, Son, Breugel) een informatieachterstand hebben. Voor hen hebben er geen informatieavonden plaatsgevonden.

Reactie GS:

Aan het begin van de inspraakperiode hebben wij op drie plaatsen een informatieavond gehouden: in Helmond, in Laarbeek en in Veghel, ieder op een andere datum. Wij zijn van mening dat we de inwoners van het Brainportgebied daarmee voldoende gelegenheid hebben geboden om een informatieavond te bezoeken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker behoudt zich het recht om in latere fases van de procedures nog verder op onderliggende stukken in te gaan.

Reactie GS:

De keuzes in de ontwerp-Structuurvisie deel D en de onderbouwing hiervan in de onderliggende stukken hebben tot en met 13 december 2010 ter inzage gelegen. In het vervoltraject werkt de provincie de keuzes in de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' verder uit. Dit geldt met name voor de Noordoostcorridor. Hierover neemt de provincie in de toekomst opnieuw besluiten. Deze besluiten leggen wij te zijner tijd ter inzage. Ook dan krijgt iedereen de mogelijkheid hierop te reageren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (50)

Aarden, B. (2374785); Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Aldörrum Minicamping (2374731); NOC 5; Berlo, E.J.A.M. van (2374784); Berlo, L.F.M. van (2376560); Berlo, W.J. van (2374781); Berlo, W.J.M. van (2374782); Berlo-v.d. Ven, C.G.M. van (2374783); NOC 2; Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871); Bonach, A. (2374786); Bour, M. (2376854); Bree, H.M.J. van (2378829); NOC 3; Dijk, W. van (2370904); Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Eijndhoven, H.W. van (2376160); Frencken, E. (2375517); NOC 1; IVN Laarbeek (2376328); Kramer, L. de (2376764); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Kremers, L. (2375515); Laarhoven, L.M.H. van (2374780); Lugt, T.J.M. van der (2375936); Mil, W. van (2373397); Nienhuis, O. (2376073); NOC 6; Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Schepers, P. (2376266); Senders, J.H. (2376757); Silvis, R.M.H. (2376171); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Stichting Dorpsraad Eerde (2376096); Stichting Omwonenden N279 (2372873); Swinkels-Koenen, M.G.P.J. (2374720); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563); Willigen, W.R. v.d. (2375485);

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de mogelijkheid te krijgen om hun zienswijze aan te vullen en/of mondeling toe te lichten, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting. Een deel van de insprekers ziet een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer in deze Nota van Inspraak meenemen. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het onderwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om de mogelijkheid te krijgen zijn zienswijze later aan te vullen, wanneer onderzoeksgegevens beschikbaar komen die zijn argumenten tegen een nieuwe weg dwars door Laarbeek ten zuiden van het Wilhelminakanaal, ondersteunen.

Reactie GS:

Inspreker heeft niet aangegeven wanneer hij zijn zienswijze wil aanvullen. Wij achten een periode van twee weken na het verstrijken van de inspraaktermijn redelijk. Latere reacties kunnen niet meer worden meegenomen in de beantwoording en het besluitvormingstraject. Overigens is er in de volgende fase ook ruimte voor inspraak.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)



Inspraakreactie:

Inspreker behoudt zich het recht voor deze zienswijze zo nodig aan te vullen.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer meenemen in deze Nota van Inspraak.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (12)

Bokhoven, J. van (2375830); Bussel-van Neer, M. van (2376093); Dorpsraad Ommel (2375437); Gemeente Asten (2374774); Martens, F. (2376156); Mennen, J. (2376204); Recreatiepark Prinsenmeer (2376295); Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823); Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131); Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn bereid hun zienswijze toe te lichten. Insprekers noemen als mogelijkheid een schriftelijke of mondelinge toelichting, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting, of anderszins. Zij zien een uitnodiging hiervoor met belangstelling tegemoet.

Reactie GS:

Schriftelijke aanvullingen op, en bijlagen bij zienswijzen die wij binnen een redelijke termijn na afloop van de inspraakperiode hebben ontvangen, zijn meegenomen in deze Nota van Inspraak. Als redelijke termijn hanteren wij een periode van twee weken, tenzij wij anders met inspreker zijn overeengekomen. Aanvullingen die wij na deze periode hebben ontvangen, kunnen wij niet meer meenemen in deze Nota van Inspraak. Voor een verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de inspraakprocedure voor de ontwerp-Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' onzorgvuldig is voorbereid.

Als inspreker op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het planMER Noordoostcorridor ontving hij een brief op 15 oktober 2010. In deze brief werd hij geïnformeerd dat GS de Nota van Zienswijzen bij de NRD hadden vastgesteld, maar niet dat twee weken later de Structuurvisie deel D ter inzage lag.

Reactie GS:

De terinzagelegging van de Structuurvisie en bijbehorende planMER zijn op gebruikelijke wijze aangekondigd in de Dagbladen. Ook hebben wij aan het begin van de inspraakperiode drie informatieavonden georganiseerd in respectievelijk Helmond, Laarbeek en Veghel.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af in hoeverre de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau bij het planMER Noordoostcorridor (juli 2010) nog invloed kon hebben op de aanpak van deze planMER, of dat deze slechts een aanvullende werking had. Inspreker noemt daarbij dat sinds september 2009 het hoofdrapport (concept nr. 4) al klaar lag. Ook verwijst hij naar de kennisgeving, waarin stond dat de Inspraakreacties zouden worden meegenomen in het 'uit te werken' milieueffectrapport.

Reactie GS:

De notitie Reikwijdte en Detailniveau was medio 2009 gereed. Vervolgens zijn wij gestart met het opstellen van het planMER. Vanwege een wetswijziging in de mer-regelgeving (Wet Milieubeheer) per 1 juli 2010 werd burgerparticipatie (formele inspraak) in de voorfase (Reikwijdte en Detailniveau) verplicht. Om deze reden is alsnog inspraak georganiseerd en zijn de uitkomsten daarvan betrokken bij het planMER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de provincie bij de kennisgeving van de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau bij het planMER Noordoostcorridor een belangrijke vormfout heeft gemaakt. Volgens inspreker had de provincie moeten aangeven dat de Structuurvisie deel D 'Brainport Oost' activiteiten mogelijk maakt in een gebied dat onderdeel is van de EHS. Artikel 7.9, derde lid van de nieuwe Wet Modernisering m.e.r.-procedures (Wm), verplicht hier volgens inspreker toe. Omdat de ontwerp-Structuurvisie deel D na 1 juli 2010 ter inzage is gelegd, is volgens inspreker hier de Wm van toepassing.

Reactie GS:

Er zijn in het voortraject twee aparte m.e.r.-procedures doorlopen, namelijk voor MEROS en voor de Noordoostcorridor. Inspreker constateert terecht dat in de kennisgeving voor een plan-m.e.r. procedure tegenwoordig aangegeven moet worden of een project (deels) betrekking heeft op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Bij de eerder opgestarte m.e.r. procedure voor MEROS was deze vermelding (op grond van de op dat moment vigerende regelgeving) niet noodzakelijk. Overigens ligt de MEROS werklocatie BZOB, zoals in de startnotitie en het MER ook nadrukkelijk aangegeven, wel in de EHS.

De plan-m.e.r. procedure voor de Noordoostcorridor is een jaar voor de inwerkingtreding van de Nieuwe mer-regelgeving in de wet milieubeheer (1 juli 2010) in gang gezet. In de 'oude' regeling was er geen verplichting tot burgerparticipatie (inspraak) in het voortraject van een plan-m.e.r. procedure. Een hierop gerichte kennisgeving was dus evenmin noodzakelijk. Toen in het voorjaar van 2010 bleek dat de Tweede Kamer (bij amendement) burgerparticipatie heeft toegevoegd aan de plan-m.e.r. procedure hebben wij omwille van de zorgvuldigheid en transparantie in de zomer van 2010 alsnog een burgerparticipatietraject ingezet rondom de notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dat door de aanleg van een Noordoostcorridor mogelijk ontwikkelingen in (delen van) de EHS aan de orde zijn is niet expliciet vermeld in de kennisgeving, maar uiteraard wel in de notitie Reikwijdte en Detailniveau en later in het planMER. Er is op geen enkele manier sprake van het (bewust) achterhouden van informatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)



Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het niet zo kan zijn dat op een deel van de weergegeven stukken geen inspraak mogelijk is, zoals de Nota van Zienswijze over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de planMER. Een dergelijke beperking is echter wel gesteld op de provinciale website tijdens de inspraakperiode op de ontwerp-Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Reactie GS:

Wij vinden dat er geen sprake is van een beperkte mogelijkheid tot inspraak. Er is inspraak mogelijk geweest op de ontwerp-structuurvisie deel D 'Brainport Oost' en op de daarbij behorende bijlagen zoals de milieueffectrapportages. Op deze wijze is het mogelijk om op de inhoud van de voorstellen te reageren. Eerdere zienswijzen op bijvoorbeeld de notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Noordoostcorridor zijn beantwoord in het kader van die procedure. Gedeputeerde Staten hebben de beantwoording in een Nota van Zienswijze vastgesteld op 5 oktober 2010 en op die wijze de zienswijzen meegewogen bij de voorstellen voor de Noordoostcorridor.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Inspreker doet een beroep op een door haar verondersteld recht om gehoord te worden.

Reactie GS:

Voor het verzoek om een zienswijze mondeling te kunnen toelichten tijdens een hoorzitting verwijzen wij naar artikel 2.4 lid 2 Wro. Dit artikel verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is geregeld waar een structuurvisie aan dient te voldoen en hoe deze tot stand dient te komen. Een hoorzitting maakt hier geen deel van uit. Ook het horen, zoals dat is opgenomen in Afdeling 7.2 van de Algemene wet bestuursrecht, heeft betrekking op bezwaar en beroep en niet op inspraak op het ontwerp van een structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen een verklaring voor de keuze voor de Westparallel voor de N69-problematiek. Hierbij leggen zij een relatie met het gedachtegoed van compacte vormgeving en concentratie van verstedelijking.

Reactie GS:

Deze vraag heeft geen betrekking op de inhoud van de ontwerp-Structuurvisie deel D 'Brainport Oost'. Daarom is het niet mogelijk hierop in te spreken binnen de huidige inspraakprocedure.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker verwijst naar de zienswijzen van Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel en BMF en verzoekt deze als mede door hem ingezonden te beschouwen.



Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van. De inhoud van de Inspraakreacties van Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel en BMF behandelen wij elders in deze Nota van Inspraak.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

0.2 □ Overig Algemeen

Aantal reacties: (1)

Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (2376109)

Inspraakreactie:

Inspreker wil graag betrokken worden en betrokken blijven in het vervolgtraject. Zij wil constructief mee blijven denken over de verbetering van het wegennet in de regio en van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Veghel.

Reactie GS:

Het maatschappelijk veld is betrokken in het proces via de adviesgroep Brainport Oost. Hierin hebben maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties zitting die het maatschappelijk veld vertegenwoordigen. In het vervolgtraject worden de initiatieven steeds concreter. Dan starten wij trajecten om andere belanghebbenden te betrekken in het proces.

In alle gevallen zorgen wij voor een optimale informatievoorziening. Dit doen wij via de gebruikelijke media, zoals de website (www.brabant.nl/brainportoost), (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor. Hierin is onder meer opgenomen dat de provincie een interactief proces doorloopt met de regio.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Nederwetten (2376681)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt het op prijs om op de hoogte gehouden te worden van de verdere ontwikkelingen inzake de Noordoostcorridor.

Reactie GS:

De provincie informeert geïnteresseerden via haar website over de verdere ontwikkelingen in het project Noordoostcorridor. Zie hiervoor www.brabant.nl/noordoostcorridor. Via www.brabant.nl/brainportoost zijn de ontwikkelingen voor heel Brainport Oost te volgen. De provincie actualiseert deze webpagina's bij alle belangrijke stappen in het project, zoals nieuwe besluitvorming en inspraak. Andere media zijn (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rooij, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker wordt graag op de hoogte gehouden van verdere stappen.

Reactie GS:

De provincie informeert geïnteresseerden via haar website over de verdere ontwikkelingen. Via www.brabant.nl/brainportoost zijn de ontwikkelingen voor heel Brainport Oost te volgen. Specifiek voor het project Noordoostcorridor is er de pagina www.brabant.nl/noordoostcorridor. De provincie actualiseert deze webpagina's bij alle belangrijke



stappen in het project, zoals nieuwe besluitvorming en inspraak. Andere media zijn (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ARPA (2377274)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt zijn Inspraakreactie: te betrekken bij verdere planvorming. Hij is bereid in overleg te treden, samen met andere betrokkenen, over onderhavige plannen.

Reactie GS:

Indien de zienswijze van de inspreker inhoudelijk leidt tot aandachtspunten voor de vervolgfase nemen wij deze mee. Indien daar in de vervolgfase een concrete aanleiding toe is, treden wij rechtstreeks in overleg. Het maatschappelijk veld is betrokken in het proces via de adviesgroep Brainport Oost. Hierin hebben maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties zitting die het maatschappelijk veld vertegenwoordigen. In het vervolgtraject worden de initiatieven steeds concreter. Dan starten wij trajecten om andere belanghebbenden te betrekken in het proces. In alle gevallen zorgen wij voor een optimale informatievoorziening. Dit doen wij via de gebruikelijke media, zoals de website (www.brabant.nl/brainportoost), (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor. Hierin is onder meer opgenomen dat de provincie een interactief proces doorloopt met de regio.

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P. (2374794)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker dient het SRE sturend op te treden in het gebied van het Dommeldal bij Hooibonk en dient het SRE de provincie aan te bevelen uit het gebied te blijven. Dit omdat het volgens inspreker een probleem is dat vooral inwoners uit Nuenen en Eindhoven het Dommeldal hier als hun uitloophed beschouwen, maar dat beide gemeenten geen zeggenschap over deze locatie hebben omdat deze op grondgebied van de gemeente Son en Breugel ligt.

Reactie GS:

De gemeenten Son en Breugel, Eindhoven en Nuenen, de provincie en het SRE zijn actief betrokken bij de totstandkoming van en besluitvorming over de toekomst van het gebied Brainport Oost. Dit is zowel bestuurlijk het geval in de stuurgroep, als ambtelijk in diverse werkgroepen. Wij trachten in overleg met elkaar deze complexe opgave tot een goed einde te brengen. Uw aanbeveling voor de positiebepaling van het SRE laten wij dan ook voor uw rekening.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Esch, J.H.W. van (2374674)

Inspraakreactie:

Inspreker is tegen de ontwerp Structuurvisie en het planMER.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze Inspraakreactie. Inspreker geeft niet precies aan op welk onderdeel of welke onderdelen van de ontwerp -Structuurvisie en van het planMER hij reageert. Daardoor kunnen wij niet inhoudelijk op deze zienswijze ingaan.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

1.3 Watertoets*Aantal reacties: (1)*

Waterschap Aa en Maas (2368768)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om in het kader van de watertoets duidelijk aan te geven op welke wijze en in welk stadium de risico- en kostenanalyse een plaats krijgt in de verdere planvorming van de ontwikkelingen van Brainport Oost.

Reactie GS:

Ook in het kader van de Watertoets is een zorgvuldige analyse van risico's en kosten van de ontwikkeling van Brainport Oost wenselijk. Zowel de kosten als de risico's zijn de afgelopen tijd (nader) in beeld gebracht en betrokken bij de besluitvorming op structuurvisie -niveau. De volgende stap in het proces is de definitieve tracékeuze. Dan stellen wij een inpassingsplan op met een projectMER. Dit proces start met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de projectMER. Daarna volgt een inpassingsplan met MER. Een nadere risico- en kostenanalyse en de relatie met water zijn dan onderdeel van de afwegingen. Uiteraard betrekken wij in dat stadium opnieuw de waterschappen in hun rol als watertoetsers.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Waterschap Aa en Maas (2368768)

Inspraakreactie:

Inspreker is zowel ambtelijk als bestuurlijk intensief betrokken bij de totstandkoming van de voorliggende stukken, als adviseur in het watertoetsproces, als bevoegd gezag in het kader van de Waterwet en als toekomstig beheerder of ontwikkelaar in het gebied.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze Inspraakreactie. Wij constateren dat de inspreker aangeeft dat wij in deze fase op de juiste wijze invulling hebben gegeven aan de watertoets.

Planwijziging:

In paragraaf 1.3 'Watertoets' is toegevoegd dat de waterschappen oordelen dat de watertoets juist is uitgevoerd.

Aantal reacties: (1)

Waterschap Aa en Maas (2368768)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de waterbelangen in de stukken voldoende zijn geborgd.

Reactie GS:

Wij nemen met genoegen kennis van de instemming van het waterschap met de voorliggende stukken.

Planwijziging:

In paragraaf 1.3 'Watertoets' is toegevoegd dat de waterschappen oordelen dat de watertoets juist is uitgevoerd.



2 Regionale ruimtelijke visie Brainport Oost

Aantal reacties: (1)

Aldörum Minicamping (2374731)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is het voorgenomen initiatief in strijd met bestaande plannen en visies. Inspreker noemt onder andere het iDOP Aarle-Rixtel, de Reconstructieplannen, het Rijk van Dommel en Aa, het MER Bakelse Beemden en de Gebiedsvisie Heikant. Volgens inspreker doorkruisen de huidige plannen voor nieuwe infrastructuur de doelen uit die visies ten aanzien van leefbaarheid, cultuurhistorie, duurzaamheid, natuurontwikkeling en zuinig ruimtegebruik.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de relevante milieuaspecten als cultuurhistorie, natuurontwikkeling en leefbaarheid op dit schaalniveau in de milieueffectrapportage voor de Noordoostcorridor in beeld zijn gebracht en voldoende meegewogen. In de volgende fase van de Noordoostcorridor komen deze aspecten nogmaals aan bod. Ze zijn dan onderdeel van de projectMER en van de te maken afweging in het provinciaal inpassingsplan. Wij wijzen erop dat nieuwe initiatieven als de Noordoostcorridor zorgvuldig in verband moeten worden gebracht met eerdere plannen en ambities, maar zij wel nieuwe ingrepen kunnen initiëren die (grote) invloed hebben op eerdere afspraken. Over enkele specifieke planvormen merken wij het volgende op. In de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad is het verband gelegd tussen het Rijk van Dommel en Aa en de Noordoostcorridor. Hierin is ervoor gekozen het Rijk van Dommel en Aa te ontwikkelen tot een recreatief natuur- en uitloopegebied en de stedelijke dynamiek te concentreren in de regio aan de westzijde van Eindhoven en oostzijde van Helmond. Hier is rekening mee gehouden bij de keuze voor de te onderzoeken alternatieven voor de Noordoostcorridor. In de plannen voor het Rijk van Dommel en Aa is het voorkeursalternatief van de Noordoostcorridor indicatief opgenomen. Gezien de parallelle besluitvorming over de ontwerp - intergemeentelijke structuurvisie Rijk van Dommel en Aa en over deze ontwerp-structuurvisie, was dit de beste wijze van integratie. Het beleid uit de reconstructieplannen is overgenomen in de provinciale Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening ruimte. In dit deel D van de provinciale structuurvisie stellen wij voor de structuurvisie aan te vullen. Waar nodig is een relatie gelegd met het provinciale beleid. De Integrale Dorps Ontwikkelingsplannen (iDOP's) zijn een belangrijk instrument om met de lokale bevolking de leefbaarheid en directe omgeving te verbeteren. De door inspreker gesignaleerde strijdigheid vraagt lokaal overleg en maatwerk op gemeentelijk niveau.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 is onder meer de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad inhoudelijk omschreven (in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad is het verband gelegd tussen het Rijk van Dommel en Aa en de Noordoostcorridor). In paragraaf 2.4 zijn de kaders uit de Verordening ruimte genoemd die gelden voor de ruimtelijke ontwikkelingen in deel D van de Structuurvisie (in de Verordening ruimte is het beleid uit de reconstructieplannen opgenomen). In paragraaf 2.5 zijn de ontwikkelingen rond de intergemeentelijke structuurvisie van het Rijk van Dommel en Aa, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost, beschreven.

2.1 Gezamenlijke visie Zuidoostvleugel Brabantsstad

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de ambities, doelen en opgaven die zijn ontleend aan de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad. Inspreker meent dat in MIRT-verkenning de N279 een hogere prioriteit voor de internationale bereikbaarheid had dan de oost-westverbinding. Volgens inspreker was in de MIRT-verkenning de oost-westverbinding complementair en bedoeld voor interne bereikbaarheid van het middengebied. Inspreker is het er niet mee eens dat in het planMER beide wegen onlosmakelijk met elkaar worden verbonden. Inspreker meent



verder dat de gedachte van de Brainportregio als verkeersplein van Noordwest-Europa achterhaald is door de People-Planet-Profit benadering. Daarnaast heeft inspreker vragen bij de onderbouwing van de Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse (MKBA) en bij de aanname van de komst van 20.000 kenniswerkers. Volgens inspreker is het verband met de aanleg van infrastructuur niet aangetoond.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat uit de stukken in voldoende mate blijkt dat de genoemde onlosmakelijkheid nodig is. Wij doelen hierbij op de uitkomst van de vergelijking van effecten van de afzonderlijke alternatieven 'opwaarderen N279', 'Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279' en 'Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279'. Daarbij komt 'Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279' als beste naar voren.

Wij kunnen de gedachte van de Brainport-regio als alleen een verkeersplein voor Noordwest-Europa niet volgen. Wij wijzen er op dat het maatregelenpakket in het Bereikbaarheidsakkoord alle aspecten van bereikbaarheid betreft. Het gaat om bereikbaarheid met de auto, per openbaar vervoer, met de fiets, over water en door de lucht. Daarnaast werkt de regio aan het totale vestigingsklimaat van de Brainportregio. Diverse andere plannen vormen hiervoor het kader, zoals de Agenda van Brabant en Brainport 2020. De MKBA van de MIRT-verkenning gaat uit van de behoefte te investeren in een integraal maatregelenpakket. Infrastructuur is een onderdeel hiervan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

2.2 Ambities en ruimtelijke visie Brainport Oost

Aantal reacties: (1)

Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de inzet op de versterking van de spilfunctie van Brainport. Inspreker vindt dat dit vraagt om voldoende randvoorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze reactie. Inspreker vraagt om randvoorwaarden voor een goed woon- en leefklimaat. In deze structuurvisie hebben wij beschreven welke afwegingen wij als provincie maken om vanuit het ruimtelijke domein het vestigingsklimaat van Brainport te versterken. Dit hebben wij gedaan op het abstractieniveau van de keuzes in de structuurvisie. Het woon- en leefklimaat is één van de aspecten die wij daarbij hebben betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ZLTO afdelingen Laarbeek, Dommelland, Helmond-Mierlo, Kempen Zuid-Oost, Veghel en Someren (2374772)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker heeft de structuurvisie onvoldoende aandacht voor de landbouw als drager en gebruiker van het plangebied.

Reactie GS:

Wij zijn het niet eens met de inspreker dat de positie van de landbouw onderbelicht is gebleven. De ontwerp - structuurvisie deel D zich richt op de afwegingen ten aanzien van de Noordoostcorridor en MEROS -locaties. In de beide planMERren is landbouw meegewogen. De ambities en het beleid ten aanzien van het landelijke gebied tussen Eindhoven en Helmond worden in deze structuurvisie niet gewijzigd. De positie van de landbouw komt als drager en gebruiker van het gebied aan bod in de intergemeentelijke structuurvisie Rijk van Dommel en Aa. Deze relatie is verduidelijkt in de tekst. Voorts komt de positie van de landbouw uitgebreid aan bod in de Structuurvisie RO (1 oktober 2010). Deze Structuurvisie deel D wijzigt dat niet. Bij de afwegingen rondom de Noordoostcorridor in de vervolgfase zal de landbouw zekere een rol spelen.



Planwijziging:

In paragraaf 2.5 zijn de ontwikkelingen rond de intergemeentelijke structuurvisie van het Rijk van Dommel en Aa, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost, beschreven. In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor. Hierin is als essentiële randvoorwaarde opgenomen dat de provincie inhoud geeft aan een gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost (hieronder vallen ook maatregelen voor de landbouw).

2.2.5 □ Gebiedsontwikkeling Brainport Oost

Aantal reacties: (1)

Goedhart - Van Rees, E. (2376950)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat, naast de regio Eindhoven, vooral Venlo zich economisch sterk aan het ontwikkelen is. Dit gegeven moet volgens inspreker leiden tot een andere visie voor de gebiedsontwikkeling van Zuidoost-Brabant.

Reactie GS:

De ruimtelijk economische ontwikkelingen in de regio Venlo zijn, voor zover vastgelegd in zogenaamde 'harde' plannen, meegenomen in de afwegingen in deze structuurvisie. In BrabantStad-verband stemmen wij periodiek met Venlo de plannen af. Daar bespreken wij de ontwikkelingen en de visie op Zuidoost-Brabant. Wij vinden dat wij op deze wijze voldoende rekening houden met de ontwikkelingen in de regio Venlo.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.0.1 □ Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS

Aantal reacties: (1)

Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat er geen aantasting van het struweelvogelgebied bij Diesdonk plaats kan vinden omdat dit niet kan worden gecompenseerd.

Reactie GS:

De compensatie van een struweelvogelgebied is inderdaad lastig omdat het hier niet gaat om een vaste oppervlakte natuur maar om agrarisch gebied met een zekere dichtheid aan structurerende landschapselementen. Dit vraagt dus om maatwerk. Overigens is in het nieuwe provinciale beleid en de VR de compensatieverplichting voor de groenblauwe mantel (waarin ook de meeste struweelvogelgebieden zijn opgenomen) vervallen. In plaats hiervan moet wel geïnvesteerd worden in landschapsverbetering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers stellen dat het compensatieplan in strijd is met de regels van het MER-rapport. Dit omdat er getwijfeld wordt aan de haalbaarheid van de compensatietaakstelling, vanwege het onvoldoende beschikbaar zijn van compensatie locaties.



Reactie GS:

De natuurcompensatieplannen die zijn opgesteld in aanvulling op de MEROS brengen de compensatieopgave in beeld en geven inzicht in draagvlak en haalbaarheid van de eventuele in te vullen compensatieopgave. Bij de opstelling van het nieuwe bestemmingsplan dient een definitief en bindend compensatieplan te worden opgesteld conform de regels voor natuurcompensatie zoals verwoord in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (16)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen aantasting van de EHS kan plaatsvinden omdat dat in strijd is met het 'nee tenzij'-principe. Er is met de locatie Diesdonk namelijk een alternatief, daarmee is het toepassen van het 'nee tenzij'-principe in strijd met de Verordening ruimte. Ook is de natuur op de Brouwhuissche Heide onvervangbaar, waardoor er geen sprake kan zijn van compensatie.

Reactie GS:

Er bleken nabij Helmond geen locaties van voldoende omvang beschikbaar zonder (aanzienlijke) aantasting. Ook op de locatie Diesdonk zijn natuur- en andere waarden aanwezig. Geen enkel natuurgebied is 100 % vervangbaar. Via de regels voor natuurcompensatie, zoals vastgelegd in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12), worden de natuurwaarden zo goed mogelijk gecompenseerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen juiste m.e.r. procedure is doorlopen en dat er daarom een nieuwe procedure in de vorm van een planMER moet worden komen. Er is gekozen om de procedure van een project-m.e.r. te doorlopen terwijl er sprake is van een planMER. Gezien de opgave als kaderstellend plan moet een structuurvisie gebruikt worden, in dit geval de provinciale structuurvisie. In dat geval zijn bevoegd gezag en initiatiefnemer het college van Gedeputeerde Staten en hadden zij dus ook de planMER moeten voorbereiden en uitvoeren. Niet de Stuurgroep MEROS en zeker niet gemeente Deurne zijn aan te merken als initiatiefnemer.

Reactie GS:

De m.e.r. procedure voor MEROS is gestart voordat de planMER plicht in Nederland is uitgewerkt en doorgevoerd. De gevolgde m.e.r. procedure was, qua processtappen, op dat moment de meest uitgebreide procedure (met burgerparticipatie in het voortraject). Hiervoor is bewust gekozen om recht te doen aan de betrokkenheid van instanties en burgers.



In eerste instantie waren Provincie en SRE Bevoegd Gezag. Met de komst van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke ordening (2008) is een nieuwe benaming van de ruimtelijke planvormen geïntroduceerd en is de rol van het SRE als mede Bevoegd Gezag komen te vervallen. Vanaf dat moment is de provincie enig Bevoegd Gezag geworden. Een dergelijke verandering van planvorm en rolverdeling is geen reden om een m.e.r. procedure opnieuw te starten. Een m.e.r. is ondersteunend in de besluitvorming. Het MER is voorbereid met alle betrokken initiatiefnemers. De gemeente Deurne is later betrokken toen bleek dat, als gevolg van de burgerparticipatie over de startnotitie en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, het wenselijk was de werklocatie BZOB in beschouwing te nemen als mogelijk alternatief. Een klein deel van deze locatie is gelegen in de gemeente Deurne. De gemeente heeft daarna deelgenomen in de stuurgroep en haar visie op deze locatie kenbaar gemaakt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen juiste m.e.r. procedure is doorlopen en een nieuwe m.e.r. moet worden uitgevoerd in de vorm van een planMER. De locatie Brouwhuis Heide heeft geen onderdeel uitgemaakt van de Startnotitie, noch de richtlijnen, daarom is er geen inspraak mogelijk geweest op het toevoegen van deze locatie als zoeklocatie voor bedrijventerrein. Als er tijdens de m.e.r. procedure een wijziging optreedt, dient een aanvullend rapport of nieuwe MER worden opgesteld (artikel 7.26c, tweede lid Wm). Insprekers zijn van mening dat het toevoegen van een zoeklocatie een dergelijke wijziging betreft.

Reactie GS:

De m.e.r. procedure voor MEROS is gestart voordat de planMER plicht in Nederland is uitgewerkt en doorgevoerd. De gevolgde m.e.r. procedure was, qua processtappen, op dat moment de meest uitgebreide procedure (met burgerparticipatie in het voortraject) waarvoor bewust gekozen is om recht te doen aan de betrokkenheid van instanties en burgers.

Tijdens de startnotitie is het gehele oostelijk deel van de stedelijke regio (zoals begrensd in het uitwerkingsplan van het toen vigerende streekplan) als mogelijke onderzoekslocatie beschouwd. Vervolgens zijn in de Startnotitie diverse mogelijke locaties gepresenteerd. De locatie BZOB zat daar niet bij. De burgerparticipatie (inspraak op de startnotitie) bood de mogelijkheid te reageren op de te onderzoeken locaties. Vanuit de inspraak en ook het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is de locatie BZOB aangedragen als wenselijk te onderzoeken locatie. Om die reden is de locatie (gelegen in Helmond en deels in Deurne) opgenomen in het MER. Er is dus geen nieuwe zoeklocatie toegevoegd buiten de grenzen van het onderzoeksgebied.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies-richtlijnen de overweging meegegeven om alleen de meest waardevolle grootschalige structuren bij voorbaat van bebouwing te vrijwaren. Tevens zouden maatregelen moeten worden aangegeven om deze structuren te versterken dan wel (beter) te beschermen. Zo nodig kan vervolgens geconcentreerde stedenbouw plaatsvinden ter plaatse van kleinschalige, minder kwetsbare of weinig waardevolle natuurgebieden in het studiegebied. Dit advies is ook overgenomen in de vastgestelde richtlijnen (juni 2007). Het onderzoek naar de effecten van de locatie BZOB en het opstellen van een voorbeeld natuurcompensatieplan geeft invulling aan dat advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel is geschonden en dat bevoegd gezag (het college van Gedeputeerde Staten) daarom de structuurvisie niet heeft mogen vaststellen. Gemeente Deurne is pas sinds juni 2009 betrokken bij de m.e.r. procedure en de gemeente heeft daarover haar omgenoege geuit in een brief aan de stuurgroep MEROS op 11 september 2009 en de twijfels over het proces kenbaar gemaakt in een brief op 21 en 23 december 2009. Gemeente Deurne had echter betrokken moeten zijn in de voorbereiding van het ontwerp van de MER-studie MEROS, daardoor heeft de provincie artikel 7.11b Wm geschonden en kan bevoegd gezag volgens artikel 7.26 c eerste lid Wm de structuurvisie niet vaststellen.

Reactie GS:

De samenstelling van de stuurgroep is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (initiatiefnemers en Bevoegd Gezag). De gemeente Deurne heeft, nadat bleek dat de locatie BZOB steeds prominenter werd in de vergelijking, uiteindelijk naar onze mening voldoende de gelegenheid gehad (zomer 2009 - herfst 2010) haar visie omtrent proces en MER-inhoud kenbaar te maken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat bij de keuzes voor MEROS lokale visies en actuele ontwikkelingen niet voldoende worden meegewogen en in strijd zijn met de doelstellingen uit het gemeentelijk beleid. Deze zijn onder andere vastgelegd in de Strategische Milieuvisie Helmond 2007-2011, Algemeen Structuurplan Helmond 2025, bestemmingsplannen buitengebied, het landschapsbeleidplan Helmond (1997) en het Groenstructuurplan Deurne (2009).

Reactie GS:

Bij het ontwikkelen van alternatieven en het aanwijzen van het voorkeursalternatief is rekening gehouden met het gemeentelijke beleid. De gemeentes hebben geparticipeerd in de stuurgroep waarin het MER en de alternatiefontwikkeling zijn besproken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Ommel (2375437)



Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de keuze om Diesdonk niet te ontwikkelen en vindt dit in lijn met het IDOP (2006) waarin voor Diesdonk is opgenomen: 'het versterken van de maatschappelijke leefbaarheid van Ommel op de lange termijn te garanderen' en als actiepunt wordt genoemd de uitbreiding van agrarische bedrijven in combinatie met kleinschalige recreatiemogelijkheden.

Reactie GS:

De doelstellingen uit het IDOP en de actiepunten daaruit voor het gebied Diesdonk hebben niet direct een rol gespeeld bij de effectbepaling in het MER en de keuze van het voorkeursalternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Recreatiepark Prinsenmeer (2376295); Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de keuze om Diesdonk niet te ontwikkelen en vindt dit in lijn met de aanduiding 'intensief recreatief zoekgebied' uit het reconstructieplan.

Reactie GS:

Dit nemen wij voor kennisgeving aan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.1 Nut en noodzaak MEROS Algemeen

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat nut en noodzaak van de geplande woonlocaties Lungendonk en 't Goor en de werklocaties Diesdonk en BZOB (MEROS) ontbreekt.

Reactie GS:

In paragrafen 3.1.2 en 3.1.3. van de ontwerpstructuurvisie deel D onderbouwen wij de nut en noodzaak van de opgave voor woningbouw en bedrijventerreinen. Voor woningbouw gaan wij uit van de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant 2008 en het Regionale Woningbouwprogramma Zuid-Oost Brabant 2010-2020. Voor bedrijventerreinen hanteren wij de provinciale ETIN-prognose. Zowel voor wonen als werken hanteren wij het lage scenario uit het MER. Deze lage scenario's sluiten aan op de provinciale prognoses. Hieruit blijkt dat er binnen de regio nog een opgave ligt voor de ontwikkeling van woon- en werklocaties. Daarnaast houden wij nadrukkelijk rekening met inbreidingsmogelijkheden voor woningbouw en herstructureringsmogelijkheden voor bedrijventerreinen. Voorliggende Structuurvisie legt de zoekruimte vast waarbinnen de opgave gerealiseerd moet worden. Dit laat onverlet dat bij concrete planvorming (bestemmingsplan) de behoefte aangetoond moet worden. Wij zijn van mening dat wij hiermee de nut en noodzaak van de geplande locaties voldoende onderbouwen. Ten aanzien van de woningbouwlocaties blijkt uit de Inspraakreactie van de gemeente Helmond dat de gemeente over meer inbreidingslocaties beschikt dan eerder is aangegeven, waardoor een groter deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk kan plaatsvinden. Op basis van de nieuwe inzichten van de gemeente stemmen wij in met het verzoek om de woningbouwlocatie Goor/Lungendonk te schrappen als zoekgebied verstedelijk.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.1.2 zijn actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen opgenomen.



Daaruit blijkt dat er tot 2030 geen behoefte meer is aan uitbreidingsruimte voor woningen. In deze paragraaf is verduidelijkt dat deze cijfers nog niet beschikbaar waren toen het MER MEROS werd opgesteld.

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

3.1.2 Nut en noodzaak woningbouw MEROS

Aantal reacties: (3)

Bmf (2376027); Gemeente Helmond (2374042); Gemeente Someren (2360675)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken af te zien van de woningbouwlocatie op Lungendonk/Goor omdat er ernstige twijfels zijn over de woningbouwbehoefte mede als gevolg van de krimp van de bevolking in de nabije toekomst en de veranderende samenstelling van de huishoudens. Hierdoor ontstaat meer behoefte aan stedelijke woonvormen die ruimschoots kan worden opgevangen op binnenstedelijke locaties in Helmond (op basis van de rapporten 'Krimp in de Peel' augustus 2008 en 'Demografische ontwikkelingen in de Peelregio' mei 2009 gemeente Helmond). Bovendien kan er vanwege bovenstaande ontwikkelingen langer volstaan worden met de huidige uitbreidingslocaties. De opgave voor woningbouw tot 2025 kan binnen de huidige plancapaciteit van gemeente Helmond worden opgevangen. Uit recente inventarisatie van de gemeente Helmond blijkt dat de gemeente beschikt over een plancapaciteit van 8500 woningen tot 2025, waarvan 80% harde capaciteit. Daarbij is een deel van de herstructureringslocaties in de Kanaalzone nog niet meegenomen. Insprekers verzoeken in de provinciale woningbouwbehoefteprognoses rekening te houden met deze inzichten.

Reactie GS:

Uit de Inspraakreactie: van de gemeente Helmond blijkt dat de gemeente over meer inbreidingslocaties beschikt dan eerder is aangegeven, waardoor een groter deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk kan plaatsvinden. Uitgaande van een plancapaciteit van 8500 woningen (waarvan inmiddels al 80% harde plancapaciteit) en een geprognosticeerde woningbehoefte van 7500 woningen in de periode tot 2030, concluderen wij dat er tot 2030 voldoende mogelijkheden zijn om de woningbehoefte binnenstedelijk en op andere 'bekende' uitbreidingslocaties te laten plaatsvinden. Binnen de planperiode van de structuurvisie blijken geen nieuwe uitbreidingslocaties voor de verstedelijkingsopgave van Helmond e.o. nodig te zijn.

Op basis van de nieuwe inzichten van de gemeente Helmond stemmen wij in met het verzoek om de woningbouwlocatie Lungendonk / Goor te schrappen als zoekgebied verstedelijking.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.1.2 zijn actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen opgenomen.

Daaruit blijkt dat er tot 2030 geen behoefte meer is aan uitbreidingsruimte voor woningen. In deze paragraaf is verduidelijkt dat deze cijfers nog niet beschikbaar waren toen het MER MEROS werd opgesteld.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.



Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker rekent erop dat het standpunt van de gemeenteraad van Helmond ten aanzien van de nut en noodzaak van de woningbouwlocatie Goor/Lungendonk wordt betrokken bij de besluitvorming.

Reactie GS:

Op basis van de nieuwe inzichten van de gemeente Helmond stemmen wij in met het verzoek om de woningbouwlocatie Goor/Lungendonk te schrappen als zoekgebied verstedelijking.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.1.2 zijn actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen opgenomen.

Daaruit blijkt dat er tot 2030 geen behoefte meer is aan uitbreidingsruimte voor woningen. In deze paragraaf is verduidelijkt dat deze cijfers nog niet beschikbaar waren toen het MER MEROS werd opgesteld.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat nut en noodzaak van de MEROS-woonlocaties Goor en Lungendonk niet is aangetoond, omdat de gemeente Helmond deze locaties heeft geschrapt op basis van bijgestelde bevolkingsprognoses vanwege leegstand, woningbouw elders in de stad en verwachte bevolkingskrimp. Insprekers verzoeken om de locaties Goor en Lungendonk te schrappen als zoekgebied voor verstedelijking.

Reactie GS:

Op basis van de nieuwe inzichten van de gemeente Helmond stemmen wij in met het verzoek om de woningbouwlocatie Goor/Lungendonk te schrappen als zoekgebied verstedelijking.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.1.2 zijn actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen opgenomen.

Daaruit blijkt dat er tot 2030 geen behoefte meer is aan uitbreidingsruimte voor woningen. In deze paragraaf is verduidelijkt dat deze cijfers nog niet beschikbaar waren toen het MER MEROS werd opgesteld.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

3.1.3 □ Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS

Aantal reacties: (1)

Landgoed Kraneven (2374627)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt af te zien van de verstedelijking van Diesdonk en BZOB-bos om verdere verpesting van het landschap te voorkomen en elders een gebied te zoeken waar echt ruimte is zoals bij Moerdijk.



Reactie GS:

Door het concentreren van verstedelijking wordt recht gedaan aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Ook biedt het kansen voor intensivering van het ruimtegebruik en vermindert het de landschappelijke aantasting. Concentratie van verstedelijking is één van de provinciale ruimtelijke belangen. Omdat de vraag regionaal is willen wij die in de desbetreffende regio realiseren. Daarom is vestiging op Moerdijk geen relevant alternatief. Het gaat om regionale bedrijven die vanwege hun aard, schaal of functie niet passen in de landelijke regio's.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 van de Structuurvisie is een passage opgenomen over de nieuwe prognoses van benodigde werklocaties (prognoses van eind 2010). Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de 'Regionale visie werklocaties' gereed komt. Deze zal mogelijk een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen bevatten.

Aantal reacties: (1)

Vereniging Industriel Contact Helmond E.O. (2345968)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat er een snelle beslissing over de ontwikkeling van bedrijventerrein in de regio Helmond nodig is om voldoende bedrijventerrein beschikbaar te hebben nu de economie weer begint aan te trekken en tevens omdat de gemeente Helmond op dit moment praktisch geen uitgiftebaar terrein meer heeft.

Reactie GS:

Wij onderschrijven het economische belang van deze regio en geven met deze structuurvisie duidelijkheid over de ruimtelijke kaders waarbinnen invulling kan worden gegeven aan de ontwikkeling van dit deel van de Brainport-regio. Ten aanzien van bedrijventerreinenontwikkeling is - op basis van de provinciale ETIN-prognose uit 2006 - in het oostelijk deel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond tot 2030 nog 140 hectare netto aan uitbreidingsruimte voor bedrijventerrein nodig.

Eind 2010 is de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties voor de periode tot 2020 en tot 2040 opgesteld. Deze prognose kent lagere uitkomsten dan het Global Economy-scenario uit de ETIN-prognose 2006. Eind 2011 verwachten wij een Regionale visie werklocaties gereed te hebben. Daarin brengen wij ook de vervangingsvraag in beeld. Op dat moment is bekend of dit consequenties heeft voor de eerder berekende uitbreidingsopgave van 140 hectare netto aan bedrijventerrein voor het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond.

Voorliggende structuurvisie wijst locaties aan om - bij gebleken behoefte en na afstemming in Regionaal Ruimtelijk Overleg - bedrijventerreinen te kunnen ontwikkelen.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.

Aantal reacties: (16)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Bmf (2376027); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)



Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er alternatieven zijn voor uitbreiding van bedrijventerrein door revitalisering, gebruik van leegstaande panden en allocatie van bestaande bedrijventerreinen. Dat blijkt uit het provinciale rapport 'Notitie ruimtebehoeften bedrijfsterrein' (2010) waarin wordt gesproken over een behoefte van 65 hectare voor de komende 10 jaar, terwijl er 300 hectare bedrijventerrein op te waarderen valt. Er zijn dus alternatieven, waardoor de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur, volgens het 'nec, tenzij' principe niet mogelijk is.

Reactie GS:

Een provinciaal rapport 'Notitie ruimtebehoeften bedrijfsterrein 2010' bestaat niet. Onduidelijk is dan ook welk rapport inspreker bedoelt.

In de berekening van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen - gebaseerd op de provinciale ETIN-prognose 2006 - houden wij nadrukkelijk rekening met mogelijkheden voor herstructurering en zuinig ruimtegebruik. Nadat ook rekening is gehouden met plannen in regionaal verband, heeft dit uiteindelijk geleid tot een programma voor werken voor het oostelijk deel van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond van 140 hectare in de periode tot 2030. Eind 2010 is de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties voor de periode tot 2020 en tot 2040 opgesteld. Deze prognose kent lagere uitkomsten dan het Global Economy-scenario uit de ETIN-prognose 2006. Eind 2011 verwachten wij een Regionale visie werklocaties gereed te hebben. Daarin brengen wij ook de vervangingsvraag in beeld. Op dat moment is bekend of dit consequenties heeft voor de eerder berekende uitbreidingsopgave van 140 hectare netto aan bedrijventerrein voor het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond.

Bij het realiseren van nieuwe bedrijventerreinen trachten wij daarbij zo min mogelijk natuur aan te tasten.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de gevolgen van vergrijzing en kenniseconomie bij de planning van bedrijventerreinen.

Reactie GS:

In de provinciale ETIN-prognose voor bedrijventerreinen houden wij nadrukkelijk rekening met veranderende economische ontwikkelingen. De basis van de prognose vormt de werkgelegenheidsontwikkeling. De prognose is aan de hand van vier toekomstscenario's voor de Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Centraal Planbureau berekend. De scenario's zijn: Global Economy, Strong Europe, Transatlantic Market en Regional Communities. In de scenario's worden ondermeer aannames gedaan ten aanzien van de ontwikkeling van de bevolking en kenniseconomie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er een nieuwe behoeftebepaling voor bedrijventerreinen noodzakelijk is, omdat een recente behoeftebepaling ontbreekt.

Reactie GS:

De prognose is een lange termijnraming en geeft inzicht in de te verwachten uitbreidingsvraag van bedrijven. In de regio kunnen daarnaast specifieke omstandigheden gelden. Nieuwe bedrijventerreinen worden pas ontwikkeld bij gebleken behoefte en na afstemming in Regionaal Ruimtelijk Overleg. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen dienen hierbij zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte onderbouwd te worden. Eind 2010 is de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties voor de periode tot 2020 en tot 2040 opgesteld. Deze prognose kent lagere uitkomsten dan het Global Economy-scenario uit de ETIN-prognose 2006. Eind 2011 verwachten wij een Regionale visie werklocaties gereed te hebben. Daarin brengen wij ook de vervangingsvraag in beeld. Op dat moment is bekend of dit consequenties heeft voor de eerder berekende uitbreidingsopgave van 140 hectare netto aan bedrijventerrein voor het oostelijk deel van de regio Eindhoven-Helmond.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.3 is een passage opgenomen over de nieuwe prognose van de uitbreidingsvraag naar werklocaties van eind 2010. Ook is aangegeven dat naar verwachting eind 2011 de Regionale visie werklocaties gereed is. Deze bevat een herijking van de uitbreidingsopgave voor bedrijventerreinen.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt aandacht voor het grote belang van het creëren van nieuwe werkgelegenheid in de Helmondse regio en het huidige tekort aan uitteelbaar terrein voor middelzware en zware bedrijvigheid.

Reactie GS:

Wij zijn blij dat inspreker het belang van voldoende werkgelegenheid en ruimte voor bedrijven in de regio onderkent. Voorliggende structuurvisie voorziet hierin en wijst locaties aan om - bij gebleken behoefte en na afstemming in Regionaal Ruimtelijk Overleg - bedrijventerreinen te kunnen ontwikkelen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen dient hierbij vervolgens zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte onderbouwd te worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat nut en noodzaak van de MEROS-werklocaties Diesdonk en BZOB niet is aangetoond, omdat - met de huidige leegstand als kans - sterker ingezet moet worden op herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Insprekers vinden dat, indien daarna kan worden aangetoond dat nieuwe bedrijventerreinen nodig zijn, een gefaseerde ontwikkeling moet worden gekozen met eerst Varenschut en Bemmer IV. Insprekers verwijzen hierbij naar het advies van de POC van 18 november 2010. Insprekers verzoeken Diesdonk en BZOB te schrappen als zoekgebied voor verstedelijking vanwege de beperkte behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen en hun grote landschappelijke waarde en natuurwaarden.



Reactie GS:

Nieuwe bedrijventerreinen worden pas ontwikkeld bij gebleken behoefte en na afstemming in Regionaal Ruimtelijk Overleg. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen dient hierbij zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte onderbouwd te worden, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. De locaties Vareschut, BZOB-bos en Bemmer IV worden op basis van concrete behoefte - die onderbouwd moet worden in het bestemmingsplan - ontwikkeld na afstemming in het Regionaal Ruimtelijk Overleg. Wij kiezen ervoor in deze structuurvisie wel een volgorde aan te geven in de ontwikkeling van de werklocaties: starten met de locatie Vareschut. De volgorde van de ontwikkeling van Bemmer IV en BZOB-bos hangt af van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Ook vragen wij aandacht voor de mogelijkheden van fasering binnen de planontwikkeling van de locaties zelf. De locatie Diesdonk wordt in voorliggende structuurvisie niet opgenomen als zoekgebied verstedelijking, omdat gekozen wordt voor het BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.1 □ Locatiealternatieven MER MEROS

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat het gebied van de Brouwhuissche heide niet als alternatief voor de ontwikkeling van woon-werklocaties in aanmerking kan komen omdat dit gebied onderdeel is van de Ecologische Hoofdstructuur.

Reactie GS:

Naast het belang van de EHS is er een economische noodzaak dat voldoende ruimte beschikbaar komt voor de ontwikkeling van bedrijventerrein. Er bleken hiervoor nabij Helmond onvoldoende locaties van voldoende omvang beschikbaar zonder of met geringe aantasting van natuur- of landschappelijke waarden. Om die reden is besloten ook te zoeken in de EHS en is een gedeelte van de Brouwhuissche heide toegevoegd als zoekgebied. Deze locatie ligt dicht bij de stad en grenst aan het bestaande Bedrijventerrein Zuid-Oost-Brabant (BZOB). Uit het Milieueffectrapport blijkt dat deze locatie op basis van een integrale afweging van milieu- en andere effecten het minst ongunstig scoort. Het verlies aan EHS en natuurwaarden dient volgens de vastgestelde regels voor natuurcompensatie (Verordening ruimte) gecompenseerd te worden. De buitenrand kan dienen als basis voor een landschappelijke inpassing.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.1.1 □ Keuze locaties MEROS

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); Daniels, J.C.J. (2375584); Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Inspreker merkt op dat de locatie Deense Hoek nog steeds in de MER MEROS-rapportages wordt vermeld en verzoekt deze te schrappen omdat de gemeente Laarbeek geen behoefte heeft aan deze locatie.

Reactie GS:

De locatie Deense Hoek is onderzocht als een van de mogelijke werklocaties. Op basis van het MER blijkt de locatie minder geschikt. Om deze reden is de locatie, mede op basis van het advies van de regio, niet opgenomen als zoekgebied verstedelijking in de Structuurvisie.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker merkt op dat in de MER-rapporten MEROS geen duidelijke kaarten zijn opgenomen van de locaties.

Hierdoor is niet duidelijk op welke wijze zoekgebieden worden afgebakend en welke infrastructuur er momenteel ligt.

Inspreker stelt voor duidelijke kaarten per zoeklocatie toe te voegen.

Reactie GS:

De afbakening van de zoekgebieden heeft plaats gehad door middel van een zogenaamde belemmeringenkaart. De grootste belemmeringen (bijvoorbeeld geconcentreerde bebouwing) zijn buiten de zoekgebieden gehouden. Aanvullend aan de kaarten die in het MER zijn opgenomen, zijn in de MER aanvulling (die gemaakt is op het verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage), nieuwe kaarten opgenomen. Deze kaarten geven aan hoe de diverse locaties zijn gelegen ten opzichte van de infrastructuur, de bestaande stedelijke structuur en de groenblauwe structuur. De begrenzing van de locaties is ook opgenomen in de kaarten die als bijlage bij deel A en deel B van MEROS (bijlage 1) zijn opgenomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

MEROS 1

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het niet duidelijk waarom de locatie Brouwhuissche Heide is toegevoegd aan de locatie-alternatieven.

Reactie GS:

Tijdens de startnotitie is het gehele oostelijk deel van de stedelijke regio (zoals begrensd in het uitwerkingsplan van het toen vigerende streekplan) als mogelijke onderzoekslocatie beschouwd. Vervolgens zijn in de Startnotitie diverse mogelijke locaties gepresenteerd. De locatie BZOB zat daar niet bij. De burgerparticipatie (inspraak op de startnotitie) bood de mogelijkheid te reageren op de te onderzoeken locaties. Vanuit de inspraak en ook het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is de locatie BZOB aangedragen als wenselijk te onderzoeken locatie. Dit is overgenomen. Om die reden is de locatie Brouwhuissche heide (gelegen in Helmond en deels in Deurne) opgenomen in het MER.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om twee beoogde woonlocaties ten noorden van de Molenstraat in Aarle-Rixtel uit de

MEROS-studie te schrappen. Inspreker doelt op landgoed Ter Smisse en landgoed Ter Hurkens, die in de bijlagen van MEROS als potentieel woongebied worden aangemerkt.

Reactie GS:

In de MER MEROS zijn geen locaties in of ten noorden van Aarle-Rixtel onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om de locatie Deenschoek als alternatief te schrappen uit de MEROS -studie.

Reactie GS:

De locatie Deense Hoek is onderzocht als een van de mogelijke werklocaties. Op basis van het MER blijkt de locatie minder geschikt. Om deze reden is de locatie, mede op basis van het advies van de regio, niet opgenomen als te ontwikkelen locatie in de Structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.0 □ Methodiek effectbepaling MER MEROS

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat natuurgebieden buiten het onderzoeksgebied en de 'natuurketen' onvoldoende worden behandeld in de effectbepaling.

Reactie GS:

In het MER is ingegaan op de invloed op natuurgebieden die buiten het onderzoeksgebied zijn gelegen voor zover het gebieden betreft die bijzondere waarden hebben die extern beïnvloed kunnen worden. In dit verband is het Natura-2000 gebied Strabrechtse heide van belang. Gezien de grote afstand worden er, als gevolg van de realisatie van woningbouw of werklocaties geen significante gevolgen verwacht voor de habitats of soorten in dit gebied. Dit is in het MER aangegeven. In de MER aanvulling is nog eens specifiek ingegaan op de relatie met het Natura 2000 gebied de Strabrechtse Heide.

Het MER gaat naar onze mening voldoende in op de effecten op de natuurketen (Ecologische hoofdstructuur of EHS).

In dit verband worden zowel de directe aantasting van de natuur (beoordelingscriterium N1; ruimtebeslag) als de versnippering ervan (beoordelingscriterium N2; barrièrewerking en versnippering) beschreven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijke gevolgen voor de leefbaarheid van buurtschappen, dorpen en wijken. Verzocht wordt in de overweging mee te nemen de uitkomsten uit het IDOP Vlierden en het openhouden van de gehele Brouwhuissche Heide als buffer tussen Vlierden en bedrijventerreinen van Helmond.

Reactie GS:

In het MER zijn verschillende leefbaarheidsaspecten onderzocht; bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en afstand tot voorzieningen. De uitkomsten van het IDOP zijn niet direct betrokken bij de locatiekeuze. Het oostelijk deel van de Brouwhuissche heide (ten oosten van de N279) blijft fungeren als buffer tussen Vlierden en bedrijventerrein.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.2.2.0.1 □ Keuze beoordelingscriteria MER MEROS

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de 'leegte' van een gebied als intrinsieke waarde moet worden benoemd en meegewogen in de beoordeling, conform rapport van de Raad voor Landelijk Gebied uit november 2009.

Reactie GS:

In het MER wordt ingegaan op de effecten op ruimtelijke kenmerken en structuren. Hierbij wordt gekeken naar de schaal van het landschap en de openheid ('leegte') daarvan (bijvoorbeeld het middengebied en de Groene Peelvallei). In deel B van MEROS is beschreven hoe de bestaande locaties en verstedelijkingsalternatieven zijn getoetst aan de hand van het criterium 'effect op ruimtelijke kenmerken en structuren' (criterium L4 uit MEROS). Daarnaast is in de aanvulling van het MER die gemaakt is op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage nader beschreven hoe de afzonderlijke locaties en de verstedelijkingsalternatieven zich verhouden tot de groenblauwe structuur, de belangrijkste landschapsstructuren en de bestaande stedelijke structuur. Ook is in de aanvulling beschreven hoe de aansluiting bij de bestaande stedelijke structuur en het voorkomen van een verdere fragmentatie van de belangrijke open ruimte is meegenomen bij het samenstellen van de verstedelijkingsalternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1 □ Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen

Aantal reacties: (17)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de bewering dat de locatie Brouwhuissche Heide geïsoleerd ligt. Het gebied kan functioneren als zelfstandig (bos)gebied. Het gebied is namelijk 10x zo groot als de maat die in de natuurwetgeving wordt gehanteerd voor een boskern (nl. 5 hectare). Daarnaast is er uitwisseling van fauna door de faunatunnels.

Reactie GS:

Hoe groter een gebied, hoe beter en vollediger een ecosysteem kan functioneren. Ook kunnen faunatunnels bijdragen aan het functioneren van het ecosysteem. Het westelijke deel van de Brouwhuissche heide zou 'zelfstandig' kunnen blijven functioneren met een bepaald ecosysteem. De (potentiële) waarden zijn echter niet zeer uniek of bijzonder. De schakelfunctie in de ecologische structuur blijft (ondanks de faunatunnels) beperkt vanwege de geïsoleerde ligging. Een deel van de waarden en potenties kan behouden blijven door deze te benutten als landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.2.2.1.1.2 ▯ Effecten Water MEROS

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-locaties Lungendonk en 't Goor omdat bebouwing ter plaatse waterproblemen veroorzaakt voor het laaggelegen, waterrijke Natuurgebied Sang en Goorkens en de Ecologische verbingszone (EVZ) langs de Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS:

De locatie Sang en Goorkens wordt specifiek beschouwd in de aanvulling op het MER die op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage is opgesteld. Effect van het gebied Lungendonk valt niet uit te sluiten. In de nadere planuitwerking zal het vermijden van voorzieningen met drainerende werking en het maximaal infiltreren van hemelwater centraal moeten staan. Dit waar mogelijk in combinatie met het te zijner tijd uit te voeren inrichtingsplan Sang en Goorkens. Functiecombinatie met de EVZ Zuid-Willemsvaart wordt met de planvorming niet onmogelijk. Er zijn in Noord-Brabant verschillende geslaagde voorbeelden van inpassing van een 'natte EVZ' in stedelijk gebied.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Waterschap Aa en Maas (2368768)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de wateraspecten voldoende in beeld zijn gebracht.

Reactie GS:

Dit nemen wij voor kennisgeving aan.

Planwijziging:

In paragraaf 1.3 'Watertoets' is toegevoegd dat de waterschappen oordelen dat de watertoets juist is uitgevoerd.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat vanwege de korte afstand tot het waterwingebied bij Berkendonk, de locatie Brouwhuise Heide niet als bedrijventerrein kan worden ingericht.

Reactie GS:

Er ligt één waterwinlocatie in het plangebied, de waterwinlocatie Helmond, bij de plas Berkendonk. Woonlocatie Rijpelberg ligt in de 25-jaarszone van deze locatie, wat tot beperkingen in gebruik kan leiden. Geen van de voorziene bedrijventerreinen ligt in de 25-jaarszone. Wel ligt de locatie Scheepstal net ten noorden van deze zone. Hoewel deze locatie niet formeel beschermd is, zullen functies met mogelijk relevante invloeden (zoals diepe boringen) en invloed hiervan op de drinkwaterfunctie nader moeten worden beschouwd bij planuitwerking.

Het natuurgebied Brouwhuise Heide, ten zuiden van de drinkwaterwinning, is geen onderdeel van de voorziene werklocaties binnen MEROS.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de scores onder het criterium N4 'Waterhuishouding' voor zowel Diesdonk als BZOB-bos negatief beoordeeld moet worden. Het is niet duidelijk waarom de kans op verdroging en vervuiling van het grondwater bij BZOB-bos slechts matig negatief scoort. Ook lijkt bij Diesdonk de potentiële natuurwaarden van de beekdalen te zijn gebruikt en bij BZOB-bos de actuele waarden. Het is niet duidelijk of er gebruik is gemaakt van een systeemvisie op de totale waterhuishouding.

Reactie GS:

De beoordeling van Diesdonk op dit aspect is negatief. De beoordeling van BZOB is iets minder negatief dan Diesdonk vanwege de noordelijk gerichte grondwaterstroming. Desondanks kan er sprake zijn van beïnvloeding van de waterkwaliteit van de Astense Aa door de infiltrerende functie van het bos. In beide gevallen is rekening gehouden met potentiële natuurwaarden, alleen is de tekstuele beschrijving niet gelijk. Er is gekeken naar het gehele grondwater- en oppervlaktewatersysteem.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.1.2.2 □ Effecten Waterhuishouding en lokaal watersysteem MEROS

Aantal reacties: (2)

Gemeente Asten (2374774); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker benadrukt het belang van de waterbergingsfunctie van de locatie Diesdonk. Dit omdat recentelijk de noodzaak hiervan is aangetoond (wateroverlast voorkomen in het stedelijk gebied van Helmond). Inspreker wijst erop dat deze functie zich beter verhoudt tot agrarische functies en natuurfuncties dan stedelijk gebruik.

Reactie GS:

De waterberging Diesdonk is geconcentreerd in het beekdal van de Aa en de Astense Aa. De ligging van de werklocatie Diesdonk valt buiten de beekdalen. De functie van dit gebied blijft landbouw en natuur (met waterberging).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.2 □ Effecten Natuur MEROS

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-locaties Lungendonk en 't Goor omdat het een kwetsbare locatie betreft, waar min of meer grootschalige woningbouw zorgt voor onevenredig grote belasting van natuur en landschap.

Reactie GS:

In de MER aanvulling die gemaakt is op het verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn kaarten opgenomen die weergeven hoe de diverse locaties zijn gelegen ten opzichte van de infrastructuur, de bestaande stedelijke structuur en de groenblauwe structuur. Hierbij is nader ingegaan op de relatie met kwetsbare natuur in de omgeving.



Planwijziging:

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

Aantal reacties: (16)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de constatering dat de natuurwaarde van de locatie Brouwhuisc Heide als relatief beperkt is beoordeeld. Uit onderzoek door adviesbureau Natuurbalans -Limens Divergens naar de natuurwaarden voor de locaties Brouwhuisc Heide en Diesdonk blijken andere waarden. Insprekers verzoeken bij het opstellen van een nieuwe MER de resultaten uit de studies van Natuurbalans -Limens Divergens te betrekken.

Reactie GS:

Uit onderzoek bleek dat de waarden relatief gering zijn. Als de locatie concreet wordt ontwikkeld via een bestemmingsplanprocedure zullen de op dat moment beschikbare (nieuwe) inzichten daarbij worden betrokken en zal eventueel aanvullend onderzoek worden gedaan naar de voorkomende waarden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (17)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de constatering dat de natuurwaarde van de locatie Brouwhuisc Heide als relatief beperkt is beoordeeld. Ook vinden insprekers dat de beoordeling van criterium N1 'ruimtebeslag locatie Diesdonk' minder negatief moet worden beoordeeld. Er is onvoldoende gekeken naar specifieke beschermde soorten planten en dieren en de onderzoeksperiode is te kort. Insprekers zijn van mening dat er conform de Flora- en Faunawet moet worden gekeken naar beschermende soorten en dat een planMER, daar niet te gedetailleerd voor is. Het voorkomen van beschermde soorten kan de realisatie ernstig belemmeren, er kunnen extra compenserende maatregelen nodig zijn en mogelijk dient naar andere alternatieven te worden gekeken. Insprekers vragen specifiek aandacht voor soorten die voor de Brouwhuisc heide van belang zijn: Kraakloof, broedvogels, potenties voor vleermuizen, levendbarende hagedis, rode bosmieren. De natuurwaarden dienen verder onderzocht te worden voordat een definitieve locatiekeuze wordt gemaakt.

Reactie GS:

De conclusies in het MER zijn gebaseerd op gegevens van het natuurloket (beschermde soorten) en provinciale kaarten van de beschermde gebieden in de (voormalige) GHS/AHS. Op een aantal plekken is globaal aanvullend onderzoek verricht, om te inventariseren hoeveel beschermde soorten in welke gebieden aanwezig zijn. Op hoofdlijnen is er daarmee - voor dit stadium - voldoende informatie bekend over natuurwaarden om een keuze te maken tussen Diesdonk ten opzichte van het BZOB bos. De resultaten van de inventarisatie staan de eventuele realisering van de



locatie niet in de weg. Aannemelijk is dat aan de Flora- en faunawet kan worden voldaan. Als het plan verder wordt uitgewerkt zal in het kader van de Flora- en Faunawet een nadere analyse worden verricht ten behoeve van een eventuele ontheffingsaanvraag.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat onvoldoende is gekeken naar de relatie met het gebied rond Berkendonk. Dit gebied heeft grote waarden volgens rapporten van KNVV en Arcadis. Ingrepen in de Brouwhuisse Heide hebben grote effecten op het gebied Berkendonk.

Reactie GS:

De bestaande natuurwaarden van het gebied rond Berkendonk zijn niet beschreven in het MER. Berkendonk is gelegen op enkele kilometers afstand van het BZOB-bos. Er is geen directe relatie te verwachten. Bij de verdere ontwikkeling van locaties zal ook in aangrenzende gebieden (veld)onderzoek worden verricht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen negatieve beïnvloeding van de ontwikkeling van de Ecologische Verbindingszone Astense Aa.

Reactie GS:

Het initiatief blijft buiten het beekdal en de ecologische verbingszone. Bij de begrenzing van de locaties is afstand gehouden tot het beekdal om beïnvloeding te voorkomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er geen rekening wordt gehouden met de intrinsieke waarde van natuur, zoals bepleit wordt in het rapport van de Raad voor het Landelijk gebied van november 2009.



Reactie GS:

In de effectbepaling zijn de natuurwaarden beschreven. Deze zijn vervolgens betrokken bij de vergelijking. Er wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande natuurwaarden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374354); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de potentiële natuurwaarde van de locatie BZOB relatief ondergewaardeerd wordt. Deze potentiële waarde is naar hun mening groter dan de potentiële waarde van natuur op een nieuwe locatie. De schakelfunctie van de Brouwhuissche heide is hierbij van groot belang.

Reactie GS:

De Brouwhuissche heide heeft (potentiële) natuurwaarden die echter niet uniek of bijzonder zijn. De schakelfunctie is door de geïsoleerde ligging relatief beperkt. Een deel van de waarden en potenties kan behouden blijven door deze te benutten als landschappelijke inpassing. Via een juiste toepassing van de compensatieregels is (meer) nieuwe natuur aan te leggen, die - mits goed op een goed gekozen locatie gelegen - natuurpotenties genereert en een versterking betekent van de ecologische (hoofd)structuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Gemeente Deurne (2368245); Vervoordeldonk, E. (2366225)

Inspraakreactie:

Insprekers stellen dat het bestaande bos op de Brouwhuissche Heide een schakelfunctie heeft tussen natuurgebieden op bovenlokaal niveau. Daardoor is de potentiële waarde van het bos op de huidige locatie altijd groter dan een nieuw bos en groter dan de potentiële waarde van Diesdonk. Ook de meerwaarde van compensatie bij Diesdonk is groter dan verondersteld vanwege de mogelijkheid om een natuurlijk beekdal met extensieve agrarische bedrijfsvoering bij Diesdonk te realiseren.

Reactie GS:

De schakelfunctie is relatief beperkt vanwege de geïsoleerde ligging van het BZOB-bos. Het huidige BZOB-bos heeft potenties bij omvorming naar meer natuurlijk bos. Ook nieuwe (compensatie) natuur heeft potenties die afhangen van de omstandigheden. Wij gaan ervan uit dat gekozen wordt voor kansrijke compensatielocaties. Het beekdal van de Aa en de Astense Aa wordt sowieso ecologisch ingericht en geschikt gemaakt voor waterberging. Dit staat los van een eventuele ontwikkeling van Diesdonk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.2.2.1.2.2 ▯ Effecten barrièrewerking op natuur MEROS

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reck, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat criterium N2 'Barrièrewerking en versnippering' in Deel A en de samenvatting van MEROS moeten worden aangepast aan Deel B en niet andersom zoals in het erratum staat.

Reactie GS:

Het erratum is bedoeld zoals het er staat.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.4 ▯ Effecten Verkeer en Vervoer MEROS

Aantal reacties: (1)

Recreatiepark Prinsenmeer (2376295)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat een keuze voor de ontwikkeling van Diesdonk zal leiden tot afname van de verkeersveiligheid, doordat meer vrachtverkeer langs de toegangswegen van het recreatiepark Prinsenmeer zullen rijden.

Reactie GS:

De primaire ontsluiting van het plangebied is gericht op de N612 via een brug over het kanaal. Dit is dan ook de snelste route naar de A67 en N270. De kans dat vrachtverkeer langs de toegangswegen van het recreatiepark Prinsenmeer rijdt, is derhalve gering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Mennen, J. (2376204)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat Diesdonk een moeilijk te ontsluiten gebied is, omdat een directe aansluiting op de A67 niet mogelijk is.

Slechts als er voldoende financiële middelen zijn, kan dat wel.

Reactie GS:

Diesdonk is in relatie tot de huidige aanwezige infrastructuur inderdaad lastig te ontsluiten. Dit kan alleen sterk worden verbeterd door een flinke infrastructurele ingreep in de vorm van een brug over het kanaal gericht op de N612.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)



Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-locaties Lungendonk en 't Goor omdat woningbouw hier extra vervoersstromen veroorzaakt wat resulteert in vraag naar nieuwe infrastructuur door 't Goor, Sang en Goorkens en langs het Eindhovens Kanaal, alle belangrijke delen van een EVZ en/of de EHS/Kerngebied groenblauw/ Groenblauwe mantel.

Reactie GS:

Inderdaad zou de ontwikkeling van Lungendonk en 't Goor toevoeging van infrastructuur ten gevolge van extra Vervoersstromen vragen. Als gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van de gemeente Helmond, worden de locaties Goor en Lungendonk echter geschrapt als zoekgebied verstedelijking.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

Aantal reacties: (16)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reck, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de locatie Diesdonk op de deelaspecten 'bereikbaarheid' en 'Verkeersafwisseling' positief moet scoren, vanwege de verstedelijkingsvoorkeur gebaseerd op de centrale ligging aan de A67, N279 en N612. Het is niet correct om de scores van de huidige (negatief) en toekomstige situatie (positief) te middelen. Ook is niet duidelijk welke concrete infrastructurele maatregelen nodig zijn in de toekomst, waardoor niet kan worden onderbouwd wat de financiële gevolgen zijn, terwijl die wel meetellen in de beoordeling.

Reactie GS:

Locatie Diesdonk scoort wat betreft bereikbaarheid en verkeersafwikkeling in potentie goed. Voorwaarde is dat er flink ingegrepen dient te worden in de infrastructuur. Zo zal onder andere een brug over kanaal naar N612 of nieuwe weg naar de N279 noodzakelijk zijn. Dat dit grote investeringen met zich meebrengt is evident.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen dat door de ontwikkeling van BZOB-bos het sluipverkeer richting Vlierden zal toenemen en dat de wegenstructuur van de kern en het buitengebied van Vlierden daar niet op zijn berekend.

Reactie GS:

Ontsluiting van het planbied vindt plaats via de Rochadeweg naar de N279. De N279 biedt een directe verbinding met zowel de Deurneseweg als de A67. Vanwege deze directheid is de kans op sluipverkeer gering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.2.2.1.5 Effecten Milieuhygiëne MEROS

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen dat de opwaardering van de N279 leidt tot een toename van het geluidsniveau, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van het veiligheidsrisico door een stijging van het aantal gevaarlijke transporten.

Reactie GS:

Bij de verdere uitwerking van de opwaardering van de N279 in een projectMER zal nagegaan worden waar geluidniveaus, luchtkwaliteit en veiligheidsrisico's veranderen. Om bovenmatige hinder en risico's tegen te gaan, zullen mitigerende maatregelen worden ingezet.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.7.2 Effecten op landbouw MEROS

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de gevolgen voor de landbouw door de compensatieopgave voor de Brouwhuissche Heide meegewogen moeten worden.

Reactie GS:

In het natuurcompensatieplan voor de locatie BZOB-bos is aangegeven hoe groot de compensatieopgave is. Bij de selectie van geschikte compensatielocaties zijn grootschalige landbouwgebieden ontzien. Toch gaat waarschijnlijk veelal landbouwgrond verloren. Omdat de definitieve compensatielocaties nog onzeker zijn is dit effect op de landbouw in dit stadium niet te bepalen. Het feit dat compensatie, op grond van het huidige beleid, ook in de EHS kan plaats hebben 'verzacht' het effect op de landbouw omdat deze gronden op termijn toch al (deels) buiten landbouwkundig gebruik zouden komen te vallen.

Uiteindelijk zal door het effect van de keuze voor BZOB-bos het areaal landbouwgrond afnemen. Dit is geen reden de afweging aan te passen. De gewenste regionale infrastructurele ontwikkelingen zijn van groter belang.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.2.1.7.3 Effecten op recreatie MEROS

Aantal reacties: (16)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat het 'effect op recreatie' (R3) voor de locatie Brouwhuissche Heide 'negatief' beoordeeld moet worden in plaats van 'licht negatief'. Insprekers vrezen negatieve effecten op de toeristische- en recreatieve ontwikkelingen, zoals achteruitgang van de waarde van het huidige bos voor recreatie, het verslechteren van de functie als portaal voor de gemeente Deurne, het achteruitgaan van de kansen voor nieuwe recreatieve mogelijkheden en toename van de bedreiging van huidige kleinschalige toeristische en recreatieve ontwikkelingen.



Reactie GS:

De locatie wordt gebruikt als stedelijk uitloopegebied maar wordt ook begrensd door het bedrijventerrein, de N279 en de N266. Dit heeft mede bepaald dat het recreatieve effect is beoordeeld als 'licht negatief'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Recreatiepark Prinsenmeer (2376295); Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de keuze om Diesdonk niet te ontwikkelen en vindt dit in lijn met de aanduiding 'intensief recreatief zoekgebied' uit het reconstructieplan.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze reactie. De ligging van het intensieve recreatiegebied op enige afstand van de locatie Diesdonk en de aanduiding 'intensief recreatief zoekgebied' uit het reconstructieplan speelt echter geen rol in de beoordeling onder het aspect recreatie. Het voorstel om niet te kiezen voor Diesdonk is bepaald door andere aspecten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.3.5 □ Aanzet tot compenserende en mitigerende maatregelen MEROS

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het Natuurcompensatieplan tekort schieten, omdat de uitvoering onzeker is en de plannen onvoldoende robuust zijn. Volgens insprekers heeft het plan het karakter van landschappelijke opwaardering, niet van natuurcompensatie. Volgens insprekers voldoet het Natuurcompensatieplan in deze vorm niet aan het natuurcompensatiebeleid en aan de Verordening ruimte.

Reactie GS:

De natuurcompensatieplannen die zijn opgesteld, brengen de compensatieopgave in beeld en geven indicatief richting aan de locaties waar de compensatieopgave ingevuld kan worden. Bij de opstelling van het nieuwe bestemmingsplan dient een definitief en bindend compensatieplan te worden opgesteld conform de regels voor natuurcompensatie zoals verwoord in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.2.4 □ Advies van de stuurgroep over de planMER MEROS

Aantal reacties: (2)

Bussel-van Neer, M. van (2376093); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de conclusies uit het onafhankelijke MER helder zijn en dat bestuurlijke afspraken uit het verleden van een gemeenteraad niet leidend kunnen zijn ten opzichte van deze conclusies.

Reactie GS:

Inspreker doelt op de intentie-overeenkomst die de gemeente Helmond in 2001 heeft gesloten met drie omwonenden van het indertijd te ontwikkelen bedrijventerrein BZOB op het moment dat het bestemmingsplan 'bedrijventerrein BZOB' voor beroep bij de Raad van State lag.

Wij zijn het met inspreker eens dat een privaatrechtelijke overeenkomst een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Eijnden, T. van den (2374939)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de bestuurlijke afspraken over Brouwhuissche Heide in het verleden onder druk tot stand zijn gekomen en labiel zijn. Deze afspraken kunnen niet in de weg staan van de door de objectieve milieueffectrapportage onderbouwde keuze voor de ontwikkeling van het BZOB-bos.

Reactie GS:

Inspreker doelt op de intentie-overeenkomst die de gemeente Helmond in 2001 heeft gesloten met drie omwonenden van het indertijd te ontwikkelen bedrijventerrein BZOB op het moment dat het bestemmingsplan 'bedrijventerrein BZOB' voor beroep bij de Raad van State lag. Wij zijn het met inspreker eens dat een privaatrechtelijke overeenkomst een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Someren (2360675)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt af te zien van de woningbouw op de locatie Goor/Lungendonk conform het standpunt van de gemeenteraad van Helmond van 2 november 2010 en de discussie in de stuurgroep Brainport Oost over de begrenzing van de Rijksbufferzone.

Reactie GS:

De woningbouwlocaties Goor/Lungendonk worden geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van heroverweging van de woningbouwopgave op basis van actuele cijfers van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit. Het mogelijke conflict met een Rijksbufferzone komt hiermee te vervallen.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking.

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om meer rekening te houden met het verzet van ondernemers tegen de ontwikkeling van Brouwhuissche Heide, zoals het Industrieel Contact Helmond, Helmondse afdeling van de Brabants Zeeuwse Werkgevers en bedrijvenplatform Bedrijventerrein Zuid Oost Brabant (BZOB). Ook vragen insprekers om rekening te houden met het verzet van de bevolking, zoals diverse wijkraden. De Helmondse bestuurders hebben in het verleden beloften gedaan aan de bevolking. Die beloften worden nu gebroken.

Reactie GS:

Alle meningen en opmerkingen worden betrokken in de besluitvorming. Wij zijn hierbij van mening dat een privaatrechtelijke overeenkomst van een gemeente en beloften die gedaan zouden zijn, een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat er onvoldoende politiek en bestuurlijk draagvlak is omdat de gemeente Deurne en de gemeenteraad van Helmond zich tegen de ontwikkeling van de locatie Brouwhuise Heide hebben uitgesproken. En verzoekt aangaande stukken, zoals de brieven van de gemeente Deurne te betrekken bij de besluitvorming.

Reactie GS:

De provincie maakt nu een bovenlokale afweging. Dat gebeurt na een onderzoektraject van enkele jaren waarbij de gemeenten ondermeer betrokken zijn via participatie in de stuurgroep MEROS en later de stuurgroep Brainport Oost. Betrokken gemeenten zijn onderling niet tot overeenstemming gekomen en hebben de provincie verzocht vanuit de bovenlokale optiek een keuze te maken, die nu in deze structuurvisie wordt vastgelegd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (17)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat recht gedaan moet worden aan een intentieovereenkomst over de Brouwhuise Heide tussen de gemeente Helmond en de heren Goossens, Verhoeven en De Groot waarin is afgesproken de Brouwhuissche Heide in stand te houden.

Reactie GS:

Inspreker doelt op de intentie-overeenkomst die de gemeente Helmond in 2001 heeft gesloten met drie omwonenden van het indertijd te ontwikkelen bedrijventerrein BZOB op het moment dat het bestemmingsplan 'bedrijventerrein BZOB' voor beroep bij de Raad van State lag. Wij zijn van mening dat een privaatrechtelijke overeenkomst een gedegen voorbereiding van een bestuursrechtelijk besluit - zoals een MER en structuurvisie - niet in de weg kan staan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Gemeente Deurne (2368245); MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de afspraken uit het IDOP Vlierden mee moeten wegen in de afwegingen over MEROS, zoals de maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, het behouden en versterken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de leefbaarheid in Vlierden.



Reactie GS:

De Integrale Dorp Ontwikkelingsplannen (IDOP's) zijn een belangrijk instrument om met de lokale bevolking te komen tot verbetering van de leefbaarheid van de directe omgeving. Het is niet de intentie geweest om met de voorgenomen woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur in dit traject de doelen uit het IDOP Vlierden te realiseren. Dit is primair een opgave voor de gemeente met eventuele financiële ondersteuning van de provincie. Een deel van de intenties uit het IDOP kan met het beoogde initiatief wellicht ondersteund worden zoals de verbetering van de verkeersveiligheid en toename van de leefbaarheid door een afname van het (sluip)verkeer door Vlierden. Behouden van de EHS ter plaatse van het bedrijventerrein BZOB is niet mogelijk, het versterken van de EHS door uitbreiding van de Brouwhuissche heide (compensatieoptie) is daarentegen weer wel in beeld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3 □ Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen

Aantal reacties: (1)

Waterschap Aa en Maas (2368768)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de waterbelangen voldoende zijn meegenomen in de afwegingen over de verstedelijkingslocaties.

Reactie GS:

In de MER MEROS wordt ingegaan op de beïnvloeding van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, waarbij aandacht wordt besteed aan de effecten op natte natuurgebieden en natte verbindingzones en aandacht voor grondwaterbeschermingsgebieden. Vervolgens wordt ingegaan op de effecten op de waterhuishouding en het lokaal watersysteem. Als derde deelaspect is gekeken naar de beïnvloeding van grondwaterstromen en grondwaterstanden. Wij zijn met u van mening dat hiermee de waterbelangen voldoende zijn meegewogen in de afweging over verstedelijkingslocaties.

Planwijziging:

In paragraaf 1.3 'Watertoets' is toegevoegd dat de waterschappen oordelen dat de watertoets juist is uitgevoerd.

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het er niet mee eens dat in de integrale afweging het realiseren van dure compensatieopgaven boven het beschermen van de bestaande natuurwaarden wordt gesteld.

Reactie GS:

Deze afweging moet gemaakt worden vanwege het beoogde doel: het vinden van voldoende geschikte gebieden voor de realisatie van de toekomstige woningbouw- en bedrijventerreinenopgave.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-woonlocaties Goor en Lungendonk, omdat het een kwetsbare locatie betreft waar min of meer grootschalige woningbouw zorgt voor onevenredig grote belasting van nabijgelegen natuur en landschap.



Reactie GS:

Woningbouwlocaties Goor en Lungendonk worden geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-woonlocaties Goor en Lungendonk, omdat bebouwing ter plaatse waterproblemen veroorzaakt voor het natuurgebied Sang en Goorkens en de ecologische verbindingzone langs de Zuid-Willemsvaart.

Reactie GS:

Woningbouwlocaties Goor en Lungendonk worden geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Uit actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen blijkt dat er tot 2030 geen behoefte is aan nieuwe uitbreidingsruimte voor woningen. Deze cijfers waren nog niet beschikbaar toen het MER MEROS werd opgesteld. De mogelijke hydrologische effecten op het gebied Sangen en Goorkens en de ecologische verbindingzone langs de Zuid-Willemsvaart zijn hierdoor niet meer aan de orde.

Planwijziging:

In paragraaf 1.1 is de keuze voor de woningbouwlocaties Goor en Lungendonk verwijderd.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn tegen de MEROS-woonlocaties Goor en Lungendonk, omdat woningbouw hier extra vervoersstromen veroorzaakt wat resulteert in vraag naar nieuwe infrastructuur door het Goor, Sang en Goorkens, langs het Eindhovens Kanaal en door alle belangrijke delen van een ecologische verbindingzone en/of de EHS, kerngebied groenblauw en groenblauwe mantel.

Reactie GS:

De woningbouwlocaties Goor en Lungendonk worden geschrapt als zoekgebied verstedelijking. De genoemde (mogelijke) secundaire effecten zijn hierdoor niet meer aan de orde.

Planwijziging:

In paragraaf 3.1.2 zijn actuele gegevens van de gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit voor woningen opgenomen. Daaruit blijkt dat er tot 2030 geen behoefte meer is aan uitbreidingsruimte voor woningen. In deze paragraaf is verduidelijkt dat deze cijfers nog niet beschikbaar waren toen het MER MEROS werd opgesteld.

In paragraaf 3.3.1 en op de kaarten zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.

3.3.2 □ Integrale/finale afweging bedrijventerreinen MEROS

Aantal reacties: (2)

ICAS Industrieel Contact Asten Someren (2372895); Vereniging Deurnes Industrieel Contact (2369197)



Inspraakreactie:

Insprekers hebben geen voorkeur voor de locatie Diesdonk of BZOB-bos, maar maken zich zorgen over de ontwikkeling van een grootschalig terrein rond Helmond. Insprekers vinden dat voorkomen moet worden dat er jarenlange procedures moeten worden doorlopen en verzoekt die locatie te kiezen die leidt tot zo snel mogelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein bij Helmond om tijdig voldoende bedrijventerrein beschikbaar te hebben.

Reactie GS:

Het recht om in te spreken en procedures te voeren ligt vast in de wet. Het is lastig in te schatten welke locatie de minste weerstand oplevert. Daarom laten wij dit aspect niet meewegen in de keuze voor de te ontwikkelen locaties. Wel onderkennen wij het belang van voldoende ruimte voor bedrijventerreinen. Wij spreken ons wel uit over de volgorde in de ontwikkeling van de locaties. Hierbij komt eerst de locatie Varendschut (75 ha) aan de orde en daarna pas het BZOB-bos of Bemmer IV.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is een paragraaf 5.1.2 toegevoegd. Deze beschrijft aandachtspunten voor het vervolg van MEROS. Daarin brengt de provincie een volgorde aan in de ontwikkeling van werklocaties. Dat betekent dat Varendschut als eerste aan bod komt en de volgorde van Bemmer IV en BZOB-bos afhangt van nader te bepalen kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Een gefaseerde uitvoering is mogelijk.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker is ingenomen met het feit dat de locaties Deense Hoek en Scheepstal zijn komen te vervallen.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze Inspraakreactie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3.2.1 □ Integrale/finale afweging locaties bedrijventerreinen algemeen

Aantal reacties: (1)

Vereniging Industrieel Contact Helmond E.O. (2345968)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze voor de locatie Varendschut omdat deze locatie waarschijnlijk de snelste mogelijkheid op korte termijn biedt om nieuw bedrijventerrein beschikbaar te krijgen.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze reactie.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is een paragraaf 5.1.2 toegevoegd. Deze beschrijft aandachtspunten voor het vervolg van MEROS. Daarin brengt de provincie een volgorde aan in de ontwikkeling van werklocaties. Dat betekent dat Varendschut als eerste aan bod komt en de volgorde van Bemmer IV en BZOB-bos afhangt van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om de afzonderlijke locaties gefaseerd te realiseren.



3.3.2.1.1 □ Integrale/finale afweging Varenschut

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze voor de locatie Varenschut omdat deze locatie waarschijnlijk de snelste mogelijkheid op korte termijn biedt om nieuw bedrijventerrein beschikbaar te krijgen.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze reactie.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is een paragraaf 5.1.2 toegevoegd. Deze beschrijft aandachtspunten voor het vervolg van MEROS. Daarin brengt de provincie een volgorde aan in de ontwikkeling van werklocaties. Dat betekent dat Varenschut als eerste aan bod komt en de volgorde van Bemmer IV en BZOB-bos afhangt van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Ook wordt gekeken naar mogelijkheden om de afzonderlijke locaties gefaseerd te realiseren.

3.3.2.1.3 □ Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk

Aantal reacties: (7)

Bussel-van Neer, M. van (2376093); Dorpsraad Ommel (2375437); Eijnden, T. van den (2374939); Gemeente Asten (2374774); Martens, F. (2376156); Mennen, J. (2376204); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Insprekers onderschrijven de keuze voor de ontwikkeling van het BZOB-bos en het vrijwaren van verstedelijking van het gebied Diesdonk.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze reactie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Eijnden, T. van den (2374939); Gemeente Asten (2374774); Martens, F. (2376156); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de locatie Diesdonk vanwege cultuurhistorische waarden niet verstedelijkt mag worden, onder andere vanwege de uitgestrektheid, de stijlranden, achterliggende zandverstuivingen, het tracé van de Keijzersdijk, de authentieke boerderijen en bolle akkers, de hoge mate van abiotische diversiteit en omdat het beekdal nog intact is. De cultuurhistorische waarden van Diesdonk kunnen, in tegenstelling tot die van BZOB-bos, niet elders worden gecompenseerd.

Reactie GS:

De onomkeerbare aantasting van cultuurhistorische waarden in Diesdonk heeft meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (4)

Dorpsraad Ommel (2375437); Gemeente Asten (2374774); Mennen, J. (2376204); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze voor de ontwikkeling van BZOB-bos omdat zo zowel het huidige als het toekomstige BZOB-terrein via de op te waarderen N279 kan worden ontsloten. Ook zijn er dure infrastructurele maatregelen nodig om de locatie Diesdonk te kunnen ontsluiten.

Reactie GS:

De ontsluitingsmogelijkheden en de kosten daarvan hebben, naast andere afwegingsaspecten, meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze voor de ontwikkeling van BZOB-bos omdat dit aansluit bij de stedelijke en infrastructurele structuren, de compacte stad, zuinig ruimtegebruik en de SER-ladder.

Reactie GS:

De genoemde aspecten hebben nadrukkelijk meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Dorpsraad Ommel (2375437); Gemeente Asten (2374774); Martens, F. (2376156); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Insprekers onderschrijven de keuze om Diesdonk niet te verstedelijken, vanwege het behoud van de leefomgeving van tientallen gezinnen, het behouden van de leefbaarheid van het gebied en de daarin gelegen kern Ommel en de waarde van het gebied als uitloopgebied.

Reactie GS:

Op basis van een integrale afweging van verschillende aspecten stellen wij voor te kiezen voor het ontwikkelen van de locatie BZOB. De genoemde aspecten hebben meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Gemeente Asten (2374774); Martens, F. (2376156); Mennen, J. (2376204); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat Diesdonk niet verstedelijkt mag worden vanwege de hoge waarde van de natuur.

De natuurwaarden van Diesdonk zijn van groot belang voor de regio. Met name vanwege de natuurlijke hoogteverschillen, het open beekdalkarakter en de diepe beekdalen met grote ecologische waarden. Het is het leefgebied van struweelvogels (rapport SOVON over de Astense Aa'), dagvlinders, uil en roofvogels. Er komen twee ecologische verbindingzones samen en er wordt reeds gewerkt aan beekherstel en hermeandering.



Reactie GS:

De ecologische, cultuurhistorische en geomorfologische waarden hebben meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos. De beekdalen (ecologische verbindingzones en waterbergingsgebied) vallen buiten de locatie Diesdonk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat bij een juiste toepassing van de compensatieregels de actuele, maar zeker ook de potentiële natuurwaarden van het BZOB-bos goed kunnen worden gecompenseerd.

Reactie GS:

Geen enkel natuurgebied is volledig vervangbaar en potenties zijn altijd onzeker. Via de regels voor natuurcompensatie, zoals vastgelegd in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12), worden de natuurwaarden echter geobjectiveerd zodat de compensatieopgave zo goed mogelijk wordt ingevuld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Bussel-van Neer, M. van (2376093); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze om Diesdonk niet te verstedelijken en vraagt extra aandacht voor de problematiek van het eventueel verplaatsen van agrarische bedrijven van Diesdonk naar elders. Zowel wat betreft de sociale aspecten, zoals de afbraak van een hechte gemeenschap en persoonlijke binding met de omgeving als economische aspecten zoals de bijdrage aan de werkgelegenheid in de voedselketen.

Reactie GS:

De effecten op de landbouw zijn beschreven in het MER en uitgedrukt in verlies van landbouwbedrijven (met name bedrijven met groei mogelijkheden). Het verlies aan werkgelegenheid is een gevolg dat niet apart is beschreven en meegewogen in het MER. Hetzelfde geldt voor de bijkomende sociale aspecten bij bedrijfsverplaatsing. Het aspect landbouw is als totaalaspect wel meegewogen in de locatiekeuze. Na een integrale afweging wordt gekozen voor ontwikkeling van de locatie BZOB. Voor de landbouw en bijkomende effecten is dit voordelig.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bussel-van Neer, M. van (2376093)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af of het opgeven van een aangeplant jong naaldbos, opweegt tegen een gedwongen vertrek en ontworteling van bewoners van Diesdonk.

Reactie GS:

Op basis van een integrale afweging van verschillende aspecten stellen wij voor te kiezen voor het ontwikkelen van de locatie BZOB.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de locatie Diesdonk niet als bedrijventerrein kan worden ontwikkeld, omdat dat niet in lijn is met de ambitie om het Rijk van Dommel en Aa te versterken als hoogwaardig recreatief, rust- en uitloopegebied.

Reactie GS:

De locatie Diesdonk valt buiten de grenzen van het Rijk van Dommel en Aa en de rijksbufferzone.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Vereniging Industrieel Contact Helmond E.O. (2345968)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om Diesdonk als ontwikkellocatie voor bedrijven in beeld te houden als alternatief voor het BZOB-bos. Dit gezien de onzekerheid en de risico's in de procedures van de ontwikkeling van het BZOB-bos vanwege de bestuurlijke afspraken om dit terrein niet te ontwikkelen en de bezwaren vanuit gemeenten Helmond en Deurne.

Reactie GS:

Op basis van een integrale afweging van verschillende aspecten stellen wij voor te kiezen voor het ontwikkelen van de locatie BZOB. Deze locatie wordt - evenals de locaties Bemmer IV en Varendschut - opgenomen in de Structuurvisie. Er worden geen 'reservelocaties' vastgelegd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker kan niet instemmen met de keuze voor de ontwikkellocatie BZOB-bos en opteert voor de locatie Diesdonk.

Reactie GS:

Op basis van een integrale afweging van verschillende aspecten stellen wij voor te kiezen voor het ontwikkelen van de locatie BZOB.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat afgezien moet worden van de ontwikkeling van Brouwhuissche Heide (BZOB-bos) omdat dit gebied een natuurlijke overgang vormt tussen stedelijk en landelijk gebied, een groene buffer is tussen Brouwhuis en Vlierden en afbreuk doet aan de landelijke ligging van Vlierden.

Reactie GS:

De schakelfunctie van het westelijk deel van de Brouwhuissche heide is door de geïsoleerde ligging relatief beperkt. Een deel van de waarden en potenties en bufferwerking kan behouden blijven door delen van het terrein te benutten als landschappelijke inpassing. De buffer tussen Vlierden en de N279 kan eventueel versterkt worden via natuurcompensatie. Vlierden behoudt haar landelijke ligging.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



3.3.2.2.1 □ Integrale/finale afweging effect natuur

Aantal reacties: (17)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); MEROS 2; Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reck, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); MEROS 1; Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden niet dat de Ecologische Hoofdstructuur plaats moet maken voor de uitbreiding van het bedrijventerrein BZOB. Recent hebben de Raad van State en Provinciale Staten de status van de Brouwhuissche heide als EHS bevestigd.

Reactie GS:

Er bleken nabij Helmond onvoldoende locaties van voldoende omvang aanwezig zonder aanzienlijke aantasting buiten de EHS. Vanwege de (noodgedwongen) aantasting van de EHS geldt een compensatieverplichting op grond van de spelregels voor natuurcompensatie (bijvoorbeeld leeftijdscorrectie).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.3.2.2.5 □ Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid

Aantal reacties: (1)

Landgoed Kraneven (2374627)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat afgezien moet worden van de ontwikkeling van Diesdonk vanwege de investeringen die zijn gedaan in de vele bedrijven, zoals recreatie -, landbouw - en veelektbedrijven.

Reactie GS:

De effecten op ruimtelijke kenmerken en structuren en de effecten op landbouw en recreatie zijn meegewogen en hebben bijgedragen aan het voorstel om te kiezen voor de locatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (15)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Gemeente Deurne (2368245); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reck, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat het Rijk vanuit financiële motieven instemt met de ontwikkeling van Brouwhuissche Heide, omdat de compensatie die daaruit voortvloeit Rijksdoelstellingen in de mogelijke Rijksbufferzone dient.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze zienswijze en geven aan dat wij niet willen en kunnen treden in de overwegingen van het Rijk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat in de integrale afweging onvoldoende wordt meegenomen dat de natuur ook een inkomensbron is. Voorbeelden zijn recreatiebedrijven die inkomstenderving en verlies aan werkgelegenheid vrezen door stedelijke uitbreiding en agrariërs die de bedrijfsvoering hebben omgevormd naar recreatief medegebruik en landschapsbeheer.

Reactie GS:

Recreatie en natuurbeleving hebben direct en indirect inderdaad een economische en maatschappelijke betekenis. Er dient voldoende ruimte voor deze functies in de regio aanwezig te blijven. Dit aspect is meegewogen in de integrale afweging om invulling te geven aan woon- en werkbehoefte. Naar ons idee blijven er voldoende mogelijkheden over voor recreatie en natuurbeleving.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat een financiële onderbouwing ontbreekt, waardoor geen goede keuze gemaakt kan worden tussen de locaties Diesdonk en Brouwhuissche Heide. Volgens insprekers is een financiële aanvulling noodzakelijk.

Reactie GS:

De te kiezen werklocatie zal bij uitvoering betaalbaar en exploitabel moeten zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat het noodzakelijk is het verschil in kosten, grondverwerving, geschikte gebieden en draagvlak voor de compensatie van Diesdonk en BZOB-bos beter inzichtelijk te maken om een goede afweging te kunnen maken.

Reactie GS:

De compensatieplannen geven richting aan de mogelijkheden voor invulling van de noodzakelijke compensatieverplichting op grond van het vigerende compensatiebeleid van rijk en provincie. Voor het maken van een afweging achten wij dit voldoende. Na de locatiekeuze zal de compensatieverplichting verder uitgewerkt moeten worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (3)

Gemeente Asten (2374774); Mennen, J. (2376204); Recreatiepark Prinsenmeer (2376295)

Inspraakreactie:

Insprekers onderschrijven de keuze voor BZOB-bos, omdat Diesdonk een belangrijk recreatief gebied is met een grote rol voor de economie van de regio. Zij vrezen - als gekozen zou worden voor de ontwikkeling van Diesdonk als bedrijventerrein - voor sterke afname van werkgelegenheid in de toeristische sector en mogelijk sluiting van recreatieve bedrijven.

Reactie GS:

De effecten op recreatie en toerisme zijn meegewogen en hebben bijgedragen aan het voorstel om te kiezen voor de locatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Bussel-van Neer, M. van (2376093); Dorpsraad Ommel (2375437); Gemeente Asten (2374774); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft de keuze voor BZOB-bos, omdat dit terrein in tegenstelling tot Diesdonk wel in fasen is te ontwikkelen. Dat is onder andere gezien de economische situatie en de relatie met vrijkomende herstructureringslocaties wenselijk.

Reactie GS:

Dit aspect is meegewogen bij het voorstel om te kiezen voor de werklocatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de ontwikkeling van BZOB-bos realistischer is, omdat de gronden daar al grotendeels in eigendom zijn van de gemeente Helmond, terwijl in Diesdonk nog 40 particulieren met deels bedrijven wonen die uitgekocht moeten worden.

Reactie GS:

Dit aspect is geen beoordelingscriterium in het MER geweest en is niet meegewogen bij de uiteindelijke keuze van locaties.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

3.4 Conclusie integrale/finale afweging MEROS

Aantal reacties: (2)

MEROS 2; Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat naast Varenschut en Bemmer IV gekozen moet worden voor of de locatie Diesdonk in de plaats van Brouwhuissche Heide of de inzet op herstructurering. De inhoudelijke tekortkomingen in de motivatie en argumentatie bij de ontwerp-structuurvisie Deel D 'Brainport Oost' zijn daarvoor te groot. Insprekers stellen dan ook voor de structuurvisie niet ter besluitvorming aan te bieden aan Provinciale Staten.



Reactie GS:

Wij achten de structuurvisie en onderbouwing daarvoor voldoende om deze ter besluitvorming aan te bieden aan Provinciale Staten. De inzet op herstructurering is vastgelegd in het provinciaal ruimtelijk beleid van de structuurvisie RO (2010) en de Verordening ruimte. Daarin zijn regels opgenomen waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen, waaronder ook ten aanzien van de mogelijkheden voor herstructurering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat als wordt gekozen voor uitbreiding van bedrijventerrein er een gefaseerde ontwikkeling moet worden gekozen met eerst Vareschut en Bemmer IV en dan BZOB/Diesdonk.

Reactie GS:

Er is voor gekozen de locatie Vareschut als eerste te ontwikkelen. De volgorde van de locaties Bemmer IV en BZOB-bos zal afhangen van de kwalitatieve en kwantitatieve behoeften in de regio's. Een gefaseerde ontwikkeling is logisch.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is een paragraaf 5.1.2 toegevoegd met aandachtspunten voor het vervolg van MEROS. De provincie brengt een volgorde aan in de ontwikkeling van werklocaties. Dat betekent dat Vareschut als eerste aan bod komt en de volgorde van Bemmer IV en BZOB-bos afhangt van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Locaties zullen gefaseerd aangelegd worden.

Aantal reacties: (6)

Gemeente Asten (2374774); Mennen, J. (2376204); Recreatiepark Prinsenmeer (2376295); Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330); Werkgroep Behoud Diesdonk (2375131); Zlto Asten (2375561)

Inspraakreactie:

Insprekers ondersteunen de keuze voor de ontwikkeling van het BZOB-bos boven Diesdonk. Diesdonk is een belangrijk recreatief gebied in de regio voor zowel de omliggende dorpen als de stad Helmond. Gemeenten willen deze potenties verder ontwikkelen, onder andere in combinatie met het waterbergingsgebied.

Reactie GS:

De effecten op recreatie en de ontwikkelmogelijkheden daarvan in en nabij Diesdonk zijn meegewogen en hebben bijgedragen aan het voorstel om te kiezen voor de locatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Toeristisch Huis Asten (2376330)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de keuze voor de ontwikkeling van het BZOB-bos boven de locatie Diesdonk. Het is belangrijk dat de agrarische bedrijven in het gebied Diesdonk duidelijkheid krijgen over hun toekomst. Deze bedrijven zijn belangrijk als economische drager, de leefbaarheid in het buitengebied en het behouden van het landschap. Bovendien wordt er al landbouwgrond onttrokken bij Diesdonk voor het realiseren van waterberging.

*Reactie GS:*

De beide locaties zijn integraal afgewogen. De landbouwkundige, economische en landschappelijke betekenis van de locatie Diesdonk is in de afweging meegenomen. De waterbergingsfunctie kan overigens in veel gevallen gecombineerd worden met landbouwkundig gebruik.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker is bereid de locatie Bemmer IV versneld in ontwikkeling te brengen als toekomstig (regionaal) bedrijventerrein, groter dan 5 hectare, in het geval dat er vertragingen dreigen bij de locaties Varendschut en BZOB-bos/Diesdonk. Dit moet dan regionaal worden afgestemd en de mogelijkheden van en consequenties voor dit gebied dienen nader in beeld te worden gebracht.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van de aangegeven bereidheid van inspreker voor de ontwikkeling van Bemmer in het vervolg. Locaties Varendschut (75 ha netto), BZOB-bos (60 ha netto) en Bemmer IV (5 ha netto; in fase 2) worden volgtijdelijk op basis van concrete behoefte - die onderbouwd moet worden in het bestemmingsplan - ontwikkeld na afstemming in het Regionaal Ruimtelijk Overleg. Er is voor gekozen de locatie Varendschut als eerste te ontwikkelen. De volgorde van de locaties Bemmer IV (max. 5 ha) en BZOB-bos zal afhangen van de kwalitatieve en kwantitatieve behoeften in de regio's. Een gefaseerde ontwikkeling is logisch. Gezien de ligging buiten het stedelijk concentratiegebied is de locatie Bemmer IV in eerste instantie niet meegenomen in de MER-studie, maar later als gevolg van opmerkingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage alsnog opgenomen als te onderzoeken locatie.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is een paragraaf 5.1.2 toegevoegd. Deze beschrijft aandachtspunten voor het vervolg van MEROS. Daarin brengt de provincie een volgorde aan in de ontwikkeling van werklocaties. Dat betekent dat Varendschut als eerste aan bod komt en de volgorde van Bemmer IV en BZOB-bos afhangt van de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften. Ook vraagt ze om de afzonderlijke locaties gefaseerd te realiseren.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de procedurele en inhoudelijke tekortkomingen van de MER-studie MEROS zo groot dat zij ervan uitgaat dat de studie opnieuw wordt uitgevoerd in de vorm van een planMER.

Reactie GS:

De doorlopen procedure voldoet aan de wettelijke eisen die gesteld worden aan milieueffectrapportage conform de Wet milieubeheer. Het MER voldoet inhoudelijk aan de Richtlijnen en is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Het MER is voldoende gedetailleerd voor de beoogde besluitvorming. In een volgende fase is afhankelijk van de omvang en locatie van de initiatieven opnieuw het doorlopen van een plan- of projectMER procedure vereist.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.0.1 □ Wettelijke basis planMER + andere (wettelijke) kaders NOC

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers is het Noordelijk alternatief in het planMER onvoldoende meegenomen en zijn daarmee de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord in feite geschonden.

Reactie GS:

Na het sluiten van het Bereikbaarheidsakkoord is zowel de Tracéwet als de m.e.r. procedure herzien mede als gevolg van de conclusies van de commissie Elverding. De Stuurgroep Brainport Oost heeft met de Provincie ingestemd met een trapsgewijze aanpak. Dat is eerst een keuze tussen globale alternatieven, gebruik makend van een planMER.

Deze wordt nog gevolgd door een projectMER-fase, waarin een meer gedetailleerde keuze voor een weg binnen het gekozen alternatief. Deze aanpak is overgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het planMER, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat er op dit moment voldoende informatie beschikbaar is om een keuze te kunnen maken. In het planMER zijn twee Noordelijke alternatieven als volwaardige alternatieven onderzocht en beoordeeld. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst erop dat de Noordelijke alternatieven niet in een Tracé-MER (huidige naam is projectMER) procedure zijn onderzocht, terwijl dat wel was afgesproken in het Bereikbaarheidsakkoord.

Reactie GS:

Na het sluiten van het Bereikbaarheidsakkoord is zowel de Tracéwet als de m.e.r. procedure herzien mede als gevolg van de conclusies van de commissie Elverding. De Stuurgroep Brainport Oost heeft met de Provincie ingestemd met een trapsgewijze aanpak. Dat is eerst een keuze tussen globale alternatieven, gebruik makend van een planMER.

Deze wordt nog gevolgd door een projectMER-fase, waarin een meer gedetailleerde keuze voor een weg binnen het gekozen alternatief. Deze aanpak is overgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het planMER, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat er op dit moment voldoende informatie beschikbaar is om een keuze te kunnen maken. In het planMER zijn twee Noordelijke alternatieven als volwaardige alternatieven onderzocht en beoordeeld. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat door te kiezen voor een planMER-procedure een te ruime bandbreedte voor de alternatieven is gehanteerd. Een gedetailleerdere MER (tracé-MER of projectMER) zou leiden tot andere uitkomsten.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. procedure is juist bedoeld voor het maken van strategische afwegingen op een hoger abstractieniveau.

De bandbreedte van alternatieven is daarbij veelal relatief groot. Een planMER kan gevolgd worden door een meer gedetailleerde m.e.r. procedure op een lager abstractieniveau (tegenwoordig aangeduid als projectMER).



De trapsgewijze aanpak is ingevoerd om (via trechtering) te komen tot een betere besluitvorming en is conform de herzieningen van de Tracéwet en de m.e.r.-procedure, mede als gevolg van de conclusies van de commissie Elverding.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat er een verkeerd besluit wordt genomen en vraagt zich af of het besluit op basis van de aangedragen argumenten en rapporten genomen kan worden.

Reactie GS:

Het planMER sluit qua abstractieniveau aan bij de structuurvisie. Het MER bevat naar onze mening en naar de mening van de Commissie milieueffectrapportage voldoende informatie om in dit stadium een besluit te kunnen nemen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berkel, RAM van (2376231)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt of er sprake is geweest van een zorgvuldige belangenafweging op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Inspreker vraagt zich af of er aan de inwoners gevraagd is wat zij het beste alternatief vinden.

Reactie GS:

Er heeft een zorgvuldige belangenafweging plaats gehad binnen de kaders van de Algemene wet bestuursrecht. Zowel in het voortraject (Reikwijdte en Detailniveau) als in het MER zijn relevante organisaties betrokken en is via inspraak burgerparticipatie gegarandeerd zowel in de reikwijdte & detailniveau fase als in de MER-fase. Via het indienen van zienswijzen konden burgers alternatieven of varianten aandragen en een mening geven over de in beschouwing genomen alternatieven. Definitieve besluitvorming vindt plaats in Provinciale Staten. Alle inspraak wordt bij de besluitvorming betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berkel, RAM van (2376231)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn ten opzichte van de doelen (evenredigheidsbeginsel).

Reactie GS:

Getracht wordt nadelige gevolgen zo veel als mogelijk te beperken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat bij het besluit in de ontwerp-structuurvisie het materiële zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel in het geding zijn. Insprekers verwijzen hierbij naar de Awb, artikel 3:4, lid 1 en 2.

Reactie GS:

De mening wordt niet gemotiveerd. Er is binnen de kaders van de Algemene Wet Bestuursrecht gehandeld en zowel de zorgvuldigheid als het evenredigheidsbeginsel zijn naar onze mening adequaat ingevuld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst erop dat in de stukken de terminologie uit de oude en de nieuwe wetgeving nog door elkaar wordt gebruikt. Dat is erg verwarrend. Als voorbeeld noemt de inspreker het gebruik van de term 'Besluit-MER' in plaats van 'projectMER'.

Reactie GS:

Sinds de wijziging van de Wet milieubeheer van 1 juli 2010 wordt eenduidig gesproken over planMER en projectMER. Omdat een deel van de studies eerder is gestart en afgerond zijn soms 'oude' termen gebruikt. Naar de toekomst toe proberen wij een eenduidige terminologie te hanteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat hij zich geen juist oordeel heeft kunnen vormen over de Notitie Reikwijdte en detailniveau. Als reden noemt de inspreker dat hij, ondanks herhaalde verzoeken, niet tijdig inzage heeft gekregen in de concepten van de Notitie Reikwijdte en detailniveau en in het zogenaamde Technisch Document (conceptversie april 2009). De Notitie Reikwijdte en detailniveau verwees immers naar de beoordelingscriteria etc. in het Technisch Document.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de Notitie Reikwijdte en detailniveau een zelfstandig leesbaar document is. Tot de beslissing van Gedeputeerde Staten van 5 oktober 2010 was de Notitie Reikwijdte en detailniveau het enige formele document voor de Noordoostcorridor. Tot aan dat moment was de beeldvorming en het gedachtegoed rondom de Noordoostcorridor in ontwikkeling. In de voorbereidende en beleidsontwikkende fase van het planMER zijn diverse concept-discussiestukken gemaakt, zoals het concept Technisch Document, die dienden om te komen tot een integrale afweging en uiteindelijk tot besluitvorming. Na de besluitvorming van 5 oktober 2010 zijn het planMER en alle relevante stukken, waaronder het concept Technisch Document, die bij de afweging en beoordeling zijn betrokken openbaar gemaakt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.1 ▢ Nut en noodzaak Noordoostcorridor algemeen

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat bij de probleemstelling in het planMER het bereikbaarheidsprobleem van Brainport onvoldoende is gespecificeerd, waardoor een toetsing onmogelijk is. Insprekers citeren passages uit het hoofdrapport, p. 1 en 2.

Reactie GS:

De pagina's 1 en 2 van het hoofdrapport zijn inleidende teksten. De probleemstelling staat beschreven in hoofdstuk 2 Nut en noodzaak (hoofdrapport). Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van kansen passend bij de ambitie van Brainport. Wij zijn het met insprekers eens dat het bereikbaarheidsprobleem nog meer gespecificeerd kan worden. Op dit punt zal de Structuurvisie worden aangevuld. Wij zijn het niet met insprekers eens dat toetsing onmogelijk is. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redenerlijn.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

4.1.0 ▢ Aannames onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af of uitgegaan moet worden van een oneindige groei van het autoverkeer in de toekomst. Het ontbreekt volgens inspreker aan voldoende toekomstvisie.

Reactie GS:

Er wordt niet uitgegaan van een oneindige groei van het autoverkeer, wel van een groei vanuit de door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. Ook is er in de prognoses rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen op korte, middellange en lange termijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.1 ▢ Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor

Aantal reacties: (4)

Bokhoven, J. van (2375830); Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103); Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met ontwikkelingen als bevolkingskrimp en vergrijzing.

Reactie GS:

In de studie is gerekend met het verkeersmodel van het SRE, gebaseerd op het landelijke NRM-model. Hierin is uitgegaan van door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. De tijdshorizon daarvan is 2020, maar er is rekening gehouden met een langere-termijn economisch scenario. Bij toepassing van dergelijke scenario's worden perioden van laag- en hoogconjunctuur uitgemiddeld. In de prognoses is verder rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing. Van bevolkingskrimp is in deze regio tot minimaal 2030 geen sprake.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Buurtschap Laverdonk (2372874)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met ontwikkelingen als bevolkingskrimp, vergrijzing, economische crisis en uitputting van brandstof.

Reactie GS:

In de studie is gerekend met het verkeersmodel van het SRE, gebaseerd op het landelijke NRM-model. Hierin is uitgegaan van door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. De tijdshorizon daarvan is 2020, maar er is rekening gehouden met een langere-termijn economisch scenario. Bij toepassing van dergelijke scenario's worden perioden van laag- en hoogconjunctuur uitgemiddeld. In de prognoses is verder rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing. Van bevolkingskrimp is in deze regio tot minimaal 2030 geen sprake.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan woonachtig te zijn in een gebied dat wordt aangeduid als 'Centrumgebied Groene Peelvallei'. In dit gebied spelen diverse grootschalige ontwikkelingen. Inspreker is er van uitgegaan dat deze initiatieven zijn meegenomen in het planMER. In de eerdere 'nota van zienswijzen' blijkt dat ontwikkelingen in de Groene Peelvallei niet zijn meegenomen, omdat alleen vastgestelde autonome ontwikkelingen zijn meegenomen. Gelet op het stadium van diverse plannen is inspreker van mening dat deze plannen wel als autonoom plan hadden moeten worden meegenomen. Inspreker beschrijft het voorgenoemde tijdspad van de structuurvisie Groene Peelvallei en stelt dat dit pad leidt tot een vastgestelde structuurvisie in juni 2011. Inspreker is van mening dat hierdoor deze ontwikkelingen wel meegenomen hadden moeten worden, omdat bij het vaststellen van de structuurvisie 'Brainport Oost' de structuurvisie voor de Groene Peelvallei een gegeven is.

Reactie GS:

Wij hebben alleen andere ontwikkelingen meegenomen als dit vastgestelde autonome ontwikkelingen zijn. Ten tijde van het ter inzage leggen van de ontwerp-structuurvisie had er nog geen besluitvorming plaatsgevonden binnen de gemeenten Helmond en Deurne aangaande de gezamenlijke structuurvisie 'Centrumgebied Groene Peelvallei'. Wij zijn dan ook van mening dat wij correct handelen door alleen ontwikkelingen op te nemen, zoals die zijn vastgesteld op de peildatum; te weten het moment waarop wij onze ontwerp-structuurvisie ter inzage hebben gelegd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.1.2 □ Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor

Aantal reacties: (12)

NOC 5; Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 2; Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871); NOC 1; Kremers, L. (2375515); Lugt, T.J.M. van der (2375936); Milieudefensie (2377285); NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat de nationale en internationale bereikbaarheid van



Eindhoven en Helmond al goed is en na opwaarderen van de N279 nog beter. Er ontstaat dan een netwerk van snelwegen om het stedelijk gebied.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijft de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de files daar zijn opgelost.



Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (11)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Berlo, M.A.G. van (2418996); Engels, T.M.A. (2375217); NOC 1; Lugt, T.J.M. van der (2375936); Milieudefensie (2377285); Musters, J. (2375923); NOC 6; Peters, A. (2375825); Silvis, R.M.H. (2376171); Swinkels-Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van een oost-westverbinding niet in omdat sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven de kans op problemen bij calamiteiten zodanig is verkleind dat er geen behoefte meer is aan een alternatief.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige



bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoeiname ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Rijkswaterstaat biedt bij calamiteiten op de A2/A67 de restcapaciteit aan voor het verkeer met nationale betekenis, waardoor regionaal en lokaal verkeer sterke vertragingen ondervindt. Ook blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (6)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; Nuijens, H.L.C. (2367931); NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523); Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de oplossing voor het regionale en lokale verkeer ligt in beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor langzaam verkeer, betere benutting van bestaande infrastructuur en aanpak van knelpunten in Eindhoven en Helmond.

Reactie GS:

De door sprekers genoemde maatregelen maken onderdeel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen - van de stappen 1 tot en met 6 van Verdaas - zijn in hun effecten opgenomen in het nulalternatief in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek. De bereikbaarheidsproblemen en de



gewenste vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa worden niet voldoende aangepakt bij alleen de uitvoering van de door insprekers voorgestelde maatregelen van stap 1 tot en met 6 van Verdaas.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet waarom de A/N270 wordt afgewaardeerd ten gunste van een nieuwe oost-westverbinding. De A/N270 tast volgens insprekers de rust en natuur in het middengebied niet aan, terwijl een nieuwe weg dat wel doet. Bovendien zijn ze van mening dat afwaardering van de A/N270 slechts neerkomt op verlaging van de maximumsnelheid.

Reactie GS:

De afwaardering van de N270 past in een maatregelenpakket om het Rijk van Dommel en Aa te versterken. De afwaardering is niet bedoeld als verkeersmaatregel ten gunste van de verbinding langs het Wilhelminakanaal. Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende druk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het planMER te abstract en zijn van mening dat er concrete verkeerskundige behoeften aan ten grondslag moeten liggen.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de in het planMER gebruikte gegevens en cijfers, zeker na het opstellen van een aanvulling op het MER, qua abstractieniveau voldoende zijn om inzicht te geven in de diverse effecten. Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van regiokansen passend bij de ambitie van Brainport. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redenerlijn. Wij zijn het met insprekers eens dat het bereikbaarheidsprobleem en het doelbereik nog meer gespecificeerd kunnen worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de A270 al een goede verbinding is tussen Eindhoven en Helmond en dat deze niet teveel moet worden afgewaardeerd.

Reactie GS:

De afwaardering van de N270 maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket. Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen. Wij onderkennen dat de A270 een belangrijke verbindingsweg zal blijven tussen Eindhoven en Helmond. Indien echter geen maatregelen worden getroffen om deze weg af te waarderen, zullen de verkeersstromen op de A270 tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in



2020 (nulalternatief). Naast de toekomstige doorstromingsproblemen is het belangrijk, gelet op de doelen voor het Rijk van Dommel en Aa, dat de groei wordt afgeremd om de barrièrewerking van deze weg niet te laten toenemen. Middels de uitvoering van het voorkeursalternatief krijgt de A270 een meer lokale functie toebedeeld in het wegennet, waarbij de oost-westverbinding de regionale en lokale verkeersstromen voor een groot deel overneemt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat het (auto-)verkeer zal verminderen door het Nieuwe Werken.

Reactie GS:

In de Nota Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur & Milieu wordt - ondanks inzet op het mobiliteitsmanagement, waaronder het Nieuwe Werken - uitgegaan van een groei van het autoverkeer. Wel zwakken mobiliteitsmanagement en het Nieuwe Werken het tempo waarin de groei plaatsvindt af. In het planMER is hier rekening mee gehouden middels de Zevensprong van Verdaas.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn voor een goede bereikbaarheid van de regio, maar denken dat dit wordt bevorderd door slimme technieken, beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor langzaam verkeer, betere benutting van bestaande infrastructuur en aanpak van bestaande knelpunten.

Reactie GS:

De door inspreker genoemde maatregelen maken deel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid wordt gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek. Bereikbaarheidsproblemen (bijvoorbeeld toekomstige doorstromingsproblemen A270) en de gewenste vermindering van verkeersdruk op het Rijk van Dommel en Aa worden niet voldoende aangepakt bij alleen de uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 van deze Zevensprong.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871); Rooij, V.R. van (2375608); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823); Stichting Klankbord (2374671); Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de zgn. Mobiliteitsladder (of Zevensprong van Verdaas) moet worden toegepast om, alvorens nieuwe infrastructuur aan te leggen, na te gaan of mobiliteitsproblemen met andere maatregelen kunnen worden opgelost. Volgens insprekers is dat nu onvoldoende en slechts in beschrijvende zin gebeurd. Volgens een deel van de insprekers is nog veel winst te behalen door het uitvoeren van de stappen 1 tot en met 6 van Verdaas.



Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas kent geen in beton gegoten hiërarchie. Het is niet zo dat pas aan een stap gewerkt kan worden, als de voorgaande stap volledig is uitgevoerd. Door alle betrokken overheden wordt substantieel geïnvesteerd in de eerste stappen van Verdaas. Deze maatregelen - van stap 1 tot en met 6- zijn in hun effecten, als onderdeel van het nulalternatief, meegenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek. Wij zijn van mening dat in de planvorming hiermee op correcte wijze toepassing is gegeven aan de Zevensprong van Verdaas.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Bree, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de bereikbaarheid van Brainport belangrijk, maar zijn van mening deze sinds de aanpassing van de A2 bij Eindhoven, zelfs bij calamiteiten, al goed is, omdat de files daar zijn opgelost.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Met het gereedkomen van de Randweg Eindhoven is de robuustheid op dit deel van het wegennetwerk toegenomen. Echter bij bepaalde typen calamiteiten (grootschalige ongevallen en/of ongevallen waarbij voertuigen met gevaarlijke stoffen zijn betrokken) biedt de Randweg Eindhoven zelf geen alternatieve capaciteit. Daarnaast blijft bijvoorbeeld de A67 oostelijk van Leenderheide kwetsbaar, bij een incident heeft vooral het regionale verkeer geen goed alternatief. Bij calamiteiten op de A2/A67 biedt Rijkswaterstaat de restcapaciteit aan voor het verkeer met nationale betekenis. Het regionaal en lokaal verkeer zal daardoor sterke vertragingen ondervinden.



Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (2)

Bree, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de (op te waarderen) N279 omvangrijke calamiteiten in voorkomende gevallen voldoende kan opvangen.

Reactie GS:

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. Op het aspect robuustheid wordt door het voorkeursalternatief beter gescoord doordat enkel de opgewaardeerde N279 een te grote omrijbeweging betekent. Hierdoor zal verkeer alsnog door het middengebied en ten noorden van het Wilhelminakanaal rijden, terwijl het voorkeursalternatief dit verkeer bundelt op wegen die op deze hogere verkeersintensiteiten beter uitgerust zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (8)

Berlo, L.F.M. van (2376560); Bree, H.M.J. van (2378829); Lugt, T.J.M. van der (2375936); Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656); Sprengers, J. (2375521); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720); Woensel, P. van (2370021)

Inspraakreactie:

Insprekers achten een verbinding langs het Wilhelminakanaal niet nodig, omdat nut en noodzaak niet zijn aangetoond.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd



tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoeiname ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (4)

Bree, H.M.J. van (2378829); Lugt, T.J.M. van der (2375936); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720); Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet waarom de A/N270 wordt afgewaardeerd ten gunste van een nieuwe oost-westverbinding door het middengebied.

Reactie GS:

De afwaardering van de N270 past in een maatregelenpakket om het Rijk van Dommel en Aa te versterken. De afwaardering is niet bedoeld als verkeersmaatregel ten gunste van de verbinding langs het Wilhelminakanaal aan de rand van het Rijk van Dommel en Aa.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Bree, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers willen weten of de weg voor het regionale, provinciale of (inter)nationale verkeer nodig is. Insprekers zijn van mening dat de weg geen toegevoegde waarde heeft voor het (inter)nationale verkeer.

Reactie GS:

De oost-westverbinding heeft een meerledige functie. De oost-westverbinding is van belang voor het regionale verkeer en voor het nationaal en internationaal verkeer. Dat laatste met name vanwege de vergroting van de robuustheid van het (inter)nationale verkeerswegennetwerk in geval van calamiteiten. Zowel op de oost-westverbinding als op een opgewaardeerde N279 is het merendeel van het aanwezige verkeer regiogebonden, zijnde ca 90% respectievelijk 70-80%. De totale hoeveelheid (inter)nationaal neemt absoluut wel toe op een opgewaardeerde N279, maar blijft in relatieve verhouding tot het regionale verkeer ondergeschikt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (10)

Aldórrum Minicamping (2374731); Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Nuijens, H.L.C. (2367931); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond al goed is dankzij de verbetering van de A2 en de geplande verbetering van de A67.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat in het planMER een niet bestaand probleem wordt geschetst. Insprekers doelen daarbij op het vertrouwen van het bedrijfsleven in de bereikbaarheid. Volgens insprekers is het vertrouwen van het bedrijfsleven in het algemeen al goed en is de bereikbaarheid van de regio dankzij de verbetering van de A2 en de geplande verbetering van de A67 al voldoende om het vertrouwen nog te laten toenemen.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Wij tonen in het planMER aan dat de capaciteit van het wegennet voor de toekomst niet voldoet, dit is derhalve een risico voor de economische ontwikkeling van de regio. In de - samen met het bedrijfsleven - opgestelde Brainport Navigator is de verbetering van de bereikbaarheid als een van de speerpunten aangewezen. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.



In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers denken dat er geen noodzaak is voor een oost-westverbinding. Sinds de verbetering van de A2 en randweg Eindhoven zijn daar geen files meer. Insprekers pleiten ervoor om eerst de effecten van de toekomstige verbreding van de A67 af te wachten.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggende wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.



In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (16)

Bokhoven, J. van (2375830); Derks van de Ven, P.J. (2376551); Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Engels, T.M.A. (2375217); Milieudefensie (2377285); Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Rooij, V.R. van (2375608); Schepers, P. (2376266); Silvis, R.M.H. (2376171); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823); Stichting Klankbord (2374671); Swinkels-Koenen, M.G.P.J. (2374720); Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat bereikbaarheidsproblemen grotendeels worden weggenomen door de verbetering van de A2 en A67 en opwaarderen van de N279.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

In de studie is uitgegaan van de alle ontwikkelingen (zoals de A2) waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Ook alternatieven zonder aanleg van nieuwe infrastructuur zijn onderzocht in de planMER, zijnde het nulalternatief en alternatief opwaarderen N279. Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. De A67 is momenteel



niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

IVN Laarbeek (2376328)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het argument van aantasting van toekomstige welvaart een drogreden, omdat welzijn de basis voor welvaart is.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke pijler voor. Daarnaast is het behouden en ontwikkelen van natuur en het ontsluiten daarvan voor recreatief gebruik door de mens een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt in de gebiedsontwikkeling Brainport Oost het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Wij zijn van mening dat wij met deze gebiedsontwikkeling oog hebben voor het welzijn van kenniswerkers en inwoners van de Brainport-regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berkel, RAM van (2376231)

Inspraakreactie:

Inspreker denkt dat er minder noodzaak is tot aanleg van een nieuwe weg als het autoverkeer wordt teruggedrongen en doet daarvoor diverse suggesties (zoals transport van Bavaria over water, carpoolen, fietsen, thuiswerken, minder leaseauto's, OV).

Reactie GS:

Een aantal van de door inspreker genoemde maatregelen maken onderdeel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.



Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het afwaarderen van de A270 kapitaalvernietiging, omdat het gebruik van de A270 volgens inspreker niet zal verminderen.

Reactie GS:

Indien geen maatregelen worden getroffen om de A270 af te waarderen, zullen de verkeersstromen op deze weg tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in 2020. Hierdoor neemt de reeds bestaande barrièrewerking nog verder toe, waardoor de ambities voor rust, ruimte en groen in het middengebied worden belemmerd. Juist door een andere inrichting van de A270 ontstaan mogelijkheden voor verbinden van en verder ontwikkelen van natuurgebieden. De afwaardering van de A270 maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket om het Rijk van Dommel en Aa te versterken. Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bergmans, R.F. (2376118)

Inspraakreactie:

Inspreker ziet het nut van een oost-westverbinding niet in, aangezien de A2 rondom Eindhoven reeds is verbreed en omdat verkeer uit Helmond via bestaande infrastructuur Nijmegen kan bereiken. Inspreker verwijst naar het opgestelde MER-rapport voor aanpassing van de A2 randweg Eindhoven en geeft aan dat de tracering van de A2 randweg Eindhoven het meest milieuvriendelijk alternatief was in vergelijking met een doortrekking van de A58 in oostelijke richting en met doorsnijding van natuurgebieden en leefomgeving van aanliggende dorpen. Volgens inspreker stelde Rijkswaterstaat destijds dat de verbreding van de randweg Eindhoven voldoende was voor de afwikkeling van het verkeer en dat er geen noodzaak was voor doortrekken van de A58.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende



mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Wat betreft het argument van inspreker over A2/Randweg Eindhoven merken wij het volgende op. Vanwege de geschetste problematiek en ambities is een afweging gemaakt van alle voors en tegens. Bij dit traject is ook het Rijk als partner betrokken en het Rijk heeft inmiddels een bijdrage van € 254 miljoen toegezegd voor realisatie van aanpassing aan de infrastructuur in Brainport Oost.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat opwaardering N279 niet nodig is omdat de economische expansie achter zal blijven bij de prognoses.

Reactie GS:

In de studie is uitgegaan van de door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. De tijdshorizon van het planMER is 2020. Er is rekening gehouden met een lange-termijn economisch scenario. Bij toepassing van dergelijke scenario's worden perioden van laag- en hoogconjunctuur uitgemiddeld. De resultaten van de studie tonen aan dat het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen heeft.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963); Frencken, E. (2375517)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat na opwaardering van de N279 een oost-westverbinding niet meer nodig is.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen



sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P.(2374794)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker doen de verkeersproblemen zich voor in de randgemeenten (Nuenen, Geldrop), maar niet meer rondom Eindhoven. Inspreker is van mening dat de bereikbaarheid daar op een andere manier dan met aanleg van een snelweg kan worden verbeterd.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd



tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoeename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

De doelstelling van het project Noordoostcorridor gaat verder dan het oplossen van lokale verkeersproblemen in Nuenen en Geldrop. Met de Noordoostcorridor willen wij oplossend vermogen bieden voor de bereikbaarheid van clusters van Brainport, voor gevolgen van verkeer door bewoond gebied, voor gevolgen van verkeer in het groene middengebied en voor de robuustheid van het totale verkeersnetwerk. Andere maatregelen voor de aanpak van de bereikbaarheid, zoals inspreker suggereert, maken onderdeel uit van de Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Een aantal van deze maatregelen zijn in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in de planMER geen onderwerp van onderzoek.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt voor welk verkeer een oost-westverbinding wordt aangelegd.

Reactie GS:

De oost-westverbinding heeft een meerledige functie. De oost-westverbinding is voornamelijk van belang voor het regionale en lokale verkeer en vangt voor een groot deel verkeer af van de A270 en andere wegen in het middengebied. De nationale en internationale betekenis komt vooral terug in vergroting van de robuustheid van het (inter)nationale verkeerswegennetwerk in geval van calamiteiten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Uden, J.A.M. van (2374713)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat beter in goedkoper OV kan worden geïnvesteerd.

Reactie GS:

De genoemde maatregelen maken deel uit van de zgn. Mobiliteitsladder van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in de planMER geen specifiek onderwerp van onderzoek. Na doorvoering van deze maatregelen blijven de A270 en N279 overbelast. De recente proef van de provincie met goedkopere OV-tarieven heeft overigens uitgewezen dat dit geen of nauwelijks effecten heeft op de modal



split (= verdeling vervoer over auto-ov-fiets-voetganger). Goedkoper OV biedt in dit geval geen oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om te onderzoeken of andere investeringen, bijvoorbeeld in innovatie, onderzoek of onderwijs, in een maatschappelijke kosten baten analyse betere resultaten geven. Insprekers hebben dit reeds verzoekt in het kader van de inspraakprocedure op de Notitie Reikwijdte en detailniveau, maar dit verzoek is niet gehonoreerd.

Reactie GS:

Een afweging tussen alternatieve investeringen (op welk gebied dan ook) en onderhavige vraagstelling is hier niet meer aan de orde.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Rooij, V.R. van (2375608); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat geen deugdelijke probleemanalyse ter onderbouwing van nut en noodzaak is uitgevoerd.

Reactie GS:

Wij zijn het niet met insprekers eens dat geen deugdelijke probleemanalyse heeft plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat in het planMER voldoende gegevens en cijfers beschikbaar zijn die inzicht geven in de diverse effecten (zoals in het themadocument 'verkeer en bereikbaarheid'). De probleemstelling staat beschreven in hoofdstuk 2 Nut en noodzaak (hoofdrapport). Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van kansen passend bij de ambitie van Brainport. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redenering. Wij zijn wel van mening dat het doelbereik nog meer gespecificeerd kan worden. Op dit punt zal de Structuurvisie worden aangevuld.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

Aantal reacties: (4)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Althuisen, N.A.P. (2374794); Musters, J. (2375923); Stichting

Dorpsplatform

Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers is in het BOSE-rapport al beschreven dat een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal geen oplossing biedt voor de bereikbaarheidsproblemen aan de oostkant van Eindhoven.

Reactie GS:

Ook uit het planMER Noordoostcorridor blijkt dat alleen een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, onderzocht als het alternatief 'Wilhelmina-alternatief' zonder opwaarderen N279, onvoldoende oplossend vermogen biedt. Daarom is dit alternatief afgevalen. In combinatie met de opwaardering van de N279 biedt het Wilhelmina-alternatief het meeste oplossend vermogen. De combinatie met opwaarderen van N279 ontbrak in de BOSE-studie.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Geerts, C. (2369950)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat de weg niet nodig is als de 'driehoek' er al komt.

Reactie GS:

Wij gaan ervan uit dat inspreker met 'driehoek' doelt op de verbetering aan A2, A67 en opwaardering van N279.

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaarderd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker erkent dat er een oplossing moet komen voor de oostelijke verkeersproblematiek.

Reactie GS:

Wij nemen de mening van inspreker voor kennisgeving aan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van opwaarderen van de N279 niet in omdat Eindhoven met de A2, A50 en A67 al voldoende verbindingen heeft om de mobiliteit van en naar de regio te waarborgen.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



Aantal reacties: (1)

Jager, A. de (2375849)

Inspraakreactie:

Inspreker ziet het nut van een oost-westverbinding niet in omdat bij het Wilhelminakanaal nu nauwelijks files zijn en omdat volgens inspreker eerst een lokaal kruispunt aangepakt moet worden.

Reactie GS:

Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020. Dan blijkt dat bij niets doen op alle wegen sprake is van een toename van verkeer, maar dat de toename niet overal even groot is. De grootste stijgingen zijn te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die niet geschikt zijn voor zwaardere verkeersstromen. Inspreker geeft aan dat een lokaal kruispunt niet is aangepakt. Voor het planMER en het aanwijzen van een voorkeursalternatief is dit gegeven niet van doorslaggevende invloed.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Milieudefensie (2377285); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Inspreker zien het nut van een oost-westverbinding niet in, omdat de A270 de bereikbaarheid van Brainport voldoende accommodaert. Insprekers verwachten dat de oost-westverbinding geen alternatief zal zijn voor het verkeer tussen Eindhoven en Helmond.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoeiname ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

De afwaardering van de A270 maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket voor het Rijk van Dommel en Aa.

Over de wijze van uitvoering zijn nog geen besluiten genomen. Wij onderkennen dat de A270 een belangrijke



verbindingsweg zal blijven tussen Eindhoven en Helmond. Indien echter geen maatregelen worden getroffen om deze weg af te waarderen, zullen de verkeersstromen op de A270 tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in 2020 (nulalternatief). Hierbij ligt de I/C op 0,9, waarbij de doorstroming in het gedrang komt. Naast de toekomstige doorstromingsproblemen is het belangrijk, gelet op de doelen voor het Rijk van Dommel en Aa, dat de groei wordt afgeremd om de barrièrewerking van deze weg niet te laten toenemen. Middels de uitvoering van het voorkeursalternatief krijgt de A270 een meer lokale functie toebedeeld in het wegennet, waarbij de oost-westverbinding de regionale en lokale verkeersstromen voor een groot deel overneemt.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (3)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923); Rooij, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker worden nergens objectieve cijfers genoemd ter onderbouwing van nut en noodzaak.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat in het planMER voldoende gegevens en cijfers beschikbaar zijn die inzicht geven in de diverse effecten (zoals in de themadocumenten 'verkeer en bereikbaarheid' en 'woon-en leefmilieu'). Wat betreft de onderbouwing van nut en noodzaak: die staat beschreven in hoofdstuk 2 van het planMER (hoofdrapport) en is verkort weergegeven in de Structuurvisie. Daarbij wordt niet alleen gestreefd naar het oplossen van bereikbaarheidsproblemen, maar ook naar het benutten van kansen passend bij de ambitie van Brainport. In de Structuurvisie is de toetsing van nut en noodzaak gebaseerd op een mix van cijfermateriaal en een onderbouwde redencielijn. Wij zijn het met insprekers eens dat het bereikbaarheidsprobleem, de doelstellingen van het project en de mate waarin de alternatieven aan die doelstellingen voldoen nog meer gespecificeerd kunnen worden. Op dit punt zal de Structuurvisie worden aangevuld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Lugt, T.J.M. van der (2375936)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat in de plannen en/of berekeningen geen rekening is gehouden met de verbreding van de A2 en de (toekomstige) verbreding van de A67.

Reactie GS:

In de studie is uitgegaan van de alle ontwikkelingen (zoals de A2) waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De verbreding van de A2 is echter niet toereikend ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek en de ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de verbreding van de A2, A67 en N279 en dat nut en noodzaak voor aanleg van nieuwe infrastructuur niet zijn aangetoond.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

In de studie is uitgegaan van de alle ontwikkelingen (A2/A67) waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De verbreding van de A2 is echter niet toereikend ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek en de ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu). Ook alternatieven zonder aanleg van nieuwe infrastructuur zijn onderzocht in de planMER, zijnde het nulalternatief en alternatief opwaarderen N279. Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijkt de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.



Aantal reacties: (1)

Kremers, L. (2375515)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is sprake van 'doelredeneren'. Volgens inspreker is de ruit het doel en zijn alle argumenten vóór belangrijk en alle argumenten tegen niet.

Reactie GS:

Het doel van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost is om de basisvoorwaarden voor een goede ruimtelijke inrichting in te vullen die nodig zijn om Brainport verder te ontwikkelen tot een Europese toptechnologieregio. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Om die hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang, achten wij aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven noodzakelijk. Daarvoor hebben wij meerdere alternatieven onderzocht en ook meerdere effecten onderzocht. Het gaat niet alleen om verkeer en bereikbaarheid, maar ook om argumenten met betrekking tot natuur, milieu, landschap etc. Al deze effecten en argumenten zijn gebruikt bij de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. In die afweging was het oplossend vermogen doorslaggevend.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft vraagtekens bij de houdbaarheid van het gehanteerde ambitieniveau voor ruimtelijke ontwikkeling in de regio en daarmee de relatie naar nut en noodzaak om op voorhand uit te gaan van tracézones die, gebaseerd op een voorkeur voor 2x2 100 km/u bij de N279, de robuustheid van het toekomstige netwerk bepalen. Volgens inspreker kunnen ook andere alternatieven robuust zijn.

Reactie GS:

Wij vinden het qua ambitieniveau verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke peiler voor. Vooralsnog is in de planMER-studie uitgegaan van opwaardering van de N279 tot 2x2 rijstroken met 100 km/uur. Een nadere verkenning van de verwachte verkeersintensiteiten op de N279 (zie notitie Afweging van de alternatieven voor de Noordoostcorridor) wijst uit dat de intensiteiten over het hele traject daar om vragen. De beoogde robuustheid van de Noordoostcorridor wordt mede bepaald door de mogelijkheden om groei op te kunnen vangen. Zonder opwaardering is de grens van de N279 als onderdeel van het netwerk in 2020 bereikt. Met opwaardering is er in 2020 nog 40% ruimte. Het voorkomen van extra belasting van de A50 vormt nog een extra argument.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker twijfelt aan de balans die er zou moeten zijn tussen inspanningen door het rijk voor de hoofdwezenstructuur en inspanningen van lagere overheden voor het onderliggende net.

Reactie GS:

Inspreker suggereert dat er al een precieze balans bekend is tussen wat het Rijk en lagere overheden aan inspanningen moeten verrichten om de bereikbaarheid van Brainport te verbeteren. Voor Brainport Oost is juist een gebiedsontwikkeling gestart waarin de diverse overheden (zowel Rijk, provincie als regio) samen met andere partijen werken aan een effectieve aanpak. Er wordt een businesscase opgesteld waarin naast de kosten ook financieringsmogelijkheden en opbrengsten in beeld worden gebracht.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de Zevensprong van Verdaas onvolledig is toegepast.

Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas kent geen in beton gegoten hiërarchie. Het is niet zo dat pas aan een stap gewerkt kan worden, als de voorgaande stap volledig is uitgevoerd. Door alle betrokken overheden wordt substantieel geïnvesteerd in de eerste stappen van Verdaas. Deze maatregelen zijn in hun effecten, als onderdeel van het nulalternatief, meegenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de visie, mede gezien de beschikbaarheid van financiën, een ontwikkelingspotentie suggereert waarvan het haalbaarheidsperspectief ontbreekt.

Reactie GS:

Wij zijn het niet met inspreker eens. Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

Aantal reacties: (1)

Eeuwijk, P.J.A.M. van (2376485)



Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat er al genoeg wegen zijn in de regio.

Reactie GS:

Om de bereikbaarheid van de Brainport regio ook na 2020 te garanderen zijn veel maatregelen nodig, waaronder nieuwe wegen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de Zevensprong van Verdaas onjuist is toegepast door de stappen 1 t/m 6 niet afzonderlijk te analyseren en te bezien welk deel van de problemen met elke stap en optimalisatie daarvan kan worden opgelost en wat vervolgens na die stap het resterende probleem is. Insprekers verwijzen naar het advies van de Commissie milieueffectrapportage op de Notitie Reikwijdte en detailniveau.

Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas kent geen in beton gegoten hiërarchie. Het is niet zo dat pas aan een stap gewerkt kan worden, als de voorgaande stap volledig is uitgevoerd. Door alle betrokken overheden wordt substantieel geïnvesteerd in de eerste stappen van Verdaas. Deze maatregelen zijn in hun effectem, als onderdeel van het nulalternatief, meegenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

Aantal reacties: (1)

Berlo, M.A.G. van (2418996)

Inspraakreactie:

Inspreker pleit ervoor om zorgvuldig te onderzoeken of de Structuurvisie deel D Brainport Oost nut en noodzaak van de weg wel voldoende aantoont. Naar mening van inspreker is dit niet het geval. Inspreker vraagt zich af hoe een weg langs het Wilhelminakanaal gepland kan worden door al het moois dat dit gebied rijk is. Inspreker noemt hierbij het Dommeldal, de Ruweeuwswals en Hooijdonk. Inspreker refereert tevens aan de BOSE-studie waarin volgens inspreker al is aangetoond dat deze variant onvoldoende oplossend vermogen had en onevenredig schade aan natuur en leefomgeving zou toebrengen.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen



sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst groter wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoeiname ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft. Het oplossend vermogen is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Daaruit blijkt dat het Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279 het beste scoort. Wij zijn van mening dat nut en noodzaak hiermee voldoende zijn aangetoond. Ook uit het planMER Noordoostcorridor blijkt dat alleen een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, onderzocht als het alternatief 'Wilhelmina-alternatief zonder opwaarderen N279', onvoldoende oplossend vermogen biedt. Daarom is dit alternatief afgevalen. In combinatie met de opwaardering van de N279 biedt het Wilhelmina-alternatief het meeste oplossend vermogen. De combinatie met opwaarderen van N279 ontbrak in de BOSE-studie.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (7)

Aarden, B. (2374785); Berlo, E.J.A.M. van (2374784); Berlo, W.J. van (2374781); Berlo, W.J.M. van (2374782); Berlo-v.d. Ven, C.G.M. van (2374783); Bonach, A. (2374786); Laarhoven, L.M.H. van (2374780)

Inspraakreactie:

Insprekers zien het nut van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal niet in, omdat deze weg volgens insprekers geen toegevoegde waarde heeft voor de nationale en internationale bereikbaarheid. De nationale en internationale bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond zijn al voldoende en na opwaardering van N279 nog veel beter. Het verkeer van Venlo naar Amsterdam/Rotterdam krijgt hierdoor een goede verbinding, Eindhoven wordt ontlast en er ontstaat dan een grote driehoek Helmond-Eindhoven-Veghel-'s-Hertogenbosch.

Reactie GS:

Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige



bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid. Het gaat daarbij om bereikbaarheid o.a. per auto, openbaar vervoer en fiets.

De reeds uitgevoerde maatregelen en maatregelen die in de MIRT-Verkenning zijn opgenomen zijn weliswaar aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer toekomstgericht in 2020 in goede banen te leiden. Met het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020 en verder. Ook na uitvoering van stap 1 t/m 6 uit de MIRT-Verkenning blijkt dat in 2020 op alle wegen sprake is van een toename van verkeer. De grootste stijgingen zijn in 2020 te zien op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. Op de N279 ten zuidoosten van Helmond stijgt dan de hoeveelheid van circa 14.000 (nu) naar ca 19.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Een goede ontsluiting in Veghel komt in 2020 ook onder druk te staan. De A270 (Eindhoven-Helmond) heeft in 2020 onvoldoende capaciteit. Verkeer neemt op de A270 toe van ca 37.000 (nu) naar ca 50.000 voertuigen/etmaal (in 2020). Dit zou betekenen dat de A270 zou moeten worden opgewaardeerd tot een autosnelweg, waardoor de barrièrewerking en mate van hinder voor het Rijk van Dommel en Aa ongewenst größer wordt. De grenzen van de capaciteit van deze wegen wordt overschreden, waardoor verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet, wegen die ongeschikt zijn voor doorgaand verkeer. De Noordoostcorridor verkent aanvullende mogelijkheden voor de overblijvende belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten in 2020 en later door het opwaarderen van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (stap 6 en 7 van de Zevensprong van Verdaas), rekening houdend met omgevingsaspecten. Door een samenhangende aanpak worden in het project Noordoostcorridor naast het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem door het geleiden van de verkeerstoename ook kansen voor het Brainport Oost gebied gecreëerd. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven. Het alleen opwaarderen van de N279, zonder aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal, blijft de bereikbaarheidsproblematiek onvoldoende op te lossen.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Insprekers hebben ernstige bedenkingen bij de pijlers waarop volgens insprekers nut en noodzaak van een oost-westverbinding zijn gebaseerd, namelijk 1. het faciliteren van de regio om haar ambities waar te maken en 2. de veronderstelling dat het verkeer alsmaar blijft groeien waardoor het in de regio Eindhoven over enkele jaren vastloopt. Volgens insprekers zijn deze veronderstellingen niet realistisch. Insprekers doelen o.a. op instabiele economische situatie in Europa, opkomende economische machten buiten Europa en het gebrek aan een oplossing voor de dreigende wereldwijde energiecrisis. Insprekers verzoeken om de problemen vanuit een 'meer bij de tijd zijnde' denkwijze te benaderen.

Reactie GS:

Wij gaan niet uit van een oneindige groei van het autoverkeer, wel van de door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. Ook is er in de prognoses rekening gehouden met diverse andere demografische en maatschappelijke ontwikkelingen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Kuster, W.J.P. de (2397700)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is onvoldoende onderbouwd dat Brainport er moet komen. Volgens inspreker staan in de regio al jaren bedrijfspanden leeg en zal de productie zich verplaatsen naar China of India.

Reactie GS:

De Brainport -regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is. Voor de Nederlandse en regionale economie is het belangrijk dat Brainport zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.1 □ Alternatieve tracézones Noordoostcorridor algemeen

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat er geen goede keuze mogelijk is door het gebruik van zoekgebieden (tracé -zones).

Hierdoor is het niet mogelijk de verschillende varianten goed te vergelijken.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. procedure is bedoeld voor het maken van strategische afwegingen op een hoger abstractieniveau.

Er wordt in dit stadium (Structuurvisie) alleen een tracé-zone aangewezen. De bandbreedte van alternatieven is daarbij relatief groot. Een planMER kan gevolgd worden door een meer gedetailleerde m.e.r.-procedure op een lager abstractieniveau (tegenwoordig aangeduid als projectMER). In dat kader zullen nog meerdere (uitvoerings)varianten worden onderzocht. De trapsgewijze aanpak is ingevoerd om (via trechtering) te komen tot een betere besluitvorming.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een planMER en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

Roosmalen, M.W.M. van (2376021)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het zoekgebied van de Noordoostcorridor op deze manier Eerde en Zijtaart onleefbaar maakt en protesteert hier tegen.

Reactie GS:

In dit stadium is een brede tracébundel aangehouden als zoekgebied. In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met bestaande bebouwing en andere waarden. Daarbij wordt onder andere aandacht besteed aan de inpassing van het tracé en aan de effecten op de leefbaarheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roosmalen, M.W.M. van (2376021)



Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat nieuwe doorsnijdingen van het landschap moeten worden voorkomen en bestaande infrastructuur maximaal moet worden benut.

Reactie GS:

Nieuwe doorsnijdingen zijn alleen aan de orde als nut en noodzaak hiervan zijn aangetoond en er geen andere reële mogelijkheden via het bestaande infrastructuurnetwerk voorhanden zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roosmalen, M.W.M. van (2376021)

Inspraakreactie:

Inspreker meent gehoord te hebben dat er te weinig ruimte is bij Veghel en dat ondertunnellen geen optie is. Volgens inspreker staan bij de A50 bestaande fabrieken in de weg. Verplaatsen van het eiland in de Zuid-Willemsvaart naar de N279 is hier een oplossing. Inspreker voorziet problemen bij het hoofdkantoor van Jumbo en bij de Begoniastraat. Inspreker merkt op dat dan de weg aan de oostkant van de A50 moet worden gelegd al lost dat het probleem voor Zijtaart niet op.

Reactie GS:

In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten tunnel of omleiding bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roosmalen, M.W.M. van (2376021)

Inspraakreactie:

Inspreker merkt verder op dat een toename van het verkeer met 20% ook een toename van het brandstofverbruik betekent van 20% en dat terwijl de aardbol nu al bijna uitgeput is.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van. Wij willen nuanceren dat de toename van verkeer niet alleen door de weg komt maar door een andere verdeling van het verkeer en autonome sociaal-economische ontwikkelingen. Verder geldt dat in de toekomst andere technische mogelijkheden komen voor zuinigere auto's, waardoor 20% meer verkeer niet automatisch 20% meer brandstofverbruik betekent.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.1.1 □ Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor

Aantal reacties: (14)

Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis (2366765); Eenbergen, J.A.M. van (2376649); Eupen, H.A.M. van (2374554); Hendrix-Engel, M.A.J.M. (2366139); Hubner, L. (2366073); Kivits, S.P.A. (2366140); Michiels, M. (2366048); Reek, J.G.M. van den (2368250); Sas, L.M.L.A. van (2366102); Sauve, A.J.G. (2376267); Thijssen, J.H.C. (2366194); Verheijen, C.A.H. (2376855); Vervoordeldonk, E. (2366225); Werkgroep Brouwberg (2366121)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat ook een alternatief van de N279 ten oosten van Helmond moet worden meegenomen, waarbij de weg los van de bebouwde kom, meer naar het oosten wordt gelegd. De redenen zijn: minder geluidsoverlast voor direct



aanwonenden door toename van het verkeer, minder problemen met waterbeschermingsgebied en meer mogelijkheden om verkeersproblemen bij de Deurnese wijk Walsberg op te lossen.

Reactie GS:

Het door insprekers voorgestelde alternatief valt niet binnen het plangebied van de Noordoostcorridor noch binnen de in de Notitie Reikwijdte & detailniveau beschreven te onderzoeken alternatieven en is daarom niet in het planMER onderzocht. Uitgangspunt van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals ook verwoord in de Structuurvisie deel D, is zoveel mogelijk uit te gaan van (bundeling aan) bestaande infrastructuur en nieuwe doorsnijding te voorkomen. Daarom wordt voor de N279 uitgegaan van opwaardering langs het bestaande tracé en alleen op plaatsen waar dat echt niet mogelijk is of mogelijkheden oplevert zijn mogelijkheden op grotere afstand van het bestaande tracé in de studie betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af waarom een oost-westverbinding zonder opwaarderen van de N279 niet is genoemd in de Structuurvisie en vraagt dit alternatief volwaardig mee te nemen, zoals in de Kadernotitie planMER Noordoostcorridor staat.

Reactie GS:

Dit alternatief is meegenomen in de Structuurvisie (zie Structuurvisie pagina 25 onderdeel 4.2.1, 'Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279'). Dit alternatief is ook volwaardig in het planMER onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt ter hoogte van Veghel een andere variant te bekijken. Inspreker is van mening dat er aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart voldoende ruimte is voor een opwaardering. Zo hoeft het open landschap niet te worden gebruikt. Ter hoogte van Veghel kan het verkeer uit Den Bosch een oversteek maken naar de andere zijde van het kanaal en bij Keldonk kan opnieuw een oversteek worden gemaakt. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur en beter voldaan aan de stappen van Verdaas.

Reactie GS:

Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn. Het door inspreker voorgestelde alternatief maakt geen deel uit van de Notitie Reikwijdte & detailniveau beschreven te onderzoeken alternatieven en is daarom niet in het planMER onderzocht. De planMER wordt gevolgd door een gedetailleerder MER-procedure op een lager abstractieniveau, waarin varianten worden uitgewerkt. De suggestie van inspreker wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (1)

Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de tracé-keuzes niet optimaal zijn. Inspreker stelt dat het gebied tussen de zuidelijke omleiding om Veghel en het Noordelijk alternatief A50 geen EHS en natuurwaarden bevat en dat het gebied daarom moet worden meegenomen in het onderzoek. Tevens maakt inspreker bezwaar tegen de (naar zijn mening) inconsistente wijze waarop doelstellingen en motieven worden genoemd die de aanleg van een 4-baans weg motiveren. Inspreker verzoekt een variant uit te werken waarbij de EHS niet wordt aangetast.

Reactie GS:

De ligging van mogelijk geschikte tracézones hangt ondermeer af van ruimtelijke functionaliteit, efficiency (rijafstand en aanlegkosten), aansluitmogelijkheden, verkeerstechniek (bijvoorbeeld boogstralen), ruimtegebruik, en de aanwezigheid van (mogelijke) belemmeringen zoals de EHS en andere waarde-aanduidingen. Al deze aspecten zijn afgewogen bij het bepalen van de ligging van de onderzochte tracébundels. Het is niet mogelijk tracéalternatieven te vinden zonder natuureffecten of effecten op de leefbaarheid. In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven verder worden uitgewerkt. De aantasting van natuurwaarden en leefbaarheid zal daarbij zo veel mogelijk worden tegengegaan. Bij onvermijdelijke natuuraantasting zullen de spelregels voor natuurcompensatie in acht worden genomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P. (2374794)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt of voor de aanpak van files geen andere oplossingen te bedenken zijn dan het aanleggen van een snelweg. Inspreker adviseert om hierbij gerenommeerde wetenschappers te betrekken.

Reactie GS:

Om de bereikbaarheid van de regio toekomstgericht te kunnen waarborgen zijn meerdere maatregelen nodig. In de studie zijn de stappen van Verdaas doorlopen, waarbij ook andere mogelijkheden zijn onderzocht en betrokken om een oplossing te bieden voor het bereikbaarheidsprobleem. De voorgenomen ontwikkelingen vormen een sluitstuk op deze aanpak. De suggestie van insprekers om gerenommeerde wetenschappers te betrekken nemen wij in overweging ten behoeve van de volgende fase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers adviseren om, in de geest van Verdaas, in te zetten op versterking van samenwerking en infrastructuur met de driehoek Zuid-Limburg en Belgisch Limburg en vervolmaking van de OV-driehoek tussen Eindhoven-Hasselt en Maastricht.

Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas is toegepast op het studiegebied van de Zuid-Oostvleugel Brabantstad. Hierbij is ook HOV meegenomen. De Noordoostcorridor speelt wel in op (inter)nationale ambities van Brainport, maar de problemen/doelen voor bereikbaarheid en leefbaarheid bevinden zich voor de Noordoostcorridor voornamelijk op regionaal niveau (vb. ontlasting Rijk van Dommel en Aa, overbelasting A270, etc.). Onder het kopje 'Selected link



analyses' pagina 26 themadocument verkeer en bereikbaarheid wordt aangegeven dat zowel de oost-westverbinding als de N279 vooral lokaal en regionaal verkeer faciliteert.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief niet meegenomen had mogen worden. Insprekers doelen daarbij op de negatieve effecten van het Wilhelmina -alternatief op natuur en woon- en leefmilieu, die niet overeenkomen met de wensen voor verbetering van de onder druk staande kwaliteiten van het middengebied en een verbeterd woon- en leefklimaat in de stedelijke regio Eindhoven -Helmond.

Reactie GS:

Het initiatief biedt ruimte aan de gewenste economische en infrastructurele ontwikkeling van de regio. Een oost-west verbinding is daarin essentieel. De effecten op natuur en woon- en leefmilieu zijn op hoofdlijnen in beeld gebracht. Alle onderzochte alternatieven hebben een negatief effect op natuur en milieu. Als een nieuwe weg wordt aangelegd, kan dat ook bijna niet anders. Vanwege de geschetste problematiek is een afweging gemaakt van alle voors en tegens. Dit heeft er vanuit zwaarwegende belangen toe geleid dat het voorkeursalternatief is gekozen. Tegenover de verslechtering langs de nieuwe weg staat wel een verbetering langs de wegen die minder druk worden. Bij de verdere uitwerking van het Wilhelmina alternatief (inpassingsplan met projectMER) zal nog gedetailleerder ingegaan worden op optredende effecten en het zo veel mogelijk beperken en tegengaan van effecten op natuur, woon- en leefmilieu.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Nuijens, H.L.C. (2367931)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt een ander alternatief voor; een verbinding van de A2 bij 's-Hertogenbosch met de A2 bij Nederweert via hoofdzakelijk bestaande wegen (inspreker heeft o.a. de N279, N612 en N266 op kaart aangegeven) en deze op te waarderen tot 4 rijbanen en minimaal 80 km/uur. Volgens inspreker wordt hiermee het hele gebied ten oosten van Eindhoven beter bereikbaar en kan verkeer van de A2 richting zuiden of zuidoosten via deze weg naar de A67 of A50 en vice versa zonder Eindhoven te belasten.

Reactie GS:

Het voorgestelde alternatief maakte geen deel uit van de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het planMER en is daarom niet onderzocht. Bij de inspraakprocedure over de Notitie Reikwijdte en detailniveau is een dergelijk alternatief reeds voorgesteld en afgevalen omdat deze verbinding niet past bij de scope van de Noordoostcorridor en buiten het plangebied valt. Op dit moment is voor een dergelijke verbinding geen nut en noodzaak te verwachten. Het gebied gelegen tussen de A67 en A2 bij Nederweert wordt niet beschouwd als een economisch cluster.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de aanleg van asfalt om bereikbaarheidsproblemen op te lossen niet getuigt van een innovatieve mentaliteit en dat in een regio die Brainport wordt genoemd.

Reactie GS:

Om de bereikbaarheid van de regio toekomstgericht te kunnen waarborgen zijn meerdere maatregelen nodig. In de studie zijn de stappen van Verdaas doorlopen, waarbij ook andere mogelijkheden zijn onderzocht en betrokken om een oplossing te bieden voor het bereikbaarheidsprobleem. De voorgenomen ontwikkelingen vormen een sluitstuk op deze aanpak. De suggestie van insprekers om naar innovatieve oplossingen te zoeken nemen wij in overweging ten behoeve van de volgende fase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.1.2 □ Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Dijk, W. van (2370904)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat, gelet op het Bereikbaarheidsakkoord, geen sprake kan zijn van een brug bij Laarbeek.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt tussen de varianten brug en tunnel bij Laarbeek. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en worden dan nader uitgewerkt. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 3

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat het zoekgebied bij Dierdonk wordt verkleind.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat berichten erop duiden dat de oplossing bovengronds gezocht wordt. Dit vindt inspreker onaanvaardbaar. Inspreker stelt voor en eist dat het tracé vanaf Ekkersrijt tot Stad van Gerwen in een tunnel wordt gelegd.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten (zoals een tunnel) verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk waarbij ook de optie ondertunneling in beschouwing zal worden genomen.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat een weg langs het Wilhelminakanaal dwars door niet te compenseren natuur gaat. Deze aantasting en ook die van de leefbaarheid vindt inspreker onacceptabel.

Reactie GS:

Het is niet mogelijk tracéalternatieven te vinden zonder natuureffecten of effecten op de leefbaarheid. In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven verder worden uitgewerkt. De aantasting van natuurwaarden en leefbaarheid zal daarbij zo veel mogelijk worden tegengegaan. Bij onvermijdelijke natuuraantasting zullen de spelregels voor natuurcompensatie in acht worden genomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt: 'Waarom geen ondertunneling?' en stelt: 'Of mag gezondheid geen geld kosten?'

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten (zoals een tunnel) verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk waarbij ook de optie ondertunneling in beschouwing zal worden genomen. De effecten op de gezondheid zullen in het projectMER worden onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Houben, J.M. (2375567)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat na de verbreding van de A2 aan de zuid en aan de westzijde van Eindhoven de doorstroming van het regionale verkeer beter kan worden verbeterd door de vele gelijkvloerse kruisingen op de ring in Eindhoven aan te pakken. Vervolgens merkt inspreker op dat er serieus gekeken moet worden naar een variant ten noorden van Laarbeek.

Reactie GS:

De door inspreker genoemde maatregelen maken onderdeel uit van de Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in de planMER geen onderwerp van onderzoek. Wat betreft de door inspreker genoemde variant ten noorden van Laarbeek: in het planMER zijn twee Noordelijke alternatieven als volwaardige alternatieven meegenomen en serieus onderzocht: het Noordelijk alternatief A50 en het Noordelijk alternatief A58. Op basis van de resultaten van MER-onderzoek is in de afweging de keuze niet op een van de Noordelijke alternatieven gevallen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Boerdonk (2375937)

Inspraakreactie:

Inspreker spreekt de zorg uit dat het zoekgebied voor de verbreding van de N279 midden door de kom van Boerdonk loopt en verzoekt dan ook om aanpassing van het zoekgebied.

Reactie GS:

In dit stadium is een brede tracébundel aangehouden als zoekgebied. In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met bestaande bebouwing en andere waarden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Mobers, B.H.J. (2375955)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat bij het alternatief 'omleiding om Veghel' de bewoners van Eerde en Zijtaart worden opgezadeld met een Veghels probleem. Inspreker pleit voor het volgen van het bestaande tracé en deze dan in Veghel uit te voeren als tunnel. De kosten hiervoor worden overdreven. Een langere omleiding is ook duur. Inspreker herinnert Veghel bovendien aan gemaakte afspraken met Eerde en Zijtaart dat de A50 de definitieve grens van de stedelijke ontwikkeling zou betekenen.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten (zoals een tunnel onder Veghel) verder worden uitgewerkt en afgewogen. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven en de kosten duidelijk. Inspreker richt zich tot gemeente Veghel ten aanzien van de grens van de verstedelijking. Vanuit provinciaal belang staat de grens van de stedelijke ontwikkeling (woon- en werklocaties) nu niet ter discussie. De kaders daarvoor zijn in de provinciale structuurvisie RO (2010) en de Verordening ruimte (2010) vastgelegd. Daarin is zoekruimte voor verstedelijking aan de zuidzijde van Veghel, ten oosten van de A50, aangeduid. Deze kaders zijn gebaseerd op de uitwerkingsplannen van het streekplan (2005) die samen met de gemeenten zijn opgesteld.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat een tunnelvariant bij Veghel nooit serieus onderzocht is, dat dit wel moet gebeuren en dat geld hierbij geen bepalende factor mag zijn.

Reactie GS:

De tunnel bij Veghel is in het planMER onderzocht als onderdeel van het basialternatief opwaarderen N279.

Daarnaast is, als variant op de tunnel, een omleiding bij Veghel onderzocht. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten bij Veghel. Beide gaan door naar de volgende fase en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat elke oplossing die de industrieterreinen de Dubbelen en Doornhoek in Veghel en Duin in Schijndel ontsluit via een 4-baans N279 aan de westzijde van de Zuid-Willemsvaart (en daarmee loopt via de dorpen Eerde en Zijtaart) een verkeerde keuze is en ongewenste 'bijwerkingen' heeft. Er ontstaan veel bochten in de weg. Het is in de ogen van inspreker niet goed mogelijk om industrieterreinen te ontsluiten en een knooppunt te maken met de A50 zonder buurtschappen op te offeren. De groene buffer tussen (de restanten van) Eerde en Zijtaart en de industrieterreinen wordt aangetast en de bewoners die blijven wonen in de bestaande buurtschappen krijgen een weg op de stoep.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt en afgewogen. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk alsmede het aantal bochten, de ontsluiting van industrieterreinen en de aantasting van woonhuizen en buurtschappen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Nederwetten (2376681)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen aandacht voor de mogelijke versnippering van natuur ten noorden van Nederwetten (tot aan het Wilhelminakanaal). Insprekers verzoeken ook een variant te onderzoeken die ten zuiden direct tegen het Wilhelminakanaal aan ligt (vanaf de kruising Hooidonk/Stakenburgstraat met het Wilhelminakanaal).

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van een tracé duidelijk. Ook de mogelijke versnippering van natuurwaarden zal in het projectMER verder worden uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Peters, C.E.H.M. (2376701)

Inspraakreactie:

Inspreker spreekt zijn voorkeur uit voor het aanleggen van de oost-westverbinding zo dicht mogelijk bij Veghel, zodat ook het nieuwe industrieterrein wordt ontsloten.

Reactie GS:

De oost-westverbinding is niet bedoeld als ontsluiting van het industrieterrein in Veghel. Met de keuze voor een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal is deze ook te ver weg gelegen om een alternatieve ontsluiting voor Veghel te zijn. In dit stadium is een brede tracébundel aangehouden als zoekgebied. In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven verder worden uitgewerkt. De aansluiting op bestaande industrieterreinen zal worden betrokken bij de nadere uitwerking.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat andere alternatieven moeten worden onderzocht. De onderzochte oplossing is volgens inspreker geen oplossing maar trekt juist verkeer aan. Inspreker stelt dat een noordelijke variant rond Veghel moet worden onderzocht, zodat ook problemen rond andere kernen worden opgelost. Inspreker geeft hiervoor twee tracé-voorstellen. Eén is de overkluizing van de N279 onder het huidige tracé. Volgens inspreker zijn de kosten hiervan lager dan van ene tunnel. En twee: een variant aan de noordzijde van Veghel richting Uden. Dit voorstel houdt o.a. een verbreding van de A50 in en de aanleg van een nieuwe weg van Uden naar Helmond. Dit alles in combinatie met snelheidsbeperkingen op het bestaande tracé. Voor de ontsluiting van een aantal bedrijventerreinen kan een extra oprit in de nabijheid van afslag 10 bij Eerde worden aangelegd.

Reactie GS:

In het planMER zijn twee varianten voor de situatie bij Veghel onderzocht: een tunnel en een omleiding parallel aan de A50 ten westen van Veghel. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt tussen de varianten bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en worden dan nader uitgewerkt. Andere varianten maakten geen deel uit van de Notitie Reikwijdte en detailniveau en zijn dan ook niet onderzocht. In de volgende fase zijn wellicht meer varianten denkbaar binnen het zoekgebied dat in de planMER bij Veghel is aangegeven. Een omleiding aan de oostzijde van Veghel is afgefallen vanwege het uitgangspunt om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande infrastructuur en vanwege de uitkomsten van de nota 'Hoofdwegenstructuur Veghel 2020; visie op hoofdlijnen' van de gemeente Veghel. Vanuit het uitgangspunt om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande infrastructuur wordt zoveel mogelijk het bestaande tracé van de N279 danwel A50 gevolgd en alleen op plaatsen waar dat echt niet mogelijk is, wordt verder van het bestaande tracé afgeweken. De variant die inspreker voorstelt betreft een heel nieuw tracé tussen Uden en Helmond. In de nota 'Hoofdwegenstructuur Veghel 2020; visie op hoofdlijnen' is het tracé aan de noordoostzijde van Veghel (op het grondgebied van Veghel) afgefallen omdat deze variant ten opzichte van de varianten in het huidige zoekgebied van de Noordoostcorridor slecht scoort op de aspecten bundeling infrastructuur, leefbaarheid woongebieden Veghel, duurzaamheid ruit Uden-Veghel-Boekel-Gemert, behoud landschappelijke kwaliteiten, bereikbaarheid bedrijventerreinen, bereikbaarheid Veghel.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Heijst, A.J. van (2379021)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het zoekgebied Heikant (ten noorden van Dierdonk) moet worden verkleind en begrensd tot op 100 meter boven de Bakelse Aa.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt en afgewogen. Vanwege mogelijk benodigde boogstralen en aanwezige waarden is in dit stadium een ruim onderzoeksgebied aangehouden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Buurtschap Laverdonk (2372874)



Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat alternatieven met verdiepte ligging en creatieve kleinschalige oplossingen binnen het bestaande profiel (in plaats van verbreding van de N279), onvoldoende zijn onderzocht.

Reactie GS:

In de vervolgfase, het opstellen van een inpassingsplan en een projectMER, zullen de mogelijke tracéalternatieven en uitvoeringsvarianten verder worden uitgewerkt. Pas dan wordt de exacte ligging van de alternatieven duidelijk waarbij ook de optie verdiepte ligging en andere oplossingen in beschouwing zullen worden genomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is de variant 'brug' bij het Dommeldal in strijd met het uitgangspunt uit het Bereikbaarheidsakkoord 2007 dat een maaiveldvariant voor de regio geen reële optie is hetgeen ondertunneling van een deel van het tracé impliceert.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt tussen de varianten brug en tunnel bij het Dommeldal. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en worden dan nader uitgewerkt. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

4.2.2 □ PlanMER Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P. (2374794)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat op het kaartmateriaal in het planMER lijnen en gebieden die dit plan positief kunnen beïnvloeden worden benadrukt en lijnen en gebieden die tot een negatieve keuze kunnen leiden worden weggelaten of met dunne lijnen weergegeven.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat het kaartmateriaal zowel de negatieve als de positieve effecten evenwichtig weergeeft.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Manders, H. (2372987)

Inspraakreactie:

Inspreker is tegen het planMER.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze zienswijze. Aangezien verdere onderbouwing ontbreekt kunnen wij geen inhoudelijk antwoord geven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.2.1 □ Methodiek effectbepaling planMER Noordoostcorridor

Aantal reacties: (6)

Althuisen, N.A.P. (2374794); Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Niele, S.F. van (2376287);

Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de bij de berekeningen gehanteerde bevolkingsprognoses te hoog zijn.

Reactie GS:

De gehanteerde bevolkingsprognoses in het SRE-model zijn gebaseerd op door de regio aangeleverde en vastgestelde uitgangspunten. Provinciale bevolkingsprognoses gaan inderdaad uit van een beperktere groei van de inwonersaantallen. Er is op basis van provinciale bevolkingsprognoses onderzocht wat het effect is van een beperkte groei van de inwonersaantallen ten opzichte van de inwonersaantallen in het gehanteerde SRE-model. Hieruit blijkt dat het effect op wegniveau beperkt is; dit leidt tot een afname van verkeersintensiteit op wegvakken van maximaal 8%. Deze beperkte afwijking maakt geen verschil uit voor de afweging van de alternatieven en de conclusies van het planMER.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is toegelicht welke bevolkingsprognoses in het verkeersmodel zijn gebruikt en is aangegeven wat de gevolgen zijn van de bijgestelde bevolkingscijfers voor de verkeersintensiteiten op wegvakken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits,

M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat toekomstscenario's na 2020 moeten worden betrokken bij dit project. Insprekers pleiten er daarbij voor niet de maximale groeiscenario's uit bijlage IV van het themadocument Verkeer en Bereikbaarheid te hanteren, maar - in de ogen van insprekers - realistische scenario's voor demografische en economische ontwikkelingen en vergrijzing. Insprekers refereren daarbij aan cijfers van het CPB.

Reactie GS:

Het is gebruikelijk om verkeersintensiteiten te bepalen voor een peiljaar dat circa 10 jaar vooruit ligt. Tot nu toe hebben verkeersmodellen het prognosejaar 2020, wat ook steeds het zichtjaar is bij studies. In deze studie is gerekend met het verkeersmodel van het SRE, gebaseerd op het landelijke NRM-model. Hierin is uitgegaan van door de regio vastgestelde sociaal-economische ontwikkelingen. De tijdshorizon daarvan is 2020, maar er is ook rekening gehouden met een langere-termijn economisch scenario. Bij toepassing van dergelijke scenario's worden perioden van laag- en hoogconjunctuur uitgemiddeld. In de prognoses is verder rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing. Van bevolkingskrimp is in deze regio tot minimaal 2030 geen sprake. Om toch een doorkijk te kunnen geven voor de periode 2030 en verder, is in het planMER (themedocument verkeer en bereikbaarheid) in bijlage 4 de robuustheid getoetst aan zowel een hoog/maximaal scenario als aan een laag scenario. Dusdanig wordt er een bandbreedte gehanteerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de versterking van steden, dorpen en buurtschappen, de tussenliggende gebieden en de betekenis van vitale dorpen om Veghel heen in het onderzoek op te nemen en 'compensatie voor verdwenen buurtschappen te ontwikkelen als weging in de beoordeling van zoekgebied en tracévarianten'. Inspreker verzoekt eerst de maximale mogelijkheden voor inbreiding en gebruik van bestaande structuren te onderzoeken.



Reactie GS:

De door inspreker gewenste te onderzoeken aspecten voor versterking maakten geen deel uit van het beoordelingskader van het planMER - zoals vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en detailniveau - en zijn in dit MER dan ook niet specifiek onderzocht. In de aanloop naar de volgende fase, wanneer het bepalen van de criteria voor uitwerking van het gekozen alternatief plaatsvindt, nemen wij de aanbeveling van insprekers in relatie tot leefbaarheid in overweging. Verder is het uitgangspunt bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande wegen en/of andere structuren (bijvoorbeeld kanalen).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker noemt de werkwijze in het MER 'natte vinger werk', omdat volgens inspreker slechts met berekeningsvoorbeelden is gewerkt.

Reactie GS:

Wij zijn van mening in het MER de effecten zorgvuldig zijn onderzocht vastgesteld en beschreven. Qua abstractieniveau sluiten de effectbeschrijvingen aan bij het niveau van de te maken keuzen in het kader van de Structuurvisie. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER) zullen de alternatieven en varianten worden geconcretiseerd en de effecten nog gedetailleerder worden beschreven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat in de plannen en/of berekeningen geen rekening is gehouden met de verbreding van de A2 en de (toekomstige) verbreding van de A67.

Reactie GS:

In de studie is uitgegaan van ontwikkelingen (zoals de A2) waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De verbreding van de A2 is echter niet toereikend ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek en de ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het prognosejaar 2020 verkeerd gekozen, omdat verkeersintensiteiten berekend dienen te worden voor de situatie 10 jaar na voltooiing van het project.



Reactie GS:

Het is gebruikelijk om verkeersintensiteiten te bepalen voor een peiljaar dat circa 10 jaar vooruit ligt. Tot nu toe hebben verkeersmodellen het prognosejaar 2020, wat ook steeds het zichtjaar is bij studies. Om toch een doorkijk te kunnen geven voor de periode 2030 en verder, is in het planMER (themadocument verkeer en bereikbaarheid) in bijlage 4 de robuustheid getoetst aan zowel een hoog/maximaal scenario als aan een laag scenario. Dusdanig wordt er een bandbreedte gehanteerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de gehanteerde klassengrenzen in de effectbeoordelingen onduidelijk gekozen. Er is niet duidelijk aangegeven wanneer bijvoorbeeld een score 0 in + overgaat.

Reactie GS:

De effecten zijn voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens en zijn beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal. De relatieve waardering kan uitsluitend per aspect worden nagegaan door de scores van de alternatieven op dat aspect onderling te vergelijken. Ieder aspect kent zijn eigen criterium of meeteenheid. Daarbij kan de vertaling van absolute verschillen naar relatieve waarden per aspect anders uitpakken. Een geringe relatieve daling of stijging bij bijvoorbeeld het criterium verkeersveiligheid kan een verkeersdode meer of minder betekenen, wat een aanzienlijk verschil maakt. Het vervolgens toekennen van de scores is grotendeels uitgevoerd op basis van expert judgement.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het moeilijk de natuureffecten te beoordelen omdat tracébundels in plaats van concrete tracés zijn gehanteerd. Inspreker had het wenselijk gevonden zowel de maximale als minimale effecten aan te geven bij de beoordeling.

Reactie GS:

De effecten zijn vastgesteld op een niveau passend bij een planMER en een Structuurvisie en de te maken keuze. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER) zullen de alternatieven en varianten worden geconcretiseerd en de effecten gedetailleerder worden beschreven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker betoogt dat belangrijke risico's bij de N270 (gedeelte bij Deurne) en ontwikkelingen in het project 'de Groene Peelvallei' niet weggelaten kunnen worden. Inspreker geeft aan dat ook de samenvatting van het hoofdrapport aangeeft dat succes zit in de samenhang omdat projecten niet op zichzelf staan.



Reactie GS:

De ontwikkelingen in het kader van de Groene Peelvallei waren nog niet definitief vastgesteld op het moment dat wij het ontwerp van de structuurvisie ter inzage hebben gelegd. Wij hanteren dat moment als peildatum voor het meenemen van autonome vastgestelde ontwikkelingen. Om deze reden zijn mogelijke ontwikkelingen in de Groene Peelvallei niet meegenomen in de stukken tot nu toe.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.1.1 Keuze beoordelingscriteria planMER Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is het verkeer ten noorden van het Wilhelminakanaal nooit als problematisch gekarakteriseerd en lijkt het als beoordelingscriterium te zijn toegevoegd omdat het een extra plus oplevert voor het voorkeursalternatief.

Reactie GS:

Het aspect 'gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal' is niet toegevoegd, maar maakt deel uit van het beoordelingskader uit de vastgestelde Notitie Reikwijdte & detailniveau. Het was daarin opgenomen omdat er, ook ten noorden van het Wilhelminakanaal, veel oneigenlijk verkeer rijdt over routes die daar niet geschikt voor zijn. Dit bij gebrek aan een alternatief. Omdat in deze studie de problemen van de hele regio onderwerp van studie zijn is breder gekeken dan alleen het gebied tussen Eindhoven en Helmond en is getracht ook de problematiek ten noorden van het kanaal, als kans, op te lossen. Het aspect 'gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal' is overigens niet van doorslaggevend belang wat betreft oplossend vermogen van alternatieven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

4.2.2.2.1 Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Engels, T.M.A. (2375217); NOC 4

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de totaalbeoordeling in tabel 1.19 van het document 'planMER Noordoostcorridor verkeer en bereikbaarheid' niet objectief is. In hun ogen is het Wilhelmina -alternatief overgewaardeerd en zijn de Noordelijke alternatieven ondergewaardeerd.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het themadocument Verkeer en Bereikbaarheid niet objectief. Insprekers noemen als voorbeeld de aspecten 'gevolgen voor verkeer groen middengebied' en 'gevolgen voor verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal'. Volgens insprekers worden in alle alternatieven, behalve het 0-alternatief, de wegen A/N270, N614 en N615 afgewaardeerd. Om het daadwerkelijke effect van een oost-westverbinding te achterhalen is het in de ogen van insprekers nodig om ook in het 0-alternatief de afwaardering van genoemde wegen mee te nemen.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden. Wat betreft de afwaardering van wegen in het middengebied: zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt er geen alternatief geboden aan het verkeer. De afwaardering van genoemde wegen kan pas plaats vinden na aanleg van nieuwe infrastructuur. Hier ligt de beleidskeuze aan ten grondslag om de bereikbaarheid op de wegen tussen Eindhoven en Helmond blijvend te garanderen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt nader onderzoek en een verklaring hoe alleen de oost-westverbinding kan worden aangelegd met gelijkwaardig bereikbaarheids- en verkeersveiligheidseffect.

Reactie GS:

De aanleg van de oost-westverbinding zonder opwaardering van de N279 is één van de alternatieven in het planMER. Bij dit alternatief is het effect op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid niet gelijkwaardig, maar wordt op beide criteria aanzienlijk lager gescoord dan het 0-alternatief. Juist de combinatie van de opwaardering van de N279 met de oost-westverbinding leidt tot een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit komt doordat de N279 minder vlotte doorstromingsmogelijkheden biedt. Ook rijden er in het voorkeursalternatief meer voertuigen op hoogwaardige verkeersinfrastructuur. Daar is het risico op ongevallen kleiner.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Opwaardering van de N279 heeft volgens inspreker ernstige gevolgen voor het onderliggende wegennet rond Veghel. Inspreker vraagt om de gevolgen en oplossingen van de omleiding Veghel voor de onderliggende wegenstructuur op te nemen. Insprekers doelen hiermee op de aansluiting op de A50 en N279-noord (Veghel-Den Bosch) en de ontsluiting van industrieterreinen ten westen van Zuid Willemsvaart.



Reactie GS:

De gevolgen en effecten voor de onderliggende wegenstructuur is in het planMER op hoofdlijnen onderzocht. De effecten op het lokale wegennet, alsook de gevolgen/oplossingen ten aanzien van een eventuele omleiding bij Veghel, worden in de volgende fase (projectMER) uitgebreider onderzocht.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het vreemd dat in tabel 1.19 alleen scores 0, + en ++ staan, terwijl volgens insprekers ook sprake is van negatieve effecten ten opzichte van het 0-alternatief.

Reactie GS:

Na analyse en objectieve weging blijkt dat de diverse alternatieven op alle criteria van het onderdeel 'verkeer' beter scoren dan het nulalternatief. Bij de beoordeling is een (licht) effect op één specifiek wegvak niet per definitie doorslaggevend, maar wordt naar het totaal effect op de gehele wegenstructuur in het studiegebied gekeken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Insprekers stellen dat het oplossend vermogen van de Noordelijke alternatieven de bereikbaarheid van Brainport op een gelijke manier kan waarborgen als het Wilhelmina alternatief.

Reactie GS:

In de bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief is op de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Dit is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid van het netwerk.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Bokhoven, J. van (2375830)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker betekent de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal niets voor de bereikbaarheid van Helmond/Eindhoven, maar zorgt deze voor meer verkeer richting Tilburg/Rotterdam en de A2/Den Bosch.

Reactie GS:

In tabel 1.17 van de bijdrage verkeer en bereikbaarheid van het planMER is zichtbaar dat 92% van het verkeer regionaal gebonden verkeer is. De oost-westverbinding neemt dus niet de functie van het hoofdwegennet over ten aanzien van het (inter)nationale verkeer.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker voorspelt dat de regio er op achteruit gaat qua bereikbaarheid. Inspreker haalt hierbij de N272 aan tussen Beek en Donk en Gemert die volgens inspreker zal dichtslibben. Ook noemt inspreker de A/N270; na afwaardering zal de bereikbaarheid tussen Helmond en Eindhoven hier verslechteren.

Reactie GS:

Het totaalbeeld over het gehele onderzochte provinciale wegennet is dat alle alternatieven gelijkwaardig zijn aan het nulalternatief. De N272 wordt in alle onderzochte alternatieven drukker dan in het nulalternatief. Dit wegvak is dan ook een aandachtspunt voor de volgende fase. De bereikbaarheid tussen de steden Helmond en Eindhoven is af te leiden uit de I/C-verhoudingen op de A270. De I/C-verhouding geeft een indicatie van de filekans. De filekans is in alle onderzochte alternatieven lager dan in het nulalternatief. De afwaardering van de A270 houdt in de planMER context in dat deze de geprognosticeerde verkeersstroom van ca. 35.000 mvt/etmaal kan verwerken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Pawiroedjo -de Jezus, J. (2376755)

Inspraakreactie:

Inspreker ziet een toenemende verkeersdruk ontstaan rond kerkdorp Eerde door opwaardering van de N279 en de nieuwe oost-westverbinding.

Reactie GS:

De gevolgen en effecten voor de onderliggende wegenstructuur is in het planMER op hoofdlijnen onderzocht. De effecten op het lokale wegennet, alsook de gevolgen/oplossingen ten aanzien van een eventuele omleiding bij Veghel, worden in de volgende fase (projectMER) uitgebreider onderzocht.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Rooij, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat uit het planMER blijkt dat de Noordelijke alternatieven voor het doorgaande of internationale verkeer een gelijkwaardig alternatief zijn.

Reactie GS:

In alle alternatieven blijft het grootste deel van het verkeer op de N279 en de oost-westverbinding vooral regionaal gebonden verkeer. De opwaardering van de N279 brengt wel een stijging van de hoeveelheid (inter)nationaal - doorgaand - verkeer met zich mee. De oost-westverbinding daarentegen heeft in de verschillende alternatieven een bijna geheel regionale functie (tussen de 8 en 15% (inter)nationaal verkeer, afhankelijk van het alternatief). Het grootste deel van het doorgaand (inter)nationaal verkeer blijft vooral de A67 volgen. Dat past bij de functie die deze weg vervult in het totale wegensysteem. In de bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief is overigens op de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Dit is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport,



vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit de vergelijking van alle alternatieven op die aspecten blijkt dat de Noordelijke alternatieven onvoldoende of in mindere mate dan het voorkeursalternatief oplossend vermogen bieden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roos, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat in de vergelijking van de verkeerseffecten van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en de Noordelijke alternatieven op onderdelen relatief grote verschillen voor komen tussen de scores, terwijl de absolute verschillen veel kleiner zijn.

Reactie GS:

De effecten zijn voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens en zijn beoordeeld op basis van een 5-puntsschaal. De relatieve waardering kan uitsluitend per aspect worden nagegaan door de scores van de alternatieven op dat aspect onderling te vergelijken. Ieder aspect kent zijn eigen criterium of meeteenheid. Daarbij kan de vertaling van absolute verschillen naar relatieve waarden per aspect anders uitpakken. Een geringe relatieve daling of stijging bij bijvoorbeeld het criterium verkeersveiligheid kan een verkeersdode meer of minder betekenen, wat een aanzienlijk verschil maakt. Het vervolgens toekennen van de scores is grotendeels uitgevoerd op basis van expert judgement

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker meldt dat het opvalt dat verkeerstellingen van de N270 variëren. Er zijn tellingen van 20.000 en tellingen van 30.000 verkeersbewegingen. Het planMER gaat uit van een stijging van 20.000 naar 30.000 in 2020, terwijl er volgens sommige tellingen nu dus al 30.000 bewegingen zijn.

Reactie GS:

De gestelde gemeten intensiteit van bijna 30.000 motorvoertuigen per etmaal klopt niet; dit is verkeerd berekend. Inspreker heeft overlappende periodes bij elkaar opgeteld. De gemeten hoeveelheid verkeer ligt op ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

De inspreker is van mening dat ook de N270 verbreed moet worden; doordat de N279 2x2 rijstroken wordt zijn de 2 rijstroken van de N270 onvoldoende gezien de toekomstige ontwikkelingen. Inspreker ziet een toename van het verkeer vanaf de A67 dat gebruik gaat maken van de N279 en N270. Door ontwikkelingen bij de groene peelvallei zal de druk op de N270 alleen maar verder toenemen. Inspreker geeft aan dat het hoofdrapport van het planMER ook aangeeft dat de N270 een aandachtspunt is en dat er extra verkeersberekeningen nodig zijn. Deze nadere studie wordt vooruit geschoven naar de projectMER. Inspreker is van mening dat nu uit het ontwerp-structuurvisie blijkt dat wordt gekozen voor het Wilhelmina -alternatief de N270 aansluit op te wijzigen infrastructuur. Hierdoor had er nu op



hoofddlijnen duidelijk moeten zijn wat de gevolgen zijn van verschillende alternatieven, zeker als straks ook rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen van de groene peelvallei.

Reactie GS:

Wij zijn in de berekeningen uitgegaan van de door de regio vastgestelde ontwikkelingen. In alle alternatieven stijgt de intensiteit op de N270 ten opzichte van het nulalternatief. Het effect op de N270 is bij ieder alternatief op hoofddlijnen inzichtelijk gemaakt. De belasting van de N270 bereikt nog niet de kritische waarde, maar desondanks is deze weg een aandachtspunt. De huidige planfase is echter niet aangewezen om de specifieke problematiek op dit wegvak te onderzoeken en eventuele oplossingen aan te reiken. Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het onderdeel verkeer in het hoofdrapport planMER de meeste leemten kent; door deze nu niet te onderzoeken wordt volgens inspreker de besluitvorming onzorgvuldig voorbereid. Inspreker herinnert aan opmerkingen van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de flexibiliteit en terugvalmogelijkheden in een robuuste en toekomstvast oplossing. Inspreker betoogt dat belangrijke risico's bij de N270 en ontwikkelingen bij de groene peelvallei niet weggelaten hadden kunnen worden en geeft aan dat ook de samenvatting van het hoofdrapport aangeeft dat het succes zit in de samenhang en dat onderdelen niet op zichzelf staan.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat met de gebruikte verkeersmodellen de verkeerssituatie voldoende is onderzocht om tot een keuze tussen de verschillende alternatieven te kunnen komen in de huidige planMER fase. Bij de afweging is de bijdrage aan een robuuste en toekomstvast oplossing meegewogen. In de volgende (projectMER) fase wordt meer in detail gekeken naar aansluitingen van ondermeer de N270 ten oosten van Helmond, waarbij ook ontwikkelingen in dit gebied, voor zover bestuurlijk vastgesteld, aan de orde komen. Wij zijn van mening dat de Structuurvisie een samenhangend beeld schetst van de gebiedsontwikkeling in Brainport Oost.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

4.2.2.2.1.1 □ Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor

Aantal reacties: (4)

Berlo, M.A.G. van (2418996); Bmf (2376027); NOC 1; NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de bereikbaarheid van de vier clusters van Brainport geen argument is, omdat de genoemde werkgelegenheidscentra al goed bereikbaar zijn en twee van de vier clusters niet op de juiste plek liggen.

Reactie GS:

Clusters zijn zoekgebieden, gebaseerd op de huidige economische zwaartepunten aangevuld met toekomstige ontwikkellocaties. In het project Noordoostcorridor kijken we niet naar de verkeerssituatie nu, maar naar de situatie in 2020. Dan blijkt dat, wanneer wij niets doen, het verkeer op alle wegen toeneemt. Deze toename is het grootst op de N279 en de A270 tussen Helmond en Eindhoven. De capaciteit van deze wegen is niet berekend op deze toename van verkeer. Daardoor wijkt het verkeer uit naar het onderliggend wegennet, die niet geschikt zijn voor zwaardere verkeersstromen. Uit het planMER blijkt dat in alle alternatieven waar sprake is van opwaardering van de N279 de bereikbaarheid van clusters ten opzichte van het nulalternatief verbetert.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van clusters in Brainport bij het Wilhelmina -alternatief gelijk is aan de beide Noordelijke alternatieven. Volgens insprekers wordt de hoofddoelstelling van de ruit rond Eindhoven, de internationale bereikbaarheid, met de Noordelijke alternatieven ook bereikt.

Reactie GS:

Wij zijn het met insprekers eens dat de bereikbaarheid van de clusters in Brainport gelijkwaardig is beoordeeld voor het Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279 en de beide Noordelijke alternatieven. De doelstelling van de Noordoostcorridor binnen Brainport is niet alleen de bereikbaarheid van clusters van Brainport. In de bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief is op de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Dit is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaardering N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaardering N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en de robuustheid van het netwerk. Wij zullen dit in de Structuurvisie verduidelijken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

4.2.2.1.2 □ Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor

Aantal reacties: (4)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); NOC 3; Musters, J. (2375923); Sprengers, P. (2375556)

Inspraakreactie:

Insprekers constateren dat bij het Wilhelmina -alternatief het verkeer in de Dorpsstraat in Aarle-Rixtel met 700 voertuigen per etmaal toeneemt. Ze vragen om maatregelen om dit te voorkomen.

Reactie GS:

Er vindt een daling plaats van de intensiteit op de Dorpsstraat in diverse alternatieven waaronder het voorkeursalternatief, ten aanzien van de autonome situatie (zie tabel 1.10 pagina 16 themadocument verkeer en bereikbaarheid). Hiermee wordt de wens/zorg van de inspreker gediend.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rovers, Leon (2376652)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat bij het Wilhelmina -alternatief het verkeer in de Molenstraat in Lieshout toeneemt, omdat er naar op- en afritten gereden moet worden.



Reactie GS:

De effecten op het lokale wegennet worden in de volgende fase, de projectMER uitgebreid onderzocht. In de huidige planfase is uitgegaan dat er een aansluiting bij Lieshout is op de oost-westverbinding in het Wilhelmina -alternatief. Deze aansluiting trekt verkeer naar zich toe. Samen met de ontlasting van de wegen in het groene middengebied zorgt dit voor een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel (zie themadocument verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Peters, C.E.H.M. (2376701)

Inspraakreactie:

Inspreker verwacht een toename van verkeer op de N279 en in de reeds belaste bebouwde kom van Beek en Donk richting Eindhoven, in het geval dat geen oost-westverbinding wordt voorzien.

Reactie GS:

Wij zijn het met inspreker eens dat de oost-westverbinding nodig is om ongewenste toename van verkeer te voorkomen. Bij alleen de opwaardering van de N279 blijft de hoeveelheid verkeer door Beek en Donk vrijwel hetzelfde als in de autonome toekomstsituatie. Een oost-westverbinding (voornamelijk die van het Wilhelmina-alternatief) zorgt daarentegen voor een ontlasting van deze kern. Hoe meer deze oost-westverbinding naar het noorden ligt, des te minder wordt de kern Beek en Donk ontlast.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.3 □ Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de score voor het Wilhelmina -alternatief. Volgens insprekers moet deze sterk negatief zijn, omdat het Wilhelmina -alternatief zelf door het middengebied loopt.

Reactie GS:

Het Wilhelmina -alternatief scoort positief op dit aspect omdat het de verkeersdruk vermindert in het middengebied. Hoe noordelijker een oost-westverbinding is gelegen, hoe minder deze de verkeersdruk in het middengebied doet afnemen. Het verkeer in het middengebied is namelijk vooral regionaal. In de nieuwe situatie wordt dit verkeer gebundeld op een weg aan de rand van het middengebied, gekoppeld aan bestaande infrastructuur (het Wilhelminakanaal).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Engels, T.M.A. (2375217); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de sterkere positieve score van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 ten opzichte van de Noordelijke alternatieven, omdat de verschillen erg klein zijn. Insprekers wijzen erop dat bij de Noordelijke alternatieven alleen de intensiteiten op de Gerwenseweg hoger worden en de Noordelijke alternatieven deze verkeersstromen gezien de I/C verhouding nog goed aan kunnen. Eén inspreker geeft aan dat een Noordelijk alternatief A58 op de Molenheide zelfs beter scoort.



Reactie GS:

Bij de totstandkoming van deze score gaat het niet om individuele wegvakken die mogelijk een I/C-probleem kennen, maar om verlaging van de intensiteiten ter versterking van de doelen voor het middengebied. Dit is bekeken voor het totale studiegebied. Gebleken is dat de doelstellingen voor verwachte verkeersvermindering in het middengebied juist worden gehaald door aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met de afwaardering van de A270, de N615 en N614. Andere alternatieven met een oost-westverbinding scoren op het aspect 'gevolgen verkeer groen middengebied' minder goed, doordat deze een te grote omrijbeweging vergen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roos, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat in het middengebied verkeersbewegingen blijven die niet worden opgelost door afwaardering van de A270 en aanleg van nieuwe infrastructuur in de periferie van het middengebied. Volgens inspreker is de nieuwe verbinding te excentrisch gelegen voor het interne verkeer in de regio. Ook een meer noordelijke verbinding lost dit niet op.

Reactie GS:

De doelstellingen voor verwachte verkeersvermindering in het middengebied worden juist gehaald door aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met de afwaardering van de A270, de N615 en N614. Andere alternatieven met een meer noordelijk gelegen oost-westverbinding scoren op het aspect 'gevolgen verkeer groen middengebied' minder goed, doordat deze inderdaad een te grote omrijbeweging vergen. De A270 en de onderliggende wegenstructuur krijgen door de afwaardering een meer lokale functie, terwijl het regionale en lokale verkeer gebundeld wordt op infrastructuur die voorzien is om deze zwaardere verkeersstromen te faciliteren. Het overige verkeer op de A270 en andere wegen in het middengebied is zo afgenomen dat dit vlot afgewikkeld wordt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker wordt de verwachte verkeersvermindering in het middengebied door aanleg van de oost-westverbinding niet gehaald, tenzij maatregelen worden ingezet waarbij automobilisten ontoelaatbaar ver moeten omrijden.

Reactie GS:

De doelstellingen voor verwachte verkeersvermindering in het middengebied worden juist gehaald door aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met de afwaardering van de A270, de N615 en N614. Andere alternatieven met een oost-westverbinding scoren op het aspect 'gevolgen verkeer groen middengebied' minder goed, doordat deze een te grote omrijbeweging vergen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.2.2.1.4 □ Gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal NOC

Aantal reacties: (2)

Engels, T.M.A. (2375217); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de scores van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 (++) en de Noordelijke alternatieven (0), omdat ook bij de Noordelijke alternatieven op alle wegen de I/C-verhouding niet tot problemen leidt (onder de grens van 0,85 blijft).

Reactie GS:

Het gaat hier niet alleen om eventuele probleemwegvakken (I/C verhoudingen), maar ook om de verlaging van de intensiteiten op de wegen ten noorden van het Wilhelminakanaal. De Noordelijke alternatieven hebben een beperkte afname van intensiteiten (zeker in absolute zin) en beide hebben een wegvak met een (kleine of grote) toename. Daarom is de score neutraal, dat wil zeggen geen verandering ten opzichte van het nulalternatief. Overigens is het aspect 'gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal' niet één van de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen en daarmee niet van doorslaggevend gevend belang bij de afweging van alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.5 □ Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor

Aantal reacties: (3)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers geeft het Wilhelmina -alternatief problemen bij knooppunt Ekkersrijt, terwijl de Noordelijke alternatieven dit knooppunt ontlasten. Insprekers missen dit positieve effect van de Noordelijke alternatieven in de beoordeling.

Reactie GS:

Dit effect is meegewogen bij het aspect 'gevolgen Rijkswegennet'. Hierbij is een toename op één specifiek wegvak niet per definitie doorslaggevend, maar wordt bij de beoordeling naar het totaal effect op de gehele hoofdwegenstructuur gekeken. Dit leidt voor alle alternatieven tot een neutrale score. De toename van verkeer tussen de knooppunten Ekkersrijt en Ekkersweijer, die overigens ook optreedt bij het Noordelijk alternatief A58, wordt in het planMER onderkend en is een aandachtspunt voor de volgende planfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Houben, J.M. (2375567)

Inspraakreactie:

Inspreker voorspelt dat door groei van het internationale vrachtverkeer de oost-westverbinding zal dichtslippen en het regionaal verkeer hinder zal ondervinden. Volgens inspreker gaat de oost-westverbinding functioneren als bypass van de A67, A2, A50 en A58.

Reactie GS:

Er is in het kader van ontwikkelingen in de verdere toekomst gekeken naar de robuustheid van de diverse alternatieven (zie themadocument verkeer en bereikbaarheid). Er wordt aangegeven dat vanaf 2020 nog steeds 50% groei van het verkeer mogelijk is voordat de capaciteit van de weg in het gedrang komt. Tevens is zichtbaar dat 92% van het verkeer regionaal gebonden verkeer is in het voorkeursalternatief (tabel 1.17 pagina 27 themadocument verkeer en bereikbaarheid). In alle alternatieven blijft het grootste deel van het verkeer op de N279 en de eventuele oost-westverbinding vooral regionaal gebonden verkeer. De opwaardering van de N279 brengt wel een stijging van



de hoeveelheid (inter)nationaal - doorgaand - verkeer met zich mee. De oost-westverbinding daarentegen heeft in de verschillende alternatieven een bijna geheel regionale functie (tussen de 8 en 15% (inter)nationaal vracht- en personenverkeer, afhankelijk van het alternatief). Het grootste deel van het doorgaand (inter)nationaal verkeer blijft vooral de A67 volgen. Dat past bij de functie die deze weg in het totale wegensysteem vervult. Deze functie wordt niet overgenomen door de opwaardering van de N279 en/of het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.6 □ Robuustheid netwerk Noordoostcorridor

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen zich af hoe de robuustheid van het netwerk is berekend. Bovendien bepleiten ze om bij dit criterium de grootte van de ruit mee te nemen. De redenering van insprekers is dat een kleinere ruit minder mogelijkheden geeft tot gebruik maken van bypasses. Insprekers geven daarbij aan dat het Wilhelmina -alternatief de kleinste ruit geeft. Opwaarderen van de N279 geeft de grootste ruit, vergelijkbaar met de ruit om Breda.

Reactie GS:

De robuustheid is kwalitatief benaderd op basis van kwetsbaarheid van het netwerk bij incidenten. Ook is kort gekeken naar de robuustheid voor de situatie na het planjaar 2020. Het Wilhelmina -alternatief vormt in essentie ook een grote ruit om het stedelijk gebied middels de opgewaardeerde N279. De afwezigheid van een oost-westverbinding in de nabijheid van het Middengebied zorgt voor een te grote omrijbeweging. Zonder het Wilhelmina -alternatief wordt de doelstelling om het Rijk van Dommel en Aa te ontlasten niet gehaald.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Engels, T.M.A. (2375217); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de scores van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 (++) en de Noordelijke alternatieven (0), omdat de restcapaciteit van alle oost-westverbindingen gelijkwaardig is en omdat inspreker meent dat ook het argument 'ligging' niet onderscheidend is.

Reactie GS:

De ligging is hier wel degelijk een onderscheidende factor; de Noordelijke alternatieven zorgen voor een aanzienlijk grotere omrijbeweging. Hierdoor zal het verkeer zich alsnog door het groene middengebied (Rijk van Dommel en Aa) verplaatsen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het alternatief 'opwaarderen N279' in geval van calamiteiten voldoende oplossing biedt voor het nationale en internationale verkeer.



Reactie GS:

Het alternatief 'opwaarderen N279' heeft geen restcapaciteit op de N279. Er is geen nieuwe oost-westverbinding en de huidige in oost-west richting lopende wegen in het gebied hebben beperkt restcapaciteit. Bij een calamiteit op bijvoorbeeld de A67 zorgt de route via de N279 en de A2, door afwezigheid van een oost-westverbinding in de nabijheid van het middengebied, voor een te grote omrijbeweging. Hierdoor zal het verkeer zich alsnog door het groene middengebied verplaatsen. De score is daarom neutraal ten opzichte van het nulalternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.7 □ Gevolgen provinciaal wegennet Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het probleem van de N279 niet los kan worden gezien van de N622 en vice versa. De verkeersdruk op de N622 is nu al onaantvaardbaar hoog. Insprekers willen daarom dat de N622 wordt meegenomen in de problematiek om de verhoogde verkeersintensiteiten te stroomlijnen.

Reactie GS:

De gevolgen voor het provinciale wegennet, dus ook voor de N622, zijn meegenomen in het planMER. In het voorkeursalternatief wordt de verkeersdruk op de N622 niet groter en er zijn geen doorstromingsproblemen aan de orde. In de vervolgfase zal waar nodig een gedetailleerd onderzoek naar de verkeersdruk op de verschillende wegvakken inclusief het onderliggende wegennet worden uitgevoerd.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de scores van de alternatieven (allemaal 0), omdat in tabel 1.14 bij de Noordelijke alternatieven de I/C-verhoudingsgrens van 0,85 niet wordt overschreden en bij het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 wel.

Reactie GS:

Bij de beoordeling is een (licht) effect op één specifiek wegvak niet per definitie doorslaggevend, maar wordt naar het totaal effect op de onderliggende wegenstructuur gekeken. Dit leidt voor alle alternatieven tot een neutrale score.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de scores van de alternatieven (allemaal 0), omdat met name voor de N607, N272 en N270 het Wilhelmina -alternatief slechter is dan de Noordelijke alternatieven.

Reactie GS:

Bij de beoordeling is een (licht) effect op één specifiek wegvak niet per definitie doorslaggevend, maar wordt naar het totaal effect op de wegenstructuur gekeken. Dit leidt voor alle alternatieven tot een neutrale score.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.1.9 □ Verkeersveiligheid

Aantal reacties: (2)

Engels, T.M.A. (2375217); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn het niet eens met de scores van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 (++) en de Noordelijke alternatieven (+), omdat het aantal ongevallen ten opzichte van het nul-alternatief bij de alternatieven nauwelijks verschilt.

Reactie GS:

Voor verkeersveiligheid scoort het voorkeursalternatief beter omdat dit minder verkeersslachtoffers teweeg brengt. De geringe, relatieve daling kan met andere woorden een verkeersdode minder betekenen, wat een aanzienlijk verschil maakt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker verwacht een toename in het vracht- en autoverkeer bij Eerde/Veghel en een toename van de verkeersonveiligheid.

Reactie GS:

In de hele regio wordt uitgegaan van een toename van het verkeer in de toekomst. Door uitvoering van het voorkeursalternatief kan deze verwachte toename van verkeer op een betere manier worden geleid. Verkeer wordt gebundeld op wegen die daarvoor geschikt zijn. In het algemeen heeft dit ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Dit is te zien in het planMER, waarin alle alternatieven met opwaarderen van de N279 een verbetering van de verkeersveiligheid laten zien. Hoe dit uitpakt voor de lokale situatie in Eerde/Veghel is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 2;

Inspraakreactie:

Volgens inspreker gaat de verkeersveiligheid in Aarle-Rixtel achteruitdoor de oost-westverbinding. Inspreker verwacht dat het verkeer toeneemt en dit gevaar oplevert voor schoolgaande kinderen.

Reactie GS:

Het verkeer door de kern van Aarle-Rixtel neemt juist af door de opgewaardeerde N279 en de oost-westverbinding. Dit is terug te vinden in tabel 1.10 in het themadocument verkeer en bereikbaarheid. In het algemeen heeft een afname van verkeer een positief effect op verkeersveiligheid. Dit is te zien in het planMER, waarin alle alternatieven met opwaarderen van de N279 een verbetering van de verkeersveiligheid laten zien. Hoe dit uitpakt voor de lokale situatie in Aarle-Rixtel is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.2.2.2 Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers wijzen erop dat voldaan moet worden aan milieuwetgeving wat betreft eisen voor geluid en eisen voor fijnstof.

Reactie GS:

In alle gevallen wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit en deze mogen niet worden overschreden. In de volgende fase, in het kader van de projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Milieudefensie (2377285)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het Wilhelmina -alternatief de leefbaarheid van Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Lieshout, Eindhoven-noord en Son en Breugel aantast. Dit omdat volgens inspreker de route een alternatief wordt voor doorgaand verkeer dat drukte rond Eindhoven wil omzeilen.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor zal een afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar worden (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast zijn geluidsbelasting en luchtkwaliteit gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de omleiding Veghel de leefbaarheid van Eerde ernstig aantast. Inspreker noemt o.a. het feit dat Eerde door infrastructuur en industrie ingeklemd dreigt te raken. Inspreker wijst er verder op dat de aanleg van de A50 reeds een grote impact heeft gehad op de gemoedstoestand van bewoners en ondernemers rond Eerde en dat bij een overkluizing de leefbaarheid van Eerde nooit in het geding komt.

Reactie GS:

Op dit moment leggen wij in de Structuurvisie een zoekgebied vast en maken wij nog geen keuze tussen de varianten omleiding of tunnel bij Veghel. De uitwerking en precieze ligging van het tracé, waaronder beide varianten, zijn onderdeel van de vervolgfase. Leefbaarheid van kernen is daarbij een aandachtspunt. In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn anderzijds gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in



het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is bij de beoordeling van de omleiding Veghel wel rekening gehouden met het Aadal, de waterberging en de natuur, maar niet met de effecten op de leefbaarheid van Eerde.

Reactie GS:

De variant 'omleiding Veghel' is beoordeeld op de volgende leefbaarheidsaspecten ten aanzien van woon- en leefmilieu: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, klimaat en gezondheid. Over het algemeen scoort de omleiding op deze aspecten positief ten opzichte van een situatie met tunnel. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten tunnel of omleiding bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en zullen dan nader uitgewerkt worden. In die volgende fase, in het kader van de projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken. De aanleg van de nieuwe weg wordt in alle gevallen getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit, zodat geen onaanvaardbare situaties ontstaan.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Berlo, L.F.M. van (2376560)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal het uitzicht van inwoners van Laarbeek aantast en geluids- en lichtvervuiling veroorzaakt.

Reactie GS:

De geluidsbelasting kan op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor zal een afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar worden (zie tabel 1.10 en 1.11). Geluidsbelasting is gebonden aan wettelijke normen. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER) wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele (wettelijk) vereiste maatregelen om die te beperken. Het aspect 'lichtvervuiling' maakt in deze fase geen deel uit van het beoordelingskader zoals vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is dan ook niet in het planMER onderzocht. Dit zal in de volgende, meer concrete fase worden meegenomen. In deze fase zal ook de inpassing van de oost-westverbinding aandacht krijgen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (4)

Lieshout, J.H. van (2376048); Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370); Verhagen, J.C.J.P. (2376705); Verouden, C.H. (2374051)

Inspraakreactie:

Inspreekers zijn van mening dat de omleiding Veghel de leefbaarheid van Eerde ernstig aantast.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn anderzijds gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (10)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Althuisen, N.A.P. (2374794); Berkel, RAM van (2376231); Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963); Engels, T.M.A. (2375217); Frencken, E. (2375517); Gruithuyzen, P.B.C. (2369189); Musters, J. (2375923); Segeren, P.A. (2374949); Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief een forse aantasting betekent van de leefbaarheid voor omwonenden. Hierbij worden o.a. problemen als geluidshinder, luchtkwaliteit, fijnstof, stank en een onaantrekkelijke woonomgeving genoemd. Een deel van de insprekers geeft aan dat hiermee ook de waarde van het gebied voor rust en recreatie wordt aangetast.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten en hiermee bijdragen aan de doelstellingen ten aanzien van rust en recreatie. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast zijn geluidsbelasting en luchtkwaliteit gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer edetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat opwaardering van de N279 de leefbaarheid rond Veghel, Eerde en Zijtaart aantast.



Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn anderzijds gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat een afslag bij Lieshout de leefbaarheid van Aarle-Rixtel zal aantasten, omdat verkeer richting Helmond en Stiphout deze afslag zal nemen.

Reactie GS:

De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur (ook de nieuwe aansluiting) zal verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en het middengebied ontlasten. Hierdoor is een afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast wordt de aanleg van de nieuwe weg getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers wordt de leefbaarheid en het uitloopegebied van inwoners van Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Lieshout door het Wilhelmina-alternatief ernstiger aangetast dan door het Noordelijk alternatief A50. Dit komt volgens insprekers onvoldoende tot uitdrukking in de beoordeling.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 biedt onvoldoende oplossend vermogen en is daarom afgevallен. Het behouden en ontwikkelen van een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is wel een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Met de aanleg van het Wilhelmina-alternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, zal aandacht worden besteed aan de leefbaarheid van kernen en de diverse functies die het gebied vervult.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Rovers, Leon (2376652)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest door de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal een toename van stank- en geluidsoverlast en verwacht dat geluidsschermen geen oplossing bieden.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast zijn geluidsbelasting en luchtkwaliteit gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de cumulatie met andere wegen, zoals de Hoofdakker en de Molenstraat. Indien noodzakelijk worden ook geluidswerende voorzieningen (zoals geluidsschermen) gepland en meegerekend. In de volgende fase, in het kader van de projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Bokhoven, J. van (2375830)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is de geluids- en stofoverlast onvoldoende in kaart gebracht, met name voor de plaatsen waar de weg vlak langs Lieshout en Aarle Rixtel loopt.

Reactie GS:

In het kader van het planMER zijn geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen gemaakt. De resultaten daarvan zijn meegenomen bij de afwegingen tussen de verschillende alternatieven als één van de criteria. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt nog meer in detail gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, P. (2375556)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest voor een toename van fijn stof en geluid in Aarle-Rixtel door het Wilhelmina -alternatief. Volgens inspreker is Aarle-Rixtel al overbelast en zijn andere alternatieven minder ongunstig.



Reactie GS:

In het planMER zijn uitvoerige geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen gemaakt, zowel voor de bestaande situatie als voor de alternatieven en varianten. De resultaten daarvan zijn meegenomen bij de afwegingen tussen de verschillende alternatieven als één van de criteria. In elk geval moet in de nieuwe situatie worden voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest toename van geluidshinder, luchtvervuiling en fijnstof bij Eerde en Veghel door opwaardering van de N279.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn anderzijds gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het Wilhelmina -alternatief een forse aantasting betekent van de leefbaarheid voor omwonenden. Hierbij worden o.a. problemen als geluidshinder, luchtkwaliteit, fijnstof, stank en een onaantrekkelijke woonomgeving genoemd.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kunnen de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen toenemen. Anderzijds zal de nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast zijn geluidsbelasting en luchtkwaliteit gebonden aan wettelijke normen, zodat geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (1)

Lathouwers, W. (2374977)

Inspraakreactie:

Inspreker woont in het gebied De Kempkens 'onder de rook van Veghel' en geeft aan de 'Veghelse aanwezigheid' nu al vaak te horen, zien en ruiken is. Ook wordt de hemel volgens inspreker 's nachts lichter door de oprukkende industrie. Inspreker vreest dat door opwaardering van de N279, in welke variant dan ook, zijn woongenot nog verder afneemt en dat negatieve effecten voor Zijtaart ontstaan.

Reactie GS:

Inspreker refereert aan reeds bestaande overlast door het nabijgelegen industrieterrein. Het is mogelijk dat door aanleg van een weg in de nieuwe situatie de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging op een aantal plaatsen kan toenemen. De geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn anderzijds gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken. Het aspect 'lichtvervuiling' maakte geen deel uit van het beoordelingskader zoals vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is dan ook niet in het planMER onderzocht.

Dit wordt een onderdeel van het hierop volgende, meer gedetailleerde, projectMER.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

4.2.2.2.1 Effecten Geluid Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

NOC 5

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen door het Wilhelmina-alternatief een toename van geluidshinder in het zuidelijk deel van Breugel.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kan de geluidsbelasting op een aantal plaatsen toenemen. De geluidsbelasting van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en mag deze niet overschrijden. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de scores van de tunnel Veghel (-) en de omleiding Veghel (+), omdat een tunnel bestaande geluidshinder oplost en een omleiding geluidshinder voor Eerde en Zijtaart vergroot. Bovendien zijn volgens inspreker bij een tunnel beter geluidwerende maatregelen mogelijk dan bij een omleiding, omdat een omleiding hoger komt te liggen in het landschap.



Reactie GS:

De score “-” voor de tunnel komt uit tabel 5.3, waarin de ALTERNATIEVEN naast elkaar staan en worden vergeleken met de huidige situatie. Het totale alternatief, waarvan de tunnel een onderdeel is, scoort negatief op geluid, wat logisch is als een nieuwe weg wordt aangelegd. De + van de omleiding voor Veghel komt uit tabel 5.4, waarin de VARIANTEN naast elkaar staan en worden vergeleken met de situatie volgens het alternatief waar ze een variant op zijn. De omleiding Veghel wordt daarbij vergeleken met de variant door Veghel en zo bekeken heeft de omleiding een positief effect op de geluidssituatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Arends, G.F. (2374538); Berlo, L.F.M. van (2376560); Schepers, P. (2376266); Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen een toename van geluidshinder door het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kan de geluidsbelasting op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten.

Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast is de geluidsbelasting gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest een toename van geluidshinder rond Eerde door de omleiding Veghel.

Reactie GS:

De aanleg van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de cumulatie met andere wegen, zoals de A50. Daarmee wordt een onaanvaardbare geluidsbelasting voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Pawiroedjo -de Jezus, J. (2376755)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest een toename van geluidshinder rond Eerde door het Wilhelmina -alternatief.



Reactie GS:

De aanleg van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de cumulatie met andere wegen, zoals de Eerdsebaan en de A50. Daarmee wordt een onaanvaardbare geluidsbelasting voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planoijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)

Inspraakreactie:

Inspreker merkt op dat de N270 conform het actieplan Richtlijn Omgevingslawaaï (1e tranche 2008-2013) onder handen moet worden genomen.

Reactie GS:

In het actieplan omgevingslawaaï op grond van de EU-richtlijn is als plandirempel een geluidsbelasting van 65 dB vastgesteld. Betreffende de N270 valt uitsluitend het telvak 'N270HELM' onder de werkingssfeer van de EU-richtlijn, omdat bij een aantal woningen langs dit telvak een geluidbelasting aanwezig is van meer dan 65 dB. In het actieplan is het beleidsvoornemen aangegeven dat gefaseerd maatregelen worden uitgevoerd. Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat in beginsel in de periode 2008-2013 maatregelen worden onderzocht en daar waar mogelijk worden getroffen voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB. In het actieplan is verder over de N270 aangegeven dat op bepaalde stukken stil asfalt wordt gelegd en dat ondanks deze maatregel, mede als gevolg van de autonome groei, een grote hoeveelheid (ernstig) gehinderden langs deze weg aanwezig blijft. De geluidsbelastingen op de woningen zullen echter niet hoger zijn dan 70 dB.

Uitgaande van het beleidsvoornemen in deze periode slechts maatregelen te treffen voor woningen met een geluidbelasting boven de 70 dB, zal in de volgende periode (2013-2018) worden gekeken of het aanbrengen van stil asfalt en/of andere geluidreducerende maatregelen tot de mogelijkheden behoort. Uitgaande van het actieplan is er vanuit akoestisch oogpunt geen reden de weg 'onder handen te nemen'.

Planoijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Verhagen, H.P.J.M. (2376083)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest normoverschrijdende geluidsoverlast op Driehoek en Bokt te Son en in het zuidelijk deel van Breugel.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kan de geluidsbelasting op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal anderzijds verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast is de geluidsbelasting gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Wijdeven, H.F.A. van de (2375919)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest een toename van geluidshinder door het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

In de nieuwe situatie kan de geluidsbelasting op een aantal plaatsen toenemen. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en daarmee het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar (zie bijdrage verkeer en bereikbaarheid tabel 1.10 en 1.11). Daarnaast is de geluidsbelasting gebonden aan wettelijke normen, zodat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, wordt meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

4.2.2.2.2 Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Berk, P.W. van den (2375942); Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen verslechtering van de luchtkwaliteit rond Eerde en Veghel door een omleiding Veghel.

Reactie GS:

De aanleg van een nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voor de leefbaarheid en gezondheid voorkomen. Fijn stof is daarbij één van de belangrijkste aandachtspunten. Uit de berekeningen blijkt dat de concentraties fijn stof nu en na het realiseren van de nieuwe weg ver onder de normen blijven en dus geen gevaar voor de volksgezondheid opleveren. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER), zal de belasting van woningen en benodigde mitigerende maatregelen exact worden berekend.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (3)

Mobers, B.H.J. (2375955); Schepers, P. (2376266); Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen voor verslechtering van de luchtkwaliteit door het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

De aanleg van een nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voor de leefbaarheid en gezondheid voorkomen. Fijn stof is daarbij één van de belangrijkste aandachtspunten. Uit de berekeningen blijkt dat de concentraties fijn stof nu en na het realiseren van de nieuwe



weg ver onder de normen blijven en dus geen gevaar voor de volksgezondheid opleveren. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER), zal de exacte belasting van woningen en eventuele mitigerende maatregelen exact worden uitgerekend.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker kan in geval van aanleg van het Wilhelmina -alternatief de Europese norm voor uitstoot van stikstofdioxide niet worden gerealiseerd. Dit leidt op termijn tot hoge boetes en mogelijk een 'onwettige' aanleg.

Reactie GS:

De aanleg van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat zowel in de bestaande situatie als na aanleg van de weg ruimschoots aan de normen wordt voldaan. De weg beïnvloedt de lokale luchtkwaliteit nauwelijks. Of voorgenomen maatregelen op landelijk niveau wel of niet getroffen worden en wat de consequenties daarvan voor Nederland zijn, staat in principe los van de aanleg van de weg. De enige relatie hiermee is dat bij toekomstige berekeningen (in het kader van het projectMER) mogelijk uitgegaan moet worden van hogere achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijn stof. Gezien de lage concentraties op dit moment, worden hierdoor op dit moment geen problemen verwacht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker constateert dat de varianten tunnel en omleiding bij Veghel gelijk scoren op luchtkwaliteit. Inspreker is van mening dat de tunnel positief moet scoren. Inspreker verzoekt verder om mogelijkheden voor het filteren van lucht mee te laten wegen in de beoordeling.

Reactie GS:

In het algemeen is het effect van een tunnel op de lokale luchtkwaliteit een forse afname van concentraties ter hoogte van de tunnel en een toename van concentraties bij de tunnelmonden. Het gevolg daarvan is een afname van het totaal aantal blootgestelde adressen en een kleine toename van het aantal adressen dat blootgesteld wordt aan hogere concentraties. In de variant met omleiding wordt een wat groter aantal blootgestelde adressen berekend. Anderzijds treedt een (beperkte) verschuiving op van adressen uit een hogere concentratieklasse naar een lagere concentratieklasse. Echter, omdat in het planMER alleen totaalcijfers voor het hele gebied beschikbaar zijn en omdat het totaal aantal adressen toeneemt, wordt overall een neutrale score gegeven. In de Structuurvisie wordt overigens geen keuze gemaakt tussen de varianten bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en worden dan nader uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.2.2.4 ▯ Effecten klimaat Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de beoordeling van het aspect klimaat. Volgens inspreker moeten alle alternatieven gelijkwaardig worden beoordeeld, omdat de percentages tussen het Wilhelmina -alternatief en de Noordelijke alternatieven nauwelijks verschillen. Temeer omdat volgens inspreker de CO₂-uitstoot van het verkeer zal afnemen door betere technieken en internationale wetgeving.

Reactie GS:

Het betreft een relatief verschil tussen autonome ontwikkeling en alternatieven op basis van zelfde uitgangspunten. Afname van uitstoot door nieuwe technieken en regelgeving werkt dus in alle alternatieven en autonome ontwikkeling door, waarmee het relatieve verschil (5 toe - en afnames) gelijk blijft. De verschillen zijn beperkt maar wel aanwijsbaar.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.5 ▯ Effecten gezondheid Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Rovers, Leon (2376652)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is de oost-westverbinding een gevaar voor de gezondheid van de mensen die de omgeving van het Wilhelminakanaal als recreatiegebied (fietsen en hardlopen) gebruiken.

Reactie GS:

In het planMER is de systematiek van de Gezondheids Effect Screening (GES) als grondslag toegepast. Hierbij zijn de in het handboek GES gehanteerde grenswaarden als uitgangspunt genomen voor de beschrijving van gezondheidseffecten van de alternatieven en varianten. Daaruit blijkt dat met name geluid een grote invloed heeft op de gevolgen voor gezondheid. Bij de verdere uitwerking van het project MER zal een gedetailleerdere GES systematiek toegepast worden om de gezondheidseffecten van de verschillende mitigerende en compenserende maatregelen in kaart te brengen, zodat bij de uiteindelijke keuze hiermee rekening kan worden gehouden.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

IVN Laarbeek (2376328)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de gezondheid (en welvaart/welzijn) van bewoners uit de omgeving van het Wilhelminakanaal zwaar wordt belast door lawaai, stank en vervuiling.

Reactie GS:

In het planMER is de systematiek van de Gezondheids Effect Screening (GES) als grondslag toegepast voor het aspect gezondheid. Hierbij zijn de in het handboek GES gehanteerde grenswaarden als uitgangspunt genomen voor de beschrijving van gezondheidseffecten van de alternatieven en varianten. Uit de Gezondheids Effect Screening (GES) blijkt dat met name geluid een grote invloed heeft op de gevolgen voor gezondheid. Bij de verdere uitwerking van het project MER zal een gedetailleerdere GES systematiek toegepast worden om de gezondheidseffecten van de verschillende mitigerende en compenserende maatregelen in kaart te brengen, zodat bij de uiteindelijke keuze hiermee rekening kan worden gehouden.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P. (2374794)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker zijn de gezondheidseffecten van het Wilhelmina -alternatief onvoldoende weergegeven. Leven met de maximaal toegestane normen voor fijnstof, stikstofoxiden en geluidshinder is volgens inspreker voor de bewoners geen pretje.

Reactie GS:

Ook onder de milieuhygiënische normen kunnen inderdaad gezondheidseffecten optreden (bijvoorbeeld fijn stof). Om deze effecten mee te laten wegen bij de besluitvorming hebben wij de systematiek van de Gezondheids Effect Screening (GES) als grondslag toegepast. Hierbij zijn de in het handboek GES gehanteerde grenswaarden als uitgangspunt genomen voor de beschrijving van gezondheidseffecten van de alternatieven en varianten. Deze zijn opgenomen in het planMER Noordoostcorridor. Bij de verdere uitwerking van het projectMER zal een gedetailleerdere GES systematiek toegepast worden om de gezondheidseffecten van de verschillende mitigerende - en compensatiemaatregelen in kaart te brengen, zodat bij de uiteindelijke keuze hiermee rekening kan worden gehouden.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

4.2.2.2.3 Effecten Natuur Noordoostcorridor

Aantal reacties: (12)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Althuisen, N.A.P. (2374794); Berkel, RAM van (2376231); Bokhoven, J. van (2375830); Houben, J.M. (2375567); Huisman, A. (2375851); Musters, J. (2375923); Peters, A. (2375825); Rovers, Leon (2376652); Schepers, P. (2376266); Segeren, P.A. (2374949); Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief een forse aantasting betekent van natuurwaarden in de omgeving van het Wilhelminakanaal en dat deze aantasting niet te compenseren is. Hierbij worden door een deel van de insprekers o.a. de natuurgebieden Ruwecuwels, Dommeldal, omgeving Hooidonk en Goorloop genoemd. Een deel van de insprekers geeft aan dat hiermee ook de waarde van het gebied voor rust en recreatie wordt aangetast.

Reactie GS:

Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een recreatief aantrekkelijk gebied met hoge natuur- en landschapswaarden. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de (meest) kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien. Onder meer door deze weg zo dicht mogelijk langs de reeds bestaande doorsnijding (Wilhelminakanaal) te leggen.

Desalniettemin zal er sprake zijn van vernietiging en verstoring van natuur- en landschapswaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Dit met aandacht voor de vermindering van negatieve gevolgen voor leefbaarheid en recreatief (mede)gebruik (mitigatie) en zo mogelijk verbetering hiervan door ontwikkelingen in het Rijk van Dommel en Aa (compensatie).



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Noordelijk alternatief A50 nauwelijks schade aanricht aan natuur.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora - en faunawet). Hetzelfde geldt voor het aspect EHS; de zoekgebieden van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58 doorsnijden een grote oppervlakte EHS (470 resp. 365 ha). Dit leidt volgens de in het planMER gehanteerde 5-puntsschaal voor beide alternatieven tot een aanzienlijke verslechtering (score -) ten opzichte van het nulalternatief. Alleen het Noordelijk alternatief A50 scoort minder negatief op het aspect EHS. Dit zoekgebied doorsnijdt immers 'slechts' 150 ha EHS. Vanuit natuur is dit inderdaad het minst schadelijke alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de negatieve beoordeling van de Noordelijke alternatieven op het aspect natuur, omdat volgens inspreker de verkeersintensiteiten ten noorden van het Wilhelminakanaal sterk meewegen in de beoordeling en de intensiteiten van de Noordelijke alternatieven in absoluut aantal gering blijven.

Reactie GS:

De verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet neemt in verschillende alternatieven procentueel gezien duidelijk af. Dit geeft per definitie een positief effect ten aanzien van faunaverstoring. Absoluut gezien is dit effect (zeker bij lage intensiteiten) echter gering en heeft dit in de uiteindelijke score dan ook niet geleid tot een minder negatieve beoordeling van alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker mist een juiste beoordeling ten aanzien van de natte natuurpleks voor het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt een aantal belangrijke EHS-gebieden met een hoge natuurambitie (en aangeduidt als natte natuurpleks). Dit heeft geleid tot de score '--' (aanzienlijke verslechtering) van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 wat betreft het aspect EHS. Wij zijn van mening dat de beoordeling van natte natuurpleks daarmee correct heeft plaatsgevonden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat het Wilhelmina -alternatief leidt tot meer geluidsoverlast voor de natuur in het Dommeldal.

Reactie GS:

Door de aanleg van een nieuwe oostwest verbinding conform het Wilhelmina -alternatief is er sprake van verstoring van natuurwaarden als gevolg van een toename van de geluidsbelasting. Dit is meegenomen bij het aspect EHS en komt tot uiting in de score -- (aanzienlijke verslechtering) voor het Wilhelmina -alternatief. Dit effect zal zo goed mogelijk worden gemitigeerd. Resterende negatieve effecten worden conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie gecompenseerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Milieudefensie (2377285)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt in de beoordeling onvoldoende terugkomen dat het Wilhelmina -alternatief meer natuur aantast en meer EHS doorsnijdt dan de andere alternatieven. Inspreker doet hiermee o.a. op het Dommeldal, de Breugelse Beemden, het Spekt en de aanwezige diersoorten.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora - en faunawet). Hetzelfde geldt voor het aspect EHS; de zoekgebieden van het Wilhelmina -alternatief met opwaardeerden N279 en het Noordelijk alternatief A58 doorsnijden een grote oppervlakte EHS (470 resp. 365 ha). Dit leidt volgens de in het planMER gehanteerde 5-puntsschaal voor beide alternatieven tot een aanzienlijke verslechtering (score --) ten opzichte van het nulalternatief. Alleen het Noordelijk alternatief A50 scoort minder negatief op het aspect EHS. Dit zoekgebied doorsnijdt immers 'slechts' 150 ha EHS. Vanuit natuur is het Noordelijke alternatief A50 dus het minst schadelijke alternatief. Wij zijn van mening dat hiermee een correcte beoordeling van natuuraspecten heeft plaatsgevonden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het Noordelijk alternatief A50 in een tracé-MER procedure beter had gescord voor natuur en landschap als gekozen was voor een tracé ten noorden van De Dommelbeemden.

Reactie GS:

De Dommelbeemden beslaan een aanzienlijk oppervlak waarvan doorsnijding of aantasting technisch gezien niet eenvoudig te vermijden is binnen de relatief smalle zoekbundel. In de algehele afweging is overigens gekozen voor het alternatief met relatief het meeste oplossend vermogen, dat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit de vergelijking van de verschillende alternatieven wat betreft oplossend vermogen blijkt dat het Noordelijk alternatief A50 voor twee van de vier genoemde aspecten geen oplossend vermogen biedt. Om die reden is het Noordelijk A50, ondanks een minder negatieve score voor de aspecten voor de aspecten geluid, gezondheid, EHS, landschap en cultuurhistorie, afgevallen.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker lijkt het erop dat alleen beschikbare gegevens over natuurwaarden en soorten zijn gebruikt en dat geen gericht onderzoek heeft plaatsgevonden. Verder is voor inspreker niet duidelijk welke gegevens van de website van het ministerie van LNV zijn gebruikt.

Reactie GS:

De beschrijvingen en de kaart uit bijlage II (thema document natuur) zijn gebaseerd op gegevens (Gis-data) die bij de provincie bekend zijn. In deze fase heeft geen gericht aanvullend onderzoek plaatsgevonden omdat de beschikbare gegevens voldoende worden geacht voor het abstractieniveau van een planMER en de keuze die nu voorligt. Indien daar aanleiding voor is, wordt in het projectMER wel aanvullend onderzoek gedaan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker wordt bij de beoordeling van verschillende alternatieven op het aspect Flora- en faunawet het positieve effect van sterke afname van verkeersintensiteiten ten noorden van het Wilhelminakanaal genoemd. Inspreker geeft aan dat deze wegen in de huidige situatie licht belast zijn en dat reductie van intensiteiten niet leidt tot significante verbetering van nabije natuur.

Reactie GS:

De verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet neemt in verschillende alternatieven procentueel gezien duidelijk af. Dit geeft per definitie een positief effect ten aanzien van het aspect Flora- en fauna. Absoluut gezien is dit effect (zeker bij lage intensiteiten) echter gering en heeft dit in de uiteindelijke score dan ook niet geleid tot een minder negatieve beoordeling van alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het een ommissie dat geen aandacht wordt geschonken aan nut en noodzaak tot behoud van natuur, landschap en leefmilieu. Dit bevreemdt inspreker, omdat deze aspecten in het Rijk van Dommel en Aa als een van de belangrijkste speerpunten van beleid worden aangemerkt, wat wordt bevestigd door aanwijzing van dit gebied tot Rijksbufferzone.

Reactie GS:

De Noordoostcorridor is een onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling Brainport Oost. Binnen die integrale gebiedsontwikkeling gaat het initiatief Noordoostcorridor over verbeteren van de bereikbaarheid, het initiatief MEROS over sturen van de verstedelijking en het initiatief Rijk van Dommel over het versterken van het Rijk van Dommel en A tot een hoogwaardig recreatie-, rust- en uitloopegebied met groene en blauwe structuren. Deel D van de structuurvisie gaat in op woon- en werklocaties en infrastructuur. Voor het Rijk van Dommel en Aa wordt een separate (intergemeentelijke) structuurvisieprocedure gevolgd. Hiermee kan het gebied zich ontwikkelen naar de doelstellingen



passend bij het Rijk van Dommel en Aa en een Rijksbufferzone. Wel is het binnen een Rijksbufferzone toegestaan nieuwe infrastructuur aan te leggen zolang deze de functie van het gebied voor dagrecreatie niet belemmert. Het voortbestaan van het instrument Rijksbufferzone is door het huidige regeerakkoord onzeker. Wij zijn van mening dat de borging van de groenblauwe belangen in de integrale gebiedsontwikkeling sterker tot uiting kunnen komen. Dat vertaalt zich in het toevoegen van een 'ruimtelijke impuls' naast de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen. Deze ruimtelijke impuls dient onderdeel uit te maken van het maatregelenpakket dat voor de totale gebiedsontwikkeling wordt opgesteld en dat moet leiden tot een sluitende businesscase en bestuursovereenkomst in 2012.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.3.1 Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor

Aantal reacties: (3)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Rooij, V.R. van (2375608); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief op het aspect EHS veel slechter moet scoren dan de Noordelijke alternatieven, omdat het Wilhelmina -alternatief meer en langere doorsnijdingen van EHS heeft en in de tracé bundel meer en zwaarder beschermde diersoorten voorkomen, waaronder de Kamsalamander.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora- en faunawet). Aanwezigheid van de Kamsalamander zal niet leiden tot verandering in de beoordeling van alternatieven, omdat de vindplaatsen van deze soorten buiten de verschillende zoekgebieden liggen. Hetzelfde geldt voor het aspect EHS; de zoekgebieden van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58 doorsnijden een grote oppervlakte EHS (470 resp. 365 ha). Dit leidt volgens de in het planMER gehanteerde 5-puntsschaal voor beide alternatieven tot een aanzienlijke verslechtering (score --) ten opzichte van het nulalternatief. Alleen het Noordelijk alternatief A50 scoort minder negatief op het aspect EHS. Dit zoekgebied doorsnijdt immers 'slechts' 150 ha EHS. Vanuit natuur is het Noordelijk alternatief A50 dus het minst schadelijke alternatief. Wij zijn van mening dat hiermee een juiste beoordeling van natuuraspecten heeft plaatsgevonden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief op het aspect EHS veel slechter moet scoren dan de Noordelijke alternatieven, omdat bij het Wilhelmina -alternatief de aantasting van Stad van Gerwen, Breughelse Beenden en struweelvogelgebied niet is meegenomen.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora- en faunawet). Hetzelfde geldt voor het aspect EHS; de zoekgebieden van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58 doorsnijden een grote oppervlakte EHS (470 resp. 365 ha). Dit leidt volgens de in het planMER gehanteerde 5-puntsschaal voor beide alternatieven tot een aanzienlijke verslechtering (score --) ten opzichte van het nulalternatief. Alleen het



Noordelijk alternatief A50 scoort minder negatief op het aspect EHS. Dit zoekgebied doorsnijdt immers 'slechts' 150 ha EHS. Vanuit natuur is het Noordelijk alternatief A50 dus het minst schadelijke alternatief. Wij zijn van mening dat hiermee een juiste beoordeling van natuuraspecten heeft plaatsgevonden. Overigens is in het nieuwe provinciale beleid en de Verordening ruimte de compensatieverplichting voor de Groenblauwe mantel (waarin ook de meeste struweelvogelgebieden zijn opgenomen) vervallen. In plaats hiervan moet wel geïnvesteerd worden in landschapsverbetering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker tast de omleiding Veghel het Wijbosch Broek verder aan en is dit met een tunnel te voorkomen. Dit wordt niet vermeld bij het aspect EHS.

Reactie GS:

Inderdaad ligt de begrenzing van het zoekgebied voor de omleiding Veghel over een klein deel EHS, onderdeel van het natuurgebied Wijbosch Broek. Hoewel dit niet expliciet is beschreven in paragraaf 1.5.1 heeft dit voor de beoordeling van de effecten geen gevolgen: de variant omleiding Veghel scoort immers al negatief ten opzichte van het basisalternatief (met tunnel) op het aspect EHS. De mogelijke aantasting van het Wijbosch Broek is te gering om het effect als zeer negatief (dubbel min) te beoordelen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het Wilhelmina -alternatief op het aspect EHS veel slechter moet scoren dan de Noordelijke alternatieven, omdat het Wilhelmina -alternatief meer en langere doorsnijdingen van EHS geeft en in de tracé bundel meer en zwaarder beschermde diersoorten voorkomen.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora- en faunawet). Hetzelfde geldt voor het aspect EHS; de zoekgebieden van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58 doorsnijden een grote oppervlakte EHS (470 resp. 365 ha). Dit leidt volgens de in het planMER gehanteerde 5-puntsschaal voor beide alternatieven tot een aanzienlijke verslechtering (score --) ten opzichte van het nulalternatief. Alleen het Noordelijk alternatief A50 scoort minder negatief op het aspect EHS. Dit zoekgebied doorsnijdt immers 'slechts' 150 ha EHS. Vanuit natuur is dit dus het minst schadelijke alternatief. Wij zijn van mening dat hiermee een juiste beoordeling van natuuraspecten heeft plaatsgevonden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)



Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de constatering dat veranderingen in de waterhuishouding als gevolg van het voornemen gering zijn en dat negatieve effecten slechts een beperkte invloed hebben of niet aan de orde zijn (themadocument natuur, p.7). Volgens inspreker kan een nieuw tracé door een Natte Natuurparel negatieve effecten hebben op verdrogingsgevoelige natuur.

Reactie GS:

Door directe vernietiging van EHS binnen een natte natuurparel gaat verdrogingsgevoelige natuur verloren. Het (blijvend) effect van het voornemen en bijvoorbeeld maatregelen als tunnels op grondwaterstromingen wordt echter als gering of verwaarloosbaar ingeschat. Grondwater kan zich in dit gebied verplaatsen in een goed doorlatend zandpakket van vele tientallen meters dikte. Wel kunnen negatieve effecten op de directe omgeving optreden door het tijdelijk droogleggen van de bouwput tijdens de aanleg. Dit zal in het projectMER en bij eventuele vergunningverlening bij de aanleg nog specifiek onderzocht worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is bij de beoordeling van het aspect EHS de toe- of afname van de verkeersintensiteiten ten noorden van het Wilhelminakanaal doorslaggevend, waardoor de Noordelijke alternatieven ongunstig worden beoordeeld. Volgens insprekers wordt een verkeersafname bij het Noordelijk alternatief A50 van 15% ten opzichte van het nul-alternatief beschouwd als een aanzienlijke verslechtering van de EHS. Inspreker is het hier niet mee eens.

Reactie GS:

Het Noordelijk alternatief is voor het aspect EHS niet beoordeeld als 'aanzienlijke verslechtering', maar als 'geringe verslechtering' (-). Hoewel de verkeersafname van 15% hier leidt tot een lichte afname van de verstoring van EHS in het middengebied - zoals in het planMER is aangegeven - kan dit (licht) positieve effect niet opwegen tegen de negatieve effecten door vernietiging van verstoring van verschillende EHS-gebieden binnen de zoekbundel. Omdat de oppervlakte EHS binnen de zoekbundel beduidend minder is dan bij de andere alternatieven (met uitzondering van het alternatief opwaarderen N279) komt de score van het Noordelijk alternatief A50 uit op 'geringe verslechtering'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.3.2 Effecten natuurbeschermingswet Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de scores van het Wilhelmina -alternatief (0) en het Noordelijk alternatief A50 (-) bij het aspect 'Natuurbeschermingswet'. Dit omdat de Dommelbeemden reeds aangetast zijn door de ligging aan de A50 en omdat de doorsnijding eenvoudig is te vermijden door het tracé noordelijker te positioneren.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling). Het noordelijk alternatief A50 scoort als enige op dit aspect negatief omdat het beschermd natuurmonument Dommelbeemden binnen het zoektracé ligt. De ligging van de A50 doet hier niets aan af. Hoewel inspreker opmerkt dat bij een definitieve tracékeuze een tracé noordelijker gepositioneerd kan worden, worden in dit planMER de effecten van de verschillende zoekgebieden beschreven. De



Dommelbeemden beslaan daarvan een aanzienlijk oppervlak waarvan doorsnijding of aantasting niet eenvoudig te vermijden is binnen de relatief smalle zoekbundel.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.3.3 Effecten flora en faunawet Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Althuisen, N.A.P. (2374794)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat door het Wilhelmina -alternatief de bescherming van de kamsalamander in gevaar komt.

Reactie GS:

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat de vindplekken van deze soort buiten de zoekgebieden van de verschillende tracé-alternatieven liggen. In de volgende fase wordt meer in detail gekeken naar vindplaatsen van dergelijke soorten en mogelijkheden om deze te ontwijken of te verplaatsten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het Wilhelmina -alternatief op het aspect Flora- en faunawet het slechtst moet scoren, omdat het de meeste en zwaarst beschermde soorten aantast en een vindplaats van de kamsalamander daarin nog niet is meegenomen.

Reactie GS:

De beoordeling van de effecten op natuur van de verschillende alternatieven heeft plaatsgevonden ten opzichte van de nulsituatie. Hoewel er zeker verschillen zijn in het voorkomen van beschermde soorten, scoren alle alternatieven zeer negatief op dit aspect (Flora- en faunawet). Uit onze gegevens blijkt dat de kamsalamander op 1 locatie in de omgeving van Laarbeek en 2 locaties op grotere afstand is waargenomen. Ook uit de inventarisatiedata van Ravon blijkt dat de kamsalamander in enkele uurhokken rondom Laarbeek is aangetroffen (zoals ook uit de tekst blijkt). De niet weergegeven gegevens over de kamsalamander leiden echter niet tot verandering in de beoordeling van de alternatieven. De vindplekken van deze soort liggen buiten de verschillende tracé-alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Volgens de inspreker kan de tunnel Veghel niet slechter scoren op het gebied van flora en fauna dan een omleiding.

Reactie GS:

Op het aspect Flora- en faunawet scoort de variant 'omleiding Veghel' een '0' ten opzichte van het alternatief door Veghel. Het Veghel-alternatief scoort derhalve gelijk aan de variant 'omleiding' en niet slechter. Er is op dit moment geen groot verschil tussen de beide alternatieven. Beide alternatieven worden in de volgende fase (inpassingsplan en projectMER) gedetailleerder afgewogen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



4.2.2.2.4 Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC

Aantal reacties: (5)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809);

Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen voor onherstelbare aantasting van de omgeving van het Wilhelminakanaal op maatschappelijk, monumentaal, cultureel en landschappelijk vlak door aanleg van het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt een recreatief aantrekkelijk gebied met grote landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien, ondermeer door deze weg zo dicht mogelijk langs de reeds bestaande doorsnijding (Wilhelminakanaal) te leggen. Desalniettemin is er sprake van aantasting en verstoring van natuur- en landschapswaarden. Natuurwaarden worden conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie (Verordening ruimte) gecompenseerd.

Daarnaast wordt bij inpassing van de weg rekening gehouden met landschapswaarden en worden er maatregelen genomen gelet op de gevolgen voor leefbaarheid en recreatief (mede)gebruik.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat aanleg van de oost-westverbinding leidt tot toename van industriële bedrijvigheid en dat hierdoor het landelijke karakter van de gemeente Laarbeek verdwijnt.

Reactie GS:

De oost-westverbinding is nadrukkelijk geen ontwikkelas. Industriële bedrijvigheid kan alleen plaatsvinden op de daarvoor aangeduide locaties.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt aandacht voor het verdwijnen van de cultuurhistorie en oude buurtschappen door de omleiding Veghel.

Reactie GS:

De variant omleiding Veghel wordt op het aspect Cultuurhistorie als lichte verslechtering (-) ten opzichte van de tunnelvariant beoordeeld. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten omleiding en tunnel bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase. Wordt straks voor de omleiding gekozen, dan zal bij de uiteindelijke tracékeuze worden getracht om belangrijke cultuurhistorische elementen en buurtschappen zo veel mogelijk te ontzien.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat het gebied rond Eerde deel uit maakt van nationaal landschap Het Groene Woud. Volgens inspreker zijn hier alleen economische ontwikkelingen van nationaal belang toegestaan en is hiervan geen sprake. Tevens heeft volgens inspreker de omleiding Veghel een grotere impact op het landschap dan een tunnel.

Reactie GS:

Het zoekgebied voor de variant Veghel ligt voor een klein deel (ten westen van de A50) binnen het Nationaal Landschap Het Groene Woud. In de tabel scoort de variant omleiding negatief op de aspecten landschap en cultuurhistorie (ten opzichte van de tunnel) vanwege de aantasting van de waarden in dit gebied. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten omleiding of tunnel bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase en zijn dan onderdeel van de nadere uitwerking. Daarbij wordt de status van Nationaal Landschap als aandachtspunt meegenomen.

Planwijziging:

In paragraaf 2.4 zijn de kaders uit de Verordening Ruimte genoemd die gelden voor de ruimtelijke ontwikkelingen in deel D van de Structuurvisie.

4.2.2.2.4.1 Effecten Landschap Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker wordt door opwaardering van de N279 de landschappelijke structuur rond Veghel, Eerde en Zijtaart vervormd.

Reactie GS:

In de effectbeschrijving van de variant omleiding Veghel wordt inderdaad geconstateerd dat het oude ontginningslandschap bij Eerde wordt aangetast. Deze variant scoort daarom ten opzichte van de ondertunneling bij Veghel negatief (-). Bij de uitwerking van een tracé in de vervolgfase zal aandacht zijn voor de landschappelijke structuren in het gebied.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de conclusie dat het 'Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279' leidt tot geringe landschappelijke aantasting onjuist (themadocument Landschap, cultuurhistorie, archeologie, p.12). Volgens inspreker hebben de doorsnijding van oude akkercomplexen en overkruising van twee beken wel degelijk een groot effect en leidt dit alternatief tot een aanzienlijke aantasting.



Reactie GS:

In het planMER wordt in dit alternatief het Dommeldal gepasseerd door middel van een tunnel. Tracé en lengte hiervan is echter nog niet bekend. Hiermee is ook onduidelijk waar de tunnelmonden zich bevinden en bestaat de kans dat er toch een aantasting van het beekdallandschap (o.a. de Hooidonkse akkers) zal plaatsvinden. Samen met de andere beschreven effecten leidt dit alternatief inderdaad tot een aanzienlijke aantasting (score dubbel min). Dit leidt echter niet tot een andere keuze van het voorkeursalternatief, omdat het oplossend vermogen bij die keuze doorslaggevend is en het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 onvoldoende oplossend vermogen heeft.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.4.3 Effecten Archeologie Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de beoordeling van de varianten omleiding Veghel (0) en tunnel Veghel (-) bij het aspect archeologie. Volgens inspreker is de impact van een omleiding groter dan van een tunnel, omdat een omleiding door onaangestast gebied gaat en een tunnel onder een bestaand tracé wat al is afgegraven.

Reactie GS:

Bij de beoordeling van dit aspect is gekeken naar de trefkans op archeologische waarde. Beide varianten liggen in een gebied met een hoge trefkans. Onderling is er dus geen verschil. De basisvariant tunnel is in eerste instantie beoordeeld ten opzichte van de nulsituatie en scoort vanwege deze hoge trefkans negatief (-).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.5 Effecten Bodem en water Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker mist bij de beoordeling van de tunnel Veghel (in het document Bodem en Water) dat een tunnel geen extra effecten heeft op het grondwater. Deze informatie is wel meegenomen bij de tunnel in Laarbeek.

Reactie GS:

Het oordeel over de negatieve effecten van brug en tunnel is gebaseerd op een inschatting (expert judgement). Deze is afhankelijk van de specifieke situatie in Laarbeek en Veghel. De hier uitgesproken verschillen hebben in de huidige fase nog geen consequenties; beide varianten blijven in beeld. In het projectMER worden beide varianten uitgewerkt en nader in detail onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de beoordeling van de varianten omleiding Veghel en tunnel Veghel bij het aspect bodemkwaliteit. Volgens inspreker is de impact van een omleiding groter dan van een tunnel, omdat bij een omleiding meer grond moet worden afgegraven.



Reactie GS:

De beoordeling van de bodemkwaliteit is gebaseerd op een inschatting (expert judgement). De hoeveelheid vrijkomende grond is hier niet als meest bepalende factor genomen, maar de verstoring van de bodem. De hier uitgesproken verschillen hebben in de huidige fase nog geen consequenties; beide varianten blijven in beeld. In het projectMER worden beide varianten uitgewerkt en nader in detail onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Goedhart - Van Rees, E. (2376950)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker heeft een oost-westverbinding onder het Dommeldal consequenties voor het watersysteem. Het watersysteem heeft volgens inspreker last van bouwwerken dwars op de stroomrichting en van belemmeringen voor het afstromen van grondwater naar beken toe. Volgens inspreker nemen problemen van vernatting en verdroging toe en is bestrijden hiervan veel duurder dan het voorkomen van deze problemen.

Reactie GS:

De uitwerking van de precieze uitvoering en ligging van een tracé is onderdeel van de volgende fase. Het (blijvend) effect van ondertunneling op grondwaterstromingen wordt op dit moment als verwaarloosbaar ingeschat. Grondwater kan zich in dit gebied verplaatsen in een goed doorlatend zandpakket van vele tientallen meters dikte. De belemmering door een tunnel is minimaal. Wel kunnen negatieve effecten op de directe omgeving optreden door het tijdelijk droogleggen van de bouwput tijdens de aanleg. Of problemen met vernatting en verdroging wel of niet optreden, zal in het projectMER en bij eventuele vergunningverlening bij de aanleg nog specifiek onderzocht worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.2.5.3 □ Effecten waterkwaliteit Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de nadelige effecten van het Wilhelmina -alternatief op de waterwingebieden in Lieshout onvoldoende in de beoordeling zijn meegenomen. Het feit dat dit 'nog niet beoordeeld kan worden en in een volgende fase moet worden afgewogen' is volgens insprekers onvoldoende basis om nu een verantwoorde tracékeuze te maken.

Reactie GS:

Inspreker constateert terecht dat zich binnen het plangebied een deel van het waterwingebied Lieshout (van Brabant Water) en het wingebied van Bavaria bevindt. Dit moet meewegen in het oordeel op het onderdeel waterkwaliteit. Binnen de boringsvrije zone Lieshout is er geen effect op de waterkwaliteit van de diepe winningen van Brabant Water en Bavaria. Die worden beschermd door een dikke kleilaag. Het beïnvloedingsgebied van de middeldiepe winning van Bavaria (dat wel kwetsbaar is voor verontreinigingen) is correct benoemd en heeft meegewogen in het eindoordeel. Met het voorkeursalternatief wordt een brede strook planologisch vastgelegd waarbinnen later het tracé (de feitelijke ligging van de weg) zal worden bepaald. De waterwinningen van Brabant Water en Bavaria kunnen bij de latere tracékeuze nog omzeild worden. In dit stadium kan dus nog niet vastgesteld worden of er daadwerkelijk een effect op de waterwingebieden zal zijn. In het projectMER en wegontwerp wordt rekening gehouden met deze wingebieden.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

4.2.2.3 Kansen en belemmeringen voor mitigatie NOC

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het een tekortkoming dat de ambities voor leefbaarheid en natuurwaarden worden neergelegd in de latere uitwerking van het tracé. Inspreker doet hiermee o.a. op maatregelen voor mitigatie en compensatie.

Reactie GS:

De ambities voor natuur zijn vastgelegd in het beleid (EHS) en wet- en regelgeving (Nb-wet, Ff-wet). Door deze ingreep veranderen de ambities niet. Aantasting/verstoring moet via mitigatie en compensatie worden opgeheven. Omdat in deze fase nog niet duidelijk is waar het tracé komt te liggen, en welke aantastingen te verwachten zijn, zijn ook de exacte maatregelen voor mitigatie en compensatie nog niet uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.2.3.2 Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt in het planMER niet terug hoe toename van geluid en fijnstof bij het Wilhelmina -alternatief wordt tegengegaan. Inspreker vraagt zich af of het juridisch geoorloofd is om een toename van verkeer, met gevolgen voor geluid en fijnstof, toe te staan in de kom van Aarle-Rixtel.

Reactie GS:

De aanleg van de nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Een toename van de geluidsbelasting of concentraties stikstofdioxide en fijn stof is mogelijk, maar niet boven de wettelijke normen. In de volgende fase, in het kader van de projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (5)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers zijn de gevolgen van aantasting van de omgeving van het Wilhelminakanaal voor natuur, recreatie, gezondheid en leefbaarheid nauwelijks te compenseren.



Reactie GS:

Wij realiseren ons dat aanleg van infrastructuur altijd een ingreep in het landschap betekent met (meestal) negatieve effecten in de directe omgeving van de infrastructuur voor mens en milieu. Wij willen wel aangeven dat wat betreft de leefbaarheidsaspecten geluid en lucht altijd moet worden voldaan aan wettelijke normen. In de volgende fase, in het kader van de projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken. In die fase zal bij de uitwerking van een tracé ook worden getracht om belangrijke natuurgebieden te ontwijken en indien dat niet mogelijk is te mitigeren of te compenseren conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door insprekers genoemde punten.

4.2.2.3.3 Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC

Aantal reacties: (1)

Milieudefensie (2377285)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de grote bandbreedte van zoekgebieden in het planMER leidt tot een andere beoordeling van effecten dan wanneer concrete tracé's waren gehanteerd. Dit terwijl het bij de Noordelijke alternatieven, beter dan bij het Wilhelmina -alternatief, mogelijk is een tracé te bepalen dat natuur ontwijkt.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. procedure is bedoeld voor het maken van strategische afwegingen op een hoger abstractieniveau. Er wordt in dit stadium (Structuurvisie) alleen een tracézone aangewezen. De bandbreedte van alternatieven is daarbij inderdaad relatief groot. De plan-m.e.r. wordt gevolgd door een meer gedetailleerder m.e.r.-procedure op een lager abstractieniveau (projectMER). In dat kader zullen nog meerdere (uitvoerings)varianten worden onderzocht. De trapsgewijze aanpak is ingevoerd om (via trechtering) te komen tot een betere besluitvorming. Binnen de tracézones is een breed spectrum aan milieu-aspecten in beeld gebracht op een hoger abstractieniveau. Wij menen dat dit voldoende is om tot de huidige afweging te komen en verwachten niet dat een uitwerking in tracés in dit stadium tot een andere keuze had geleid. In de volgende fase wordt bij de uitwerking van een tracé getracht belangrijke natuurgebieden binnen het gekozen zoekgebied te ontwijken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

Woensel, P. van (2370021)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat rust en stilte rondom het Wilhelminakanaal niet te compenseren zijn door elders boerenland tot natuur om te vormen.

Reactie GS:

Wij realiseren ons dat aanleg van infrastructuur altijd een ingreep in het landschap betekent met (meestal) negatieve effecten in de directe omgeving van de infrastructuur voor mens en milieu. Wij willen wel aangeven dat wat betreft de leefbaarheidsaspecten geluid en lucht altijd moet worden voldaan aan wettelijke normen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken. In die fase zal bij de uitwerking van een tracé ook worden getracht



om belangrijke natuurgebieden te ontwijken en indien dat niet mogelijk is te mitigeren of compenseren conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het onjuist dat bij het Wilhelmina -alternatief wel, maar bij de Noordelijke alternatieven onvoldoende aandacht is geschonken aan mitigerende maatregelen of kansen. Dit terwijl het bij de Noordelijke alternatieven beter mogelijk is een tracé te bepalen dat natuur ontwijkt. Insprekers doelen hiermee onder andere op de Dommelbeemden.

Reactie GS:

In paragraaf 1.9 van het themadocument natuur wordt een aanzet gegeven tot compenserende en mitigerende maatregelen. Voor alle alternatieven is hier beschreven hoe een tracé binnen het zoekgebied zou kunnen liggen, opdat zo veel mogelijk negatieve effecten worden voorkomen of kunnen worden gemitigeerd. Ter illustratie worden in het algemeen enkele voorbeelden gegeven van compensatiemogelijkheden. Deze zijn echter niet direct gekoppeld aan het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers is niet gezocht naar tracé's die de schade voor natuur en landschap minimaliseren.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. procedure is bedoeld voor het maken van strategische afwegingen op een hoger abstractieniveau. Er wordt in dit stadium (Structuurvisie) alleen een tracézone aangewezen. De bandbreedte van alternatieven is daarbij inderdaad relatief groot. De planMER wordt gevolgd door een meer gedetailleerde m.e.r.-procedure op een lager abstractieniveau (projectMER). In dat kader zullen nog meerdere (uitvoerings)varianten worden onderzocht. De trapsgewijze aanpak is ingevoerd om (via trechtering) te komen tot een betere besluitvorming. Binnen de tracézones is een breed spectrum aan milieu-aspecten in beeld gebracht op een hoger abstractieniveau. Wij menen dat dit voldoende is om tot de huidige afweging te komen en verwachten niet dat een uitwerking in tracés in dit stadium tot een andere keuze had geleid. In de volgende fase wordt bij de uitwerking van een tracé getracht belangrijke natuurgebieden binnen het gekozen zoekgebied te ontwijken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Volgens de inspreker kunnen natte gebieden, zoals beekdalen en 'wetlands', niet worden gecompenseerd, omdat ze complex, uniek en kwetsbaar zijn.



Reactie GS:

Natuurwaarden die vernietigd of aangetast worden door de realisatie van de Noordoostcorridor zullen worden gecompenseerd conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie. In de praktijk kan het zo zijn dat er dusdanig specifieke kwaliteiten verloren gaan, dat deze niet in de directe omgeving van de ingreep kunnen worden herontwikkeld. In dit geval voorzien de regels in een andere vorm van compensatie. Uiteraard zal bij de uiteindelijke tracékeuze worden getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en ligt de prioriteit bij het mitigeren van de effecten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen zich af waar en in welke mate compensatie van EHS gaat plaatsvinden.

Reactie GS:

Natuurwaarden die vernietigd of aangetast worden door de realisatie van de Noordoostcorridor zullen worden gecompenseerd conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie. Concrete uitwerking van de compensatieopgave kan pas plaatsvinden als de exacte locatie en uitvoering (waaronder mitigatie) van het tracé bekend is.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst op de natuurwaarde van het Dommeldal en hoopt dat hiervoor een aanvaardbare oplossing wordt gevonden.

Reactie GS:

De grote natuurwaarde van het Dommeldal wordt onderkend. Bij doorgang van het project moet de aantasting van deze natuur- (en landschappelijke) kwaliteiten volledig worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Niet voor niets zijn voor het passeren van het Dommeldal een tunnel of een brug onderwerp van onderzoek en besluitvorming. Dit zal ook een onderdeel zijn van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt compensatie geen middel om natuurkwaliteit te verbeteren, maar om verlies hiervan te compenseren. Inspreker verwacht dat beschikbare middelen voor aankoop en inrichting van natuur binnen en buiten de EHS onvoldoende zijn en vinden bovendien dat de gevolgen van een ingreep qua natuurcompensatie onvoldoende zijn uitgewerkt.



Reactie GS:

Natuurcompensatie heeft primair tot doel de negatieve gevolgen van een ingreep voor natuur te compenseren conform de vastgestelde regels. Concrete uitwerking van de compensatieopgave kan pas plaatsvinden als de exacte locatie en uitvoering (waaronder mitigatie) van het tracé bekend is. Omdat hier sprake is van een integrale gebiedsbenadering, kan de optredende compensatieopgave mogelijk zodanig worden ingepast/vormgegeven, dat er per saldo sprake zal zijn van een extra plus in vergelijking met een louter sectorale benadering.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker mist een evenwichtige benadering van People, Planet en Profit voor het Dommeldal. Inspreker vindt dat People en Planet schade zullen ondervinden en dat Profit twijfelachtig is. Inspreker vindt dat een grotere inspanning voor mitigatie van negatieve effecten voor het Dommeldal deel uit dient te maken van de onderzoeken en besluitvorming.

Reactie GS:

De negatieve effecten van het Wilhelmina -alternatief op natuur en landschap van het Dommeldal worden onderkend. Niet voor niets wordt in dit alternatief gesproken van een tunnel (of in de variant van een lange brug) om het Dommeldal te passeren. Hiermee maakt de mitigatie van de effecten op het Dommeldal nadrukkelijk deel uit van onderzoek en besluitvorming.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers betwijfelt of de negatieve effecten voldoende gemitigeerd en gecompenseerd kunnen worden of dat natuurwaarden versterkt kunnen worden, mede door de beperkte beschikbaarheid van grond.

Reactie GS:

Natuurwaarden die vernietigd of aangetast worden door de realisatie van de Noordoostcorridor zullen worden gecompenseerd conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie. In de praktijk kan het zo zijn dat er dusdanig specifieke kwaliteiten verloren gaan, dat deze niet in de directe omgeving van de ingreep, of zelfs niet in de provincie Noord-Brabant, kunnen worden herontwikkeld. In dat geval voorzien de regels in een andere vorm van compensatie. Uiteraard zal bij de uiteindelijke tracékeuze worden getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en ligt de prioriteit bij het mitigeren van de effecten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Remic Fiscaal Juridisch Adviesbureau (2374634)



Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat niet gewacht kan worden met de invulling van mitigatie en compensatie, omdat nu het voorkeursalternatief in hoofdlijnen wordt vastgelegd. Compensatie en mitigatie van verschillende alternatieven dienen in de structuurvisie te worden afgewogen.

Reactie GS:

Door nu niet een voorkeursalternatief, maar een zoekgebied in de structuurvisie op te nemen, worden pas in een volgende fase bij een preciezere tracékeuze de ligging, vormgeving en inpassing duidelijk. Dan zal blijken welke natuurwaarden precies aangetast of verstoord worden door de realisatie van de Noordoostcorridor en kan de concrete uitwerking van de compensatieopgave plaatsvinden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.3 Concluesies planMER en voorkeursalternatief

Aantal reacties: (16)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Althuizen, N.A.P. (2374794); Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Musters, J. (2375923); Rooij, V.R. van (2375608); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Sprengers, J. (2375521); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de totaalbeoordeling niet objectief is, omdat in hun ogen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina -alternatief en onderwaardering van de Noordelijke alternatieven.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het planMER niet objectief is, maar in het voordeel van het Wilhelmina -alternatief is beschreven. Insprekers noemen als voorbeeld het aspect EHS (tabel 1.3, themadocument Natuur). In hun ogen moet het Wilhelmina -alternatief hier negatiever worden beoordeeld dan de Noordelijke alternatieven, niet in gelijke mate.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is



van overwaarding van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven. Bij het aspect EHS heeft het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 de score - - (dat wil zeggen aanzienlijke verslechtering ten opzichte van het nul-alternatief) gekregen en is daarmee negatiever beoordeeld dan het Noordelijk alternatief A50 (score -). Het Wilhelmina -alternatief is wel gelijk (- -) beoordeeld met het Noordelijk alternatief A58 op het aspect EHS, vanwege onder andere het doorsnijden van de EHS van de natte natuurplek Dommeldal en Breughelse Beemden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het planMER niet objectief is, omdat geen betrouwbaarheidsgrenzen van berekeningen worden weergegeven, waardoor volgens insprekers kleine verschillen een andere beoordeling opleveren.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op (betrouwbare) kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Ieder aspect kent zijn eigen criterium of meeteenheid. De beoordeling van de verschillende aspecten kan men dus niet zondermeer onderling bij elkaar optellen. De beoordelingen zijn wel geschikt om verschillen tussen alternatieven te zien en zijn gebruikt om keuzes te kunnen maken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de totaalbeoordeling van het planMER niet objectief is, omdat in hun ogen in het hoofdrapport (hoofdstuk 5, paragraaf 5.4) de negatieve effecten van het Wilhelmina -alternatief worden weggelaten.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden. In paragraaf 5.4 van hoofdstuk 5 (hoofdrapport) zijn negatieve effecten niet weggelaten, maar is per aspect aangegeven welke belemmeringen optreden en welke mogelijkheden er zijn om die belemmeringen weg te nemen. Ook is aangegeven welke belemmeringen niet te verminderen zijn, waarbij mogelijke compenserende en mitigerende maatregelen zijn beschreven. Hierbij zijn alle alternatieven meegenomen, niet alleen het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (7)

Bour, M. (2376854); Kramer-Hangelbroek, L.Y. (2376044); Nienhuis, O. (2376073); Senders, J.H. (2376757); Smits, M.M. (2375987); Smits-de Kramer, C.E. (2376058); Willigen, W.R. v.d. (2375485)

Inspraakreactie:

Insprekers pleiten voor een objectief contra-onderzoek, omdat ze het planMER subjectief en manipulatief vinden.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat een milieueffectrapportage juist het instrument is waarbij met behulp van een objectieve methode effecten worden vergeleken. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en zien geen aanleiding tot een contra-onderzoek.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers merken ten aanzien van paragraaf 4.2.3 op dat het argument van compacte vormgeving en concentratie van verstedelijking niet klopt, omdat het Wilhelmina -alternatief geen verstedelijkingsas is en het stedelijk gebied hiermee niet wordt begrensd, in tegenstelling tot de Noordelijke alternatieven.

Reactie GS:

Wij zijn het met de inspreker eens dat in dit geval de argumenten van compacte vormgeving en concentratie van verstedelijking niet juist zijn gekozen. Bedoeld is aan te geven dat het Wilhelmina -alternatief past in het streven naar bundeling van infrastructuurlijnen niet van verstedelijking. Het Wilhelmina -alternatief wordt hier gebundeld met het Wilhelminakanaal. Voor de noordelijke alternatieven geldt dit argument niet, daar zijn geen mogelijkheden voor het bundelen van infrastructuurlijnen.

Planwijziging:

In paragraaf 4.3 is aangescherpt welke ruimtelijk-economische ontwikkelkansen de alternatieven bieden aan de gebiedsontwikkeling aangescherpt. Er zijn enkele overwegingen toegevoegd. Deze hebben betrekking op de mogelijkheid infrastructuur te bundelen en op de relatie met het Rijk van Dommel en Aa.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst op tabellen 4.1 en 4.2 in bijlage 2 (samenvatting planMER Noordoostcorridor). In de conclusies bij die tabellen is beschreven dat het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58 voldoende oplossend vermogen hebben. Inspreker vraagt zich af waarom het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 is afgevalen ten gunste van het Noordelijk alternatief A58. Dit laatste alternatief heeft in tabel 4.1 namelijk 6 plusjes en het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 7 plusjes.

Reactie GS:

Op de eerste plaats is het methodisch niet juist om de plusjes van verschillende criteria uit tabel 4.1 in bijlage 2 (samenvatting planMER Noordoostcorridor) op te tellen of te vergelijken. De relatieve waardering kan uitsluitend per aspect worden nagegaan door de scores van de alternatieven op dat aspect onderling te vergelijken. Het oplossend vermogen is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bevoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit de vergelijking van de verschillende alternatieven wat betreft oplossend vermogen blijkt dat het Noordelijk alternatief A58 op alle vier genoemde aspecten



(licht) positief scoort. Het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 heeft op één van deze aspecten (namelijk de bereikbaarheid van clusters van bedrijvigheid in Brainport) geen positief effect. Om die reden is dit alternatief afgevalln. Wij zullen deze afweging in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalln.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker wijst op tabel 4.1 in bijlage 2 (samenvatting planMER Noordoostcorridor). Inspreker merkt op dat het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 4 plusjes meer heeft dan het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279, waarvan 2 voor verkeersveiligheid. Inspreker betwijfelt of opwaarderen van de N279 zoveel bijdraagt aan de verkeersveiligheid en of een verschil van 2 plusjes qua oplossend vermogen tussen beide alternatieven zo'n grote investering waard is.

Reactie GS:

Op de eerste plaats is het methodisch niet juist om de plusjes van verschillende criteria uit tabel 4.1 in bijlage 2 (samenvatting planMER Noordoostcorridor) op te tellen of te vergelijken. De relatieve waardering kan uitsluitend per aspect worden nagegaan door de scores van de alternatieven op dat aspect onderling te vergelijken. In paragraaf 1.4.9 van het themadocument Verkeer en bereikbaarheid is beschreven hoe de scores voor verkeersveiligheid tot stand zijn gekomen en waarom het opwaarderen van de N279 veel bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het oplossend vermogen is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Het aspect verkeersveiligheid maakt hier geen deel van uit. Uit de vergelijking van de verschillende alternatieven wat betreft oplossend vermogen blijkt dat het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 op één van deze aspecten (namelijk de bereikbaarheid van clusters van bedrijvigheid in Brainport) geen positief effect heeft. Om die reden is dit alternatief afgevalln.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat in het planMER niet is aangetoond dat de Noordelijke alternatieven A50 en A58 onvoldoende oplossend vermogen hebben en vindt dat zij de natuur, het landschap en de leefbaarheid van Laarbeek minder aantasten.

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid. Zowel het Wilhelmina-alternatief als het Noordelijk



alternatief A58 hebben ingrijpende gevolgen voor het Dommeldal en de Breughelse Beemden. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker krijgen onbelangrijke criteria of criteria waarop het Wilhelmina -alternatief positief scoort een te zwaar gewicht in de overzichtstabel. Inspreker vindt dit onacceptabel, omdat bestuurders beslissingen nemen op basis van deze tabel.

Reactie GS:

In de overzichtstabel wordt aan de aspecten geen verschil in gewicht toegekend. In de bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief is op de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Dit is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaardering N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaardering N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid. Beide alternatieven hebben ingrijpende gevolgen voor het Dommeldal en de Breughelse Beemden. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is het niet eens met de conclusie (planMER, hoofdrapport, p. 36) dat geen eensluidend oordeel is te geven over de vijf genoemde varianten en dat uit de analyse van milieu-effecten van alternatieven en varianten alleen kan worden geconcludeerd dat zij alle negatief scoren.

Reactie GS:

In deze fase wordt een keuze gemaakt tussen de vijf alternatieven en nog niet tussen varianten. Alternatieven zijn de bundels van zoekgebieden, waarbinnen meerdere varianten mogelijk zijn. Van een aantal van die varianten zijn, vooruitlopend op de volgende fase, de effecten al in beeld gebracht. Deze zijn samengevat in tabel 5.4 (hoofdrapport, p. 36). De conclusie dat geen eensluidend oordeel is te geven hoort bij die tabel en heeft betrekking op een keuze tussen de varianten. De varianten kunnen onderling niet met elkaar worden vergeleken, omdat ze op meerdere locaties betrekking hebben en per variant kunnen worden vergeleken met het basis-alternatief. Dat er geen eensluidend oordeel is te geven betekent dat we de keuze tussen de varianten nu nog niet (kunnen) maken. Daarom worden deze varianten meer in detail onderzocht in de volgende fase. De conclusie 'dat uit de analyse van milieu-effecten van alternatieven en varianten alleen kan worden geconcludeerd dat zij alle negatief scoren', is een korte samenvatting van de conclusies die in paragraaf 5.3 bij de diverse milieueffecten uitgebreider zijn beschreven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het kwalijk dat bij de vergelijking tussen de varianten omleiding en tunnel Veghel de gevolgen voor Veghel zwaarder lijken te wegen dan de gevolgen voor Eerde en Zijtaart.

Reactie GS:

Bij de vergelijking van effecten tussen alternatieven en varianten is telkens gekeken naar de effecten voor het gehele studiegebied, niet uitsluitend naar specifieke locaties binnen de gemeente Veghel. In de Structuurvisie wordt overigens nog geen keuze gemaakt tussen de varianten bij Veghel. Beide varianten maken onderdeel uit van de vervolgstudie. Vanzelfsprekend worden daar alle belangen zorgvuldig afgewogen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de scores op verschillende aspecten onderling niet vergelijkbaar zijn, omdat is gewerkt met zoekgebieden. Volgens insprekers maakt het gebruik van zoekgebieden voor het aspect verkeer en bereikbaarheid niet uit, maar voor natuur, woon- en leefmilieu en de financiën wel. Volgens insprekers is bijvoorbeeld bij het Noordelijk alternatief A50 binnen het zoekgebied een tracé mogelijk dat nauwelijks de natuur aantast.

Reactie GS:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rooij, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat in het planMER niet is aangetoond dat de Noordelijke alternatieven A50 en A58 onvoldoende oplossend vermogen hebben.

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid. In de afweging is gekozen voor alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.2.3.1 Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)



Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de geringe toegevoegde waarde van een nieuwe oost-westverbinding voor de (inter) nationale, regionale en lokale bereikbaarheid de aanleg ervan niet rechtvaardigt.

Reactie GS:

De toegevoegde waarde van een nieuwe oost-west verbinding zit voor het regionale en lokale verkeer vooral in het afvangen van een groot deel verkeer van de A270 en andere wegen in het middengebied. Dit draagt bij aan de Brainport-doelstelling om het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa te verminderen om dit te kunnen ontwikkelen tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Op (inter)nationaal niveau draagt deze het meest bij in de vorm van robuustheid van het hele wegennet. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit de resultaten blijkt dat het Wilhelmina -alternatief opwaarden van de N279 voor die aspecten de meeste verbetering geeft ten opzichte van het nulalternatief. Wij zijn van mening dat deze resultaten de aanleg van de oost-westverbinding rechtvaardigen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af in hoeverre de oost-westverbinding bijdraagt aan de doelstelling voor 'vergroenen' van het middengebied. Dit in relatie tot afwaardering van andere wegen, vooral de A/N270 waar na afwaardering nog 30.000 voertuigen per dag gebruik van maken.

Reactie GS:

De A270 is druk bezet in de autonome situatie in 2020 (ongeveer 50.000 motorvoertuigen/etmaal), waarbij doorstromingsproblemen kunnen optreden. Aanleg van de oost-westverbinding zorgt voor een aanzienlijke afname van de hoeveelheid verkeer op de A270 en voor ontlasting van andere wegen in het groene middengebied. De nieuwe oost-westverbinding neemt voor een groot deel dit regionale en lokale verkeer over.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (5)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Lugt, T.J.M. van der (2375936); NOC 4; Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de Noordelijke alternatieven voldoende en in dezelfde mate als het Wilhelmina -alternatief bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarden N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarden N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Houben, J.M. (2375567)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de oost-westverbinding geen oplossing biedt voor de regionale verkeersproblemen.

Reactie GS:

De oost-westverbinding is voornamelijk van belang voor het regionale en lokale verkeer en vangt voor een groot deel verkeer af van de A270 en andere wegen in het middengebied. Dit draagt bij aan de Brainport -doelstelling om het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa te verminderen om dit te kunnen ontwikkelen tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. In tabel 1.17 van de bijdrage verkeer en bereikbaarheid van het planMER is zichtbaar dat 92% van het verkeer op de oost-westverbinding regionaal gebonden verkeer is. De oost-westverbinding zorgt ervoor dat de zwaardere verkeersstromen op wegen gaan rijden die hiervoor geschikt zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de totaalbeoordeling niet objectief is, omdat in zijn ogen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina -alternatief en onderwaardering van de Noordelijke alternatieven.

Reactie GS:

Een MER is bedoeld om via een objectieve methode inzicht te bieden in de effecten van een ontwikkeling. Een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt hier vervolgens advies over uit. In het planMER is, in lijn met het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de Notitie Reikwijdte en detailniveau, een objectieve inschatting van effecten gegeven op basis van expert judgement en zo mogelijk (eenvoudige) berekeningen. De beoordeling is voor een aantal aspecten gebaseerd op kwantitatieve en voor andere aspecten op kwalitatieve gegevens. Wij zijn van mening dat het onderzoek op de beschreven wijze heeft plaatsgevonden en dat geen sprake is van overwaardering van het Wilhelmina-alternatief ten opzichte van de Noordelijke alternatieven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de verkeerseffecten tegenvallen en vindt dat niet is getoetst in hoeverre geconstateerde en verwachte bereikbaarheidsproblemen met elk van de alternatieven worden opgelost. Inspreker vindt dan ook dat met de gegevens uit het Themadocument Verkeer en Bereikbaarheid nut en noodzaak niet worden aangetoond. Inspreker baseert deze conclusie op volgens hem ontbrekende informatie over reistijden, op de reeds voldoende bereikbaarheid van regio en de economische clusters in 2020, op de reeds voorgenomen verbreding van A2-A67-A58 en mogelijk N279, op de I/C verhouding die in 2020 nauwelijks problemen oplevert, op de geringe afname van verkeer op wegen in het middengebied, op de nog steeds hoge intensiteiten op de A/N270, op de blijvende problemen op het rijkswegennet, op de minimale overbelasting van het provinciaal wegennet en verkeer op de T, op het feit dat de robuustheid alleen wordt vergroot (binnen en) op de ruit en op de geringe verschillen in ongevalskansen tussen alternatieven.



Reactie GS:

In de bestuurlijke afweging om te komen tot een voorkeursalternatief is op de eerste plaats gekeken naar het oplossend vermogen van de alternatieven. Dit is in het planMER onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Op basis van deze vergelijking blijven twee alternatieven over: het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 en het Noordelijk alternatief A58. Een nadere beschouwing leert dat het oplossend vermogen van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 duidelijk groter is vooral qua ontlasting van het Rijk van Dommel en Aa en robuustheid. Overigens zal de A270 in de toekomst met doorstromingsproblemen te kampen krijgen. In tabel 1.10 en 1.11 is inzichtelijk dat de alternatieven met een oost-westverbinding (en vooral het Wilhelmina -alternatief) het best scoren op het ontlasten van het middengebied (Rijk van Dommel en Aa) en het bewoond gebied. Ten aanzien van reistijden als criterium: dit is al opgenomen in 'bereikbaarheid clusters'. Hiermee wordt gekeken hoeveel mensen binnen 30 minuten de economische clusters kunnen bereiken. Verder zijn ontwikkelingen waar besluitvorming over is (waaronder verbreding A2) reeds meegenomen in het nulalternatief. Deze ontwikkelingen bieden onvoldoende soelaas ten aanzien van de bovengenoemde doelen. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De problemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

Paragraaf 4.2.3 bevat een toelichting op de tabel met de scores van de alternatieven op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen. Deze scores zijn gecombineerd met de gegevens over herkomst en bestemming van verkeer.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

4.3 □ Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen

Aantal reacties: (2)

Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen zich af wat doorslaggevend is geweest voor de keuze voor het Wilhelmina -alternatief en waarop het verschil in de beoordeling is gebaseerd.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Hieruit blijkt dat het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 de beste resultaten heeft. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden. In



paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om de tunnelvariant bij Veghel op te nemen in de Structuurvisie en de kostenraming.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden. In de kostenraming staat "kent een bandbreedte van 815 miljoen tot 1,3 miljard 'of meer'". Een tunnelvariant is onderdeel van die toevoeging 'of meer'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berkel, RAM van (2376231)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat inwoners van het Lieshoutse bos en Deense hoek de dupe zijn van een nieuwe weg en daarom ergens anders moeten gaan wonen.

Reactie GS:

In deze fase stellen wij een zoekgebied vast en nemen wij geen besluit over de precieze ligging van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal. Bij de verdere uitwerking wordt een projectMER opgesteld die de effecten op nabij gelegen woongebieden inzichtelijk maakt. Hierbij wordt ook gekeken hoe effecten geminimaliseerd kunnen worden. Gelet daarop kan nu geen zekerheid worden gegeven over wie ergens anders moeten gaan wonen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 3

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de belangen van inwoners uit Laarbeek onvoldoende worden meegewogen en dat de omgeving van het Wilhelminakanaal onherstelbaar wordt aangetast.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Wij zijn van mening dat de belangen van inwoners uit Laarbeek, ook door de samenwerking met de gemeente Laarbeek, voldoende zijn meegewogen. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien of de negatieve gevolgen voor mens en milieu te beperken of te compenseren. Dit zal ook een aandachtspunt zijn in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (3)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

*Inspraakreactie:*

Insprekers zijn van mening dat het provinciaal bestuur in haar keuze alle belangen, huidige en toekomstige, zorgvuldig moet afwegen.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat er een zorgvuldige afweging van belangen is gemaakt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 5

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de aantasting van de natuur, aantasting van leefbaarheid van omwonenden en de hoge kosten onacceptabel.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze mening. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen beantwoordt en het beste oplossend vermogen heeft voor de bereikbaarheid. Wij beseffen dat aanleg van infrastructuur negatieve gevolgen kan hebben voor mens, natuur en milieu in de directe omgeving van de infrastructuur. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast. Uitwerking van een tracé is onderwerp van de volgende fase. Het zo mogelijk beperken en compenseren van aantasting is daarbij een aandachtspunt, evenals een uitwerking van de kosten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Berlo, L.F.M. van (2376560)

Inspraakreactie:

Door aanleg van de oost-westverbinding langs het Wilhelmina -kanaal wordt volgens inspreker een goede verbinding naar Aarle-Rixtel en Helmond afgesloten.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat juist nieuwe, hoogwaardige verbindingen voor Laarbeek richting Eindhoven en Helmond worden gecreëerd. Er is verder niet besloten om bestaande verbindingen op te heffen, dus de bereikbaarheid naar Aarle-Rixtel blijft (via de N615) gewaarborgd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de huidige rust en stilte langs het Wilhelminakanaal en de waarde van dit gebied voor bewoners en recreanten mee te nemen in de afweging.

Reactie GS:

Wij beseffen dat op dit moment langs het Wilhelminakanaal rust en stilte heerst, en dat dit van grote waarde is voor bewoners en recreanten van dat gebied. Hoewel deze waarden moeilijk te vangen zijn in criteria hebben wij in de planMER-studie diverse aspecten, ook voor leefbaarheid, natuur en milieu meegenomen. In de afweging is vooral het oplossend vermogen voor de bereikbaarheid doorslaggevend geweest. Daarnaast is het behouden en ontwikkelen van



een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport -regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rooij, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de waarde van het gebied als recreatief uitloopegebied voor de regio wordt onderschat.

Reactie GS:

Wij onderkennen dat ook de omgeving van het Wilhelminakanaal in de huidige situatie een functie vervult als recreatief uitloopegebied. Het behouden en ontwikkelen van hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport -regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Buurtschap Laverdonk (2372874)

Inspraakreactie:

Inspreker verwacht dat de N279 zal fungeren als parallel voor de A2 en veel (vracht)verkeer zal aantrekken. Om de robuustheid voor de toekomst te waarborgen wil inspreker de 0-variant handhaven, dat wil zeggen 2 rijbanen, 80 km en gelijkvloerse aansluitingen.

Reactie GS:

De vrees van inspreker is grotendeels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase. Duidelijk is wel dat niets doen voor de N279 geen optie is, omdat in dat geval problemen bij Veghel ontstaan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Beer, H. de (2375512)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker past de oost-westverbinding niet bij het voornemen van de rijksoverheid om het Rijk van Dommel en Aa als Rijksbufferzone aan te wijzen.

Reactie GS:

Het realiseren van een oost-westverbinding aan de rand van het Rijk van Dommel en Aa - gebundeld aan het aanwezige Wilhelminakanaal - en het opwaarderen van de N279 ontlast de bestaande wegen in het Rijk van Dommel en Aa. Hierdoor kan het gebied tot bloei komen naar de doelstellingen passend bij het Rijk van Dommel en Aa en een Rijksbufferzone. Tevens is het binnen een Rijksbufferzone toegestaan nieuwe infrastructuur aan te leggen zolang deze de functie van het gebied voor dagrecreatie niet benenmert. Het voortbestaan van het instrument Rijksbufferzone is overigens door het huidige regeerakkoord onzeker.



Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Verhagen, H.P.J.M. (2376083)

Inspraakreactie:

Inspreker meent dat aanleg van een oost-westverbinding leidt tot ontwikkeling van woonwijken en industrieterreinen langs het tracé. Dit zorgt voor een verdere aantasting van het gebied.

Reactie GS:

Wij willen benadrukken dat in onze visie de oost-westverbinding geen ontwikkelas wordt, zoals ook aangegeven is in de ontwerp-Structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Goedhart - Van Rees, E. (2376950)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker heeft de sterke economische ontwikkeling van Venlo gevolgen voor de gebiedsontwikkeling Zuidoost-Brabant en aanpassing van de infrastructuur. Volgens inspreker impliceert een betere bereikbaarheid voor Venlo ook dat het hoofdwegennetwerk wordt aangepast, waardoor de verbinding tussen Eindhoven en Helmond (inspreker doelt hiermee op de nieuwe oost-westverbinding) in de ogen van inspreker overbodig lijkt te zijn geworden. Deze heroverweging biedt volgens inspreker tevens een kans om het Dommeldal te sparen.

Reactie GS:

Uit de herkomst en bestemming van het verkeer in 2020 uit het planMER blijkt dat doorgaand verkeer uit het oosten in hoofdzaak de A67 zal blijven volgen als de Noordoostcorridor wordt aangelegd. Op de nieuwe oost-westverbinding en de N279 na opwaardering rijdt vooral lokaal en regionaal gebonden verkeer. De combinatie van beide weggedeelten zorgt er voor dat vooral dat lokale en regionale verkeer goed geleid kan worden. De A270 kan zijn functie van verbinding tussen Eindhoven en Helmond zonder deze weg op te moeten waarderen behouden terwijl het verkeer op andere wegen in het Rijk van Dommel en Aa wordt beperkt met een positieve uitwerking op de doelstelling van rust, ruimte en recreatie in dat gebied.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.3.2 □ Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat geen goede afweging tussen de alternatieven kan worden gemaakt, omdat gegevens over beschermde soorten onvolledig zijn.

Reactie GS:

Voor het abstratieniveau van een planMER en voor de keuze om een zoekgebied vast te leggen zijn de gegevens voldoende volledig. In de volgende fase, bij het projectMER, zullen gegevens over beschermde soorten nader in beeld worden gebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers wordt de leefbaarheid en het uitloopegebied van inwoners van Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Lieshout door het voorkeursalternatief ernstiger aangetast dan het Noordelijk alternatief A50. Dit is volgens insprekers in strijd met het doel om het middengebied te versterken als uitloopegebied voor de regio.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 biedt onvoldoende oplossend vermogen en is daarom afgevalen. Het behouden en ontwikkelen van een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is wel een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het inconsequent dat bij de woningbouw en bedrijventerreinen (wij gaan ervan uit dat insprekers hiermee de MEROS-studie bedoelen) goed naar natuur en landschap wordt gekeken, maar bij de weg niet.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat ook in het planMER Noordoostcorridor diverse aspecten van natuur en landschap uitgebreid zijn onderzocht. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om bij de afweging van oplossingen bij Veghel het aspect leefbaarheid zwaarder mee te wegen.

Inspreker doelt op de afsnijding van enkele buurtschappen van Zijtaart door een omleiding en op de gevolgen van een omleiding in de directe omgeving voor de gezondheid en veiligheid van inwoners van Zijtaart.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg, die van toepassing is op de variant 'omleiding Veghel' bij de N279. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant. Beide varianten gaan mee naar de vervolgfase, waarin onder andere de precieze ligging en inpassing van een tracé nader wordt uitgewerkt. Daarbij zijn leefbaarheid van kernen en gezondheid een aandachtspunten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

*Aantal reacties: (1)*

Lankvelt, J. van (2359854)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat woon- en leefmilieu zwaarder in de beoordeling moet wegen. Indien dat gebeurt is volgens inspreker de enige optie om de weg tussen Son en Lieshout ten noorden van het Wilhelminakanaal te leggen. Dit spaart diverse woongebieden, de natuur, het milieu en agrarische bedrijven.

Reactie GS:

In het kader van het planMER zijn uitvoerige geluids- en luchtkwaliteitsberekeningen gemaakt. De resultaten daarvan zijn meegenomen bij de afwegingen tussen de verschillende alternatieven als één van de criteria. In de afweging is gekozen voor het alternatief met het meeste oplossend vermogen, dat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. In elk geval moet in de nieuwe situatie worden voldaan aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Daarmee wordt een onaantvaardbare situatie voorkomen. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast, waarbinnen nog verschillende varianten mogelijk. De door inspreker voorgestelde variant is in het planMER onderzocht als de variant 'alternerende ligging' binnen het Wilhelmina-alternatief. Wij maken nu nog geen keuze tussen varianten, alle varianten worden meegenomen in de volgende fase. In die volgende fase, in het kader van het projectMER, is leefbaarheid een aandachtspunt. Dan zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken en wordt ook bekeken waar een tracé precies moet komen te liggen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat Aarle-Rixtel en Lieshout minder aantrekkelijk worden als uitloopegebied voor Helmond.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van uw zorg. Wij onderkennen dat ook de omgeving van het Wilhelminakanaal in de huidige situatie een functie vervult als recreatief uitloopegebied. Het behouden en ontwikkelen van een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, worden de diverse functies die het gebied vervult betrokken bij de nadere uitwerking.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bogaard, B.L.H. van den (2376140)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt de natuur te behouden.



Reactie GS:

Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien of de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren. Dit zal onderdeel van uitwerking in de vervolgfase zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berkel, RAM van (2376231)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat niet alles moet wijken voor de leefbaarheid van de stad. Ook het platteland is een aantrekkelijke leefomgeving.

Reactie GS:

Wij vinden in het algemeen dat er moet worden gezocht naar een balans tussen stad en platteland. Die balans hebben wij samen met de regio gezocht in het kader van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad. Daarin is een integrale ontwikkelingsrichting voor de hele regio Eindhoven-Helmond geformuleerd. Deze is nader toegelicht in hoofdstuk 2. In deze structuurvisie geven wij uitwerking aan specifieke onderdelen van die visie, zoals de Noordoostcorridor.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven-Helmond inhoudelijk omschreven.

Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat toerisme en recreatie (wandelen-, fiets- en ruiterspaden) in de streek onaantrekkelijker worden door de komst van een weg dwars door het gebied.

Reactie GS:

Wij onderkennen dat de omgeving van het Wilhelminakanaal in de huidige situatie een functie vervult als recreatief uitloopegebied. Het behouden en ontwikkelen van een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat er in het middengebied (bijvoorbeeld bij Stiphout) woeste ontoegankelijke natuur komt waar niet meer gewandeld kan worden.



Reactie GS:

Deze vrees is in onze ogen ongegrond, omdat het middengebied (het Rijk van Dommel en Aa) juist ontwikkeld gaat worden tot een hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners van Brainport, met veel groen en kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Toegankelijkheid is daarbij een belangrijk item.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (5)

Dorpsraad Zijtaart (2359914); NOC 1; Lathouwers, W. (2374977); Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195); Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat een Gezondheids Effect Screening (GES) integraal deel van de besluitvorming uitmaakt.

Reactie GS:

In het planMER is de systematiek van de Gezondheids Effect Screening (GES) reeds als grondslag toegepast. Hierbij zijn de in het handboek GES gehanteerde grenswaarden als uitgangspunt genomen voor de beschrijving van gezondheidseffecten van de alternatieven en varianten. Bij de verdere uitwerking van het project MER zal het thema gezondheid een aandachtspunt zijn en nader in detail worden onderzocht. Hierbij kan de GES systematiek worden gebruikt, zodat bij de uiteindelijke keuze met gezondheid rekening wordt gehouden.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op de GES-systematiek.

Aantal reacties: (8)

NOC 5; Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 2; Bree, H.M.J. van (2378829); NOC 1; Lugt, T.J.M. van der (2375936); NOC 6; Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze zorg. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien en is een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Ook de uitwerking van compensatie en mitigatie is onderdeel van uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door insprekers genoemde punten.

Aantal reacties: (2)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de aanleg van een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in strijd met de ambities voor rust, ruimte en recreatie in het middengebied. De natuur in het middengebied wordt juist aangetast.



Reactie GS:

Wij zijn van mening dat met de aanleg van het voorkeursalternatief de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied wordt verminderd, waardoor de gewenste ontwikkeling tot een groen gebied kan plaatsvinden. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien. Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de kwaliteiten van rust, ruimte en recreatie voor inwoners uit Eerde, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel en Helmond net zo belangrijk zijn als voor mensen in het Brainportgebied en het middengebied. Een weg langs het Wilhelminakanaal past hier niet bij.

Reactie GS:

Wij zijn het met insprekers eens dat genoemde kwaliteiten voor alle bewoners en gebruikers van het hele gebied van gelijkwaardig belang zijn. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, wordt de leefbaarheid van kernen betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (4)

Biemans, F.M.J. (2372869); Biemans, M.J.A. (2372870); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871); Swinkels-Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onacceptabel dat de zwaarst beschermde en deels niet-compenseerbare natuur en de leefbaarheid van omwonenden wordt aangetast door nieuwe infrastructuur langs Mariahout.

Reactie GS:

In de afweging zijn de Noordelijke alternatieven A50 en A58, die langs Mariahout lopen, afgevallен. Het bezwaar van insprekers is niet aan de orde.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (5)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Rooij, V.R. van (2375608); Sprengers, J. (2375521); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers geven de voorkeur aan (één van) de Noordelijke alternatieven omdat ze positiever scoren op natuur- en milieueffecten.

*Reactie GS:*

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. De Noordelijke alternatieven A50 en A58 bieden onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief oplossend vermogen voor deze aspecten. Daarnaast hebben ook de Noordelijke alternatieven negatieve effecten op natuur, landschap en leefbaarheid, hetzij in (iets) mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om de N279 niet op te waarderen, omdat dit een bedreiging is voor het groene gebied ten zuiden van Veghel.

Reactie GS:

Uit het planMER blijkt dat opwaardering van de N279 noodzakelijk is, ten behoeve van het oplossend vermogen voor de hele Brainport-regio en ter voorkoming van problemen in Veghel. Bij de uitwerking in de volgende fase komen de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé, ook ten zuiden van Veghel, aan de orde.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Niele, S.F. van (2376287); Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat natuur en landschap een ondergeschikte rol spelen in de afweging van alternatieven, omdat waardevolle landschappen uit de EHS worden aangetast ten gunste van inrichting van gebieden, die geen onderdeel uitmaken van de EHS.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. Het zoekgebied van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 bevat inderdaad een aantal EHS-gebieden. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Daarnaast wordt, in het kader van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost, het Rijk van Dommel en Aa ontwikkeld als een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker mag de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal uit het oogpunt van cultuurhistorie, landschap en natuur niet aangelegd worden, omdat deze een aantrekkelijk, kleinschalig landschap met monumentale boerderijen en oude watermolens doorsnijdt. Inspreker noemt o.a. de gebieden Hooidonk, Olen en Molenheide.

*Reactie GS:*

Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om relevante waarden voor cultuurhistorie, landschap en natuur te ontzien of de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren. Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het Noordelijk alternatief A50 geen goede optie, omdat deze teveel druk legt op Sint-Oedenrode. Inspreker stelt een andere variant voor: via Jekschotse Heide, Jekschot, Veghelse Hoek en Boerdonkse Kampen naar de (verbrede) N279.

Reactie GS:

Wij zijn het met inspreker eens dat het Noordelijk alternatief A50 geen goede optie is. Dit alternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen en is om die reden afgefallen. De door inspreker genoemde variant maakt geen onderdeel uit van de Notitie Reikwijdte en detailniveau van het planMER en is daarom niet onderzocht. Van deze variant verwachten wij overigens, net zoals van het Noordelijk alternatief A50, onvoldoende oplossend vermogen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Arends, G.F. (2374538)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de natuuraspecten zwaarder te laten wegen bij de afweging en geeft aan dat ondertunnelen een prima optie is.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. In de Structuurvisie wordt een zoekgebied vastgelegd en wordt nog geen keuze gemaakt tussen varianten, zoals bruggen, tunnels of omléidingen. Dergelijke varianten worden nader onderzocht in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker worden de stedelijke uitloopgebieden (zoals het Rijk van Dommel en Aa) door het voorkeursalternatief aangetast en mag daarom geen sprake zijn van aanleg van een oost-westverbinding.

Reactie GS:

Het behouden en ontwikkelen van hoogwaardig recreatief uitloopgebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is juist een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Met de aanleg van het



voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat een verantwoorde gebiedsontwikkeling vraagt om behoud en ontwikkeling van natuur en vraagt om in de afweging rekening te houden met natuurwaarden en leefbaarheid.

Reactie GS:

Het behouden en ontwikkelen van natuur is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt in de gebiedsontwikkeling Brainport Oost het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. In de planMER-studie hebben wij diverse aspecten, ook voor leefbaarheid, natuur en milieu meegenomen. In de afweging is vooral het oplossend vermogen voor de bereikbaarheid doorslaggevend geweest. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien of de negatieve gevolgen voor natuur en leefbaarheid te beperken of te compenseren. Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken. In die vervolgfase geven wij ook inhoud aan een integrale gebiedsimpuls.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Lugt, T.J.M. van der (2375936)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de te vrezen aantasting van leefbaarheid van omwonenden, met name in de kernen Aarle-Rixtel en Lieshout onacceptabel.

Reactie GS:

De nieuwe weg wordt getoetst aan wettelijke normen voor bijvoorbeeld lucht en geluid en mag deze niet overschrijden. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, is leefbaarheid van kernen een aandachtspunt. In die fase zal bijvoorbeeld meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen met onder andere betrekking op door inspreker genoemde punten.

4.3.3 □ Integrale afweging Bestuurlijk kader Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de provincie meer oog had moeten hebben voor de belangen van een kleine gemeente als Laarbeek.



Reactie GS:

Wij zijn van mening dat wij, doordat de gemeente Laarbeek in het hele proces betrokken is, voldoende oog hadden en houden voor de diverse Laarbeekse belangen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de provincie met de keuze voor het voorkeursalternatief voorbij gaat aan het advies van de Adviesgroep.

Een deel van de Adviesgroep acht verbreding van de N279 voldoende oplossing van de bereikbaarheidsproblemen en adviseert om eerst de N279 te verbreden en vervolgens, indien nodig en na evaluatie van het effect van de N279, te beslissen over aanleg van de oost-westverbinding. Inspreker vindt dat dit punt door de stuurgroep onder leiding van de Provincie zonder afdoende motivering van tafel is geveegd.

Reactie GS:

Het advies van de Adviesgroep is door de Stuurgroep betrokken bij haar advisering aan Gedeputeerde Staten over het voorkeursalternatief. De Stuurgroep vond het onderdeel van het advies van de Adviesgroep dat pleit voor volgtijdelijkheid door eerst de N279 te realiseren niet aanvaardbaar. De Stuurgroep vond een benadering van de Noordoostcorridor als één geheel belangrijk, omdat dit anders leidt tot een verzwaring van de verkeersproblemen op vitale delen in de regio (bijvoorbeeld in Helmond en Veghel). De Stuurgroep bleef daarom bij haar voorlopig advies van 26 februari 2010 dat het Wilhelmina -alternatief inclusief opgewaardeerde N279 het grootste oplossend vermogen heeft inzake de bereikbaarheidsvraagstukken voor de Zuidoostvleugel van BrabantStad en het Rijk van Dommel en Aa. De Stuurgroep heeft de andere aandachtspunten van de Adviesgroep in haar advies overgenomen.

Planwijziging:

In paragraaf 4.4 is expliciet de conclusie opgenomen dat het niet voldoende is alleen de N279 op te waarderen.

4.3.4 □ Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

IVN Laarbeek (2376328)

Inspraakreactie:

Inspreker wil dat het geld dat wordt bespaard door het niet aanleggen van de oost-westverbinding wordt besteed aan andere doeleinden, zoals duurzame verkeer- en mobiliteitsoplossingen.

Reactie GS:

Door de overheid wordt reeds een mix aan maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid van de Brainport-regio te verbeteren. Het gaat om maatregelen als prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en fiets. Dit gebeurt via de zogenaamde Zevensprong van Verdaas. Deze maatregelen zijn in hun effect meegenomen in de MER-studie. Al deze maatregelen zijn aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen. Daarom menen wij dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de kosten voor de alternatieven beter onderbouwd moeten worden en dat financiën in de afweging moeten worden meegenomen.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. Naar onze mening is dat voor dit moment en het besluit dat in deze fase voorligt, voldoende. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Daarnaast wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook financieringsmogelijkheden en opbrengsten voor de gebiedsontwikkeling Brainport Oost in beeld worden gebracht.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

Aantal reacties: (3)

NOC 2; Biemans -Corsten, L.A.M. (2372871); Schepers, P. (2376266)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de hoge kosten voor de weg onverantwoord en wensen hier niet aan mee te betalen.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Op dit moment zijn nog geen afspraken gemaakt over hoe en door wie deze kosten worden opgebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Frencken, E. (2375517)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de hoge kosten voor aanleg van de weg in deze slechte economische tijd niet verantwoord.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse Economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bokhoven, J. van (2375830)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het onaanvaardbaar dat de lokale bevolking de kosten van de weg moet dragen, terwijl de weg volgens inspreker bedoeld is voor interlokaal verkeer en voor de bereikbaarheid van Eindhoven en Helmond.



Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Op dit moment zijn nog geen afspraken gemaakt over hoe en door wie deze kosten worden opgebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

NOC 1; NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat het financieel kader noodzaakt tot het afzien van een oost-westverbinding en dat deze besparing moet worden geïnvesteerd in een goede inpassing van de N279.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse Economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Wij zijn van mening dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 4

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de kosten moeten worden meegenomen in de huidige afweging tussen alternatieven en niet pas later in de projectMER fase.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. Pas in de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers begrijpen niet dat het provinciaal bestuur in deze tijd zoveel geld geeft aan nieuwe infrastructuur waarvan het doel voor insprekers niet duidelijk is, terwijl dit geld ook kan worden besteed aan andere vormen van verkeer.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke peiler voor. Wij realiseren ons dat aanleg van de weg veel kost. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Wat betreft andere vormen van verkeer: door de overheid wordt een mix aan maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn, door toepassing van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas, in hun effecten opgenomen in de MER-studie, maar zijn in het planMER geen onderwerp van onderzoek.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat het geld dat wordt bespaard door het niet aanleggen van de oost-westverbinding wordt besteed aan andere doeleinden, zoals langzaam verkeer, openbaar vervoer en een goede inpassing van de N279.

Reactie GS:

Door de overheid wordt reeds een mix aan maatregelen gerealiseerd om de bereikbaarheid van de Brainport-regio te verbeteren. Het gaat om maatregelen als prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en fiets. Dit gebeurt via de zogenaamde Zevensprong van Verdaas. Deze maatregelen zijn in hun effect meegenomen in de MER-studie. Al deze maatregelen zijn aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen. Dit geldt ook voor het alleen opwaarderen van de N279. Daarom menen wij dat uit het planMER in voldoende mate blijkt dat aanleg van de oost-westverbinding in combinatie met opwaarderen van de N279 noodzakelijk is. Het is overigens niet zo dat te reserveren gelden, gelabeld aan de oost-westverbinding, bij het niet realiseren van die weg beschikbaar komen voor andersoortige maatregelen die minder effect sorteren.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Brec, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers willen weten wat zij aan de weg moeten betalen als inwoner van Laarbeek, burger van de provincie Noord-Brabant, burger van Nederland en automobilist.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Op dit moment zijn nog geen afspraken gemaakt over hoe en door wie deze kosten worden opgebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker moet het verschil in kosten tussen de alternatieven in beeld worden gebracht om een gedegen afweging te kunnen maken. Inspreker verwijst hierbij naar een stemverklaring van 10 september 2010.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de kosten van de verschillende alternatieven en varianten op het niveau dat hoort bij een afweging voor de Structuurvisie wel degelijk en voldoende in beeld zijn gebracht in de notitie 'Afweging van de alternatieven voor de Noordoostcorridor'. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten van het voorkeursalternatief. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Op dit moment zijn nog geen afspraken gemaakt over hoe en door wie deze kosten worden opgebracht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af of de beschikbare financiële middelen wel gelijke tred houden met het gehanteerde ambitieniveau.

Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke peiler voor. In de volgende fase wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook financieringsmogelijkheden en opbrengsten voor de gebiedsontwikkeling Brainport Oost in beeld worden gebracht.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

Aantal reacties: (1)

Eeuwijk, P.J.A.M. van (2376485)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt hoe alle wegen straks worden onderhouden.

Reactie GS:

Voor onderhoud van provinciale wegen zijn op provinciaal niveau gelden beschikbaar.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Eeuwijk, P.J.A.M. van (2376485)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt waarom het geld niet wordt besteed aan echt noodzakelijke projecten.

Reactie GS:

Wij zijn van dat mening een investering in de Noordoostcorridor noodzakelijk is. Aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur ten noordoosten van Eindhoven zijn nodig om de hoogwaardige bereikbaarheid te realiseren die voor de economische ontwikkeling van de Brainport-regio van zeer groot belang is. De Brainport-regio is een nationaal speerpunt, een belangrijk kenniscentrum met hoogwaardige industrie en een belangrijke motor van de Nederlandse economie is en zich verder ontwikkelt tot Europese toptechnologieregio. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede ruimtelijke inrichting van het gebied, met hoogwaardige bedrijfslocaties, woonmilieus, groen en recreatievoorzieningen en ook een hoogwaardige bereikbaarheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat de kosten van de alternatieven en varianten en de bijbehorende mitigatie en compensatie onvoldoende zijn uitgewerkt. Inspreker vindt dat bij de bandbreedte 815-1300 mln euro een bovengrens hoort en dat daarom de toevoeging 'of meer' niet op zijn plaats is. Bovendien meent inspreker dat uit de gegeven bandbreedte blijkt dat er geen tunnel bij Veghel komt en geen lange tunnel bij het Dommeldal.



Reactie GS:

Wij zijn van mening dat om in dit stadium, op het niveau van een Structuurvisie, een keuze te kunnen maken, de kosten van alternatieven, varianten, mitigatie en compensatie van EHS voldoende in beeld zijn gebracht. Pas in de volgende fase kan een specificering van de diverse kosten worden gegeven, als de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé duidelijk worden. De gegeven bandbreedte biedt een globale indicatie van mogelijke kosten zonder deze te labelen aan een bepaalde uitvoeringsvorm van de weg. De toevoeging 'of meer' houdt in dat wij niet bij voorbaat een bepaalde uitvoering op financiële gronden uitsluiten. De interpretatie van insprekers dat er op basis van de gegeven bandbreedte geen tunnel bij Veghel komt en geen lange tunnel bij het Dommeldal is dan ook niet juist. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen varianten. Genoemde varianten vallen nog niet af maar zijn onderdeel van de vervolgstudie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Lugt, T.J.M. van der (2375936)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker zijn de kosten van het Wilhelmina -alternatief, gezien de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord over 'niet op maaiveldniveau', aanzienlijk hoger dan voor de Noordelijke alternatieven. Inspreker wijst erop dat de kosten in de Structuurvisie niet zijn meegewogen en is van mening dat ook bij een structuurvisie een 'beste koop principe' zou moeten gelden.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de huidige afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de laagste kosten. In de volgende fase, als de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé duidelijk worden, kan een specificering van de diverse kosten worden gegeven en zullen de financiën een rol spelen in de dan te maken afweging. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Althuizen, N.A.P. (2374794); Rooij, V.R. van (2375608); Sprengers, P. (2375556)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de financiën in de afweging moeten worden meegenomen. Inspreker adviseert om niet twee wegen aan te leggen, maar één. Dit bespaart volgens inspreker geld en overlast voor bewoners.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. In ieder geval is gekozen voor het alternatief dat het meeste oplossend vermogen bezit en het meeste bijdraagt aan de ambities voor Brainport en dat is het Wilhelmina-alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Inspreker constateert dat in de bandbreedte in kosten een tunnel bij Veghel niet is opgenomen en verzoekt om de kostenraming in de Structuurvisie hierop aan te passen. Alleen dan kan volgens inspreker de tunnelvariant bij Veghel een serieuze variant zijn.

Reactie GS:

De gegeven bandbreedte van 815 miljoen-1,3 miljard of meer biedt een globale indicatie van mogelijke kosten zonder deze te labelen aan een bepaalde uitvoeringsvorm van de weg. De toevoeging 'of meer' houdt in dat wij niet bij voorbaat een bepaalde uitvoering op financiële gronden uitsluiten. De interpretatie van insprekers dat er op basis van de gegeven bandbreedte geen tunnel bij Veghel komt is dan ook niet juist. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen varianten. Genoemde varianten vallen nog niet af maar zijn onderdeel van de vervolgstudie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat in de stukken geen goede onderbouwing is te vinden voor de keuze voor het duurste alternatief boven het goedkopere Noordelijk alternatief A50, dat volgens inspreker ook goed scoort. Inspreker vindt een dergelijke beslissing in deze financieel moeilijke tijden onverantwoord. Volgens inspreker is in de kosten nog geen rekening gehouden met aanpassing van het knooppunt Ekkerveijer-Ekkersrijt. Daarnaast vindt inspreker de toevoeging 'of meer' in de bandbreedte van kosten vreemd. Inspreker vindt dat er beter inzicht in de kosten van alternatieven en varianten moet komen, om tevens te voorkomen dat, omdat nu de financiën niet in de afweging worden meegenomen, in een latere fase bepaalde aanpassingen (zoals tunnels) vanwege de hoge kosten niet worden uitgevoerd.

Reactie GS:

Wij vinden het, ook in deze financieel moeilijke tijden, verantwoord om te blijven investeren in één van de belangrijkste motoren van de Nederlandse economie, om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid heeft. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit die analyse blijkt dat het Noordelijk alternatief A50 onvoldoende oplossend vermogen heeft. Wij zijn van mening dat om in dit stadium, op het niveau van een Structuurvisie, een keuze te kunnen maken, de kosten voldoende in beeld zijn gebracht. Pas in de volgende fase kan een specificering van de diverse kosten worden gegeven, als de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé duidelijk worden. De gegeven bandbreedte biedt een globale indicatie van mogelijke kosten zonder deze te labelen aan een bepaalde uitvoeringsvorm van de weg. De toevoeging 'of meer' houdt in dat wij niet bij voorbaat een bepaalde uitvoering op financiële gronden uitsluiten.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

4.4 Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

*Inspraakreactie:*

Inspreker stemt in met het voorkeursalternatief.

Reactie GS:

Met genoegen nemen wij hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (12)

NOC 5; Bekkers, F. (2373272); Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 2; Daniels, H (2374647); NOC 1; Lugt, T.J.M. van der (2375936); Nuijens, H.L.C. (2367931); NOC 6; Rovers, Leon (2376652); Silvis, R.M.H. (2376171); Slaats-Damen, A. (2375175)

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van dit standpunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; IVN Laarbeek (2376328); NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat er een goede inpassing komt op plekken waar dorpen en steden wordt gepasseerd zoals Veghel, Zijtaart, Keldonk, Aarle-Rixtel, Helmond en eventueel Eerde. Daarmee doelen zij op het niet wezenlijk aantasten van het uitzicht op het platteland en nauwelijks of geen ontheffingen nodig hebben van de Wet Geluidhinder.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan een zorgvuldige inpassing in de volgende fase. Dan wordt ook duidelijk welke maatregelen getroffen kunnen worden om overschrijding van de grenzen tegen te gaan, respectievelijk hoeveel ontheffingen van de Wet Geluidhinder nodig zijn.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (5)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; IVN Laarbeek (2376328); NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat ook inzet van tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouwing wordt overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan uitvoeringsvormen van de N279 in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.



Aantal reacties: (5)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 1; IVN Laarbeck (2376328); NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523)

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat de natuur minimaal wordt aangetast en er ruimhartig wordt gecompenseerd.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij besteden aandacht aan het zo mogelijk vermijden of anders mitigeren en compenseren van natuuraantasting in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871)

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg door de gemeente Laarbeck, dus ook niet het Noordelijk alternatief A58. Nut en noodzaak van een oost-westverbinding is naar hun mening niet aangetoond.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat nut en noodzaak van een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met opwaarderen van de N279 voldoende is aangetoond en dat het Noordelijk alternatief A58 aantoonbaar minder voldoet aan nut en noodzaak. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

Aantal reacties: (14)

Actiecomité Landelijk Laarbeck (2378974); Berlo, L.F.M. van (2376560); Berlo, M.A.G. van (2418996); Biemans-Corsten, L.A.M. (2372871); NOC 3; Dijk, W. van (2370904); Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Jager, A. de (2375849); Lugt, T.J.M. van der (2375936); Musters, J. (2375923); NOC 6; Peters - Admiral, M. (2375523); Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat eerst opwaardering van de N279 moet plaatsvinden en dat daarna de noodzaak van de oost-westverbinding wordt nagegaan.

Reactie GS:

Wij menen dat nu al voldoende is aangetoond dat alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen biedt en dat de oost-westverbinding noodzakelijk is. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Eventuele fasering in uitvoering zal in de volgende (projectMER) fase worden bekeken.



Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden. In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zelf bij de afweging is gehanteerd. Deze zelf is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

Aantal reacties: (3)

Engels, T.M.A. (2375217); Milieudefensie (2377285); Smits, M.M. (2375987)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de financiën in de afweging moeten worden meegenomen.

Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Smits, M.M. (2375987)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat het voorkeursalternatief de duurste keuze is. Naar de mening van inspreker krijgt men voor dat geld vernietiging van natuur en landschap, extra doorsnijding van ecologische noord-zuidverbindingen, meer verkeer door het middengebied en een extra verkeersknooppunt bij Ekkersweijer/Ekkersrijt.

Reactie GS:

Het voorkeursalternatief zorgt ervoor dat het verkeer van de gewenste routes op daarvoor geschikte wegen gebruik gaat maken en dat de verkeersdruk in het middengebied afneemt. Wij wijzen er op dat de inschatting van de globale kosten van het voorkeursalternatief reeds kosten voor compensatie en mitigatie van aantasting van ecologische hoofdstructuur bevat. Tenslotte onderkennen wij in de planMER dat de filekans bij het knooppunt Ekkersweijer/Ekkersrijt toe zal nemen. Dit punt wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (4)

Nuijens, H.L.C. (2367931); Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103); Smits, M.M. (2375987)

Inspraakreactie:

Insprekers adviseren om te kiezen voor het alternatief 'opwaarderen N279', omdat dat de natuur en het milieu minder aantast.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid heeft en niet voor een alternatief dat het minst negatief is voor natuur en milieu. Overigens maakt de opwaardering van de N279 onderdeel uit van het voorkeursalternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Smits, M.M. (2375987)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de N279 bij Dierdonk het huidige tracé moet blijven volgen.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Dierdonk. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (13)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het onverantwoord om in deze tijd zoveel geld uit te geven aan nieuwe infrastructuur waarvan insprekers aan het doel twijfelen.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur, als bereikbaarheidsonderdeel van een integraal pakket van investeringen, nodig zijn om de Brainport-regio verder te versterken tot toptechnologie regio.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

Aantal reacties: (8)

Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het niet van deze tijd om waardevolle natuur op te offeren voor iets waarvan in hun ogen het nut onvoldoende is aangetoond.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur, als bereikbaarheidsonderdeel van een integraal pakket van investeringen, nodig zijn om de Brainport-regio verder te versterken tot toptechnologie regio. Onderdeel van het integraal pakket van investeringen is om ook de groene kwaliteiten van de Brainport-regio te versterken. Vanzelfsprekend wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief ook aandacht gegeven aan compensatie en mitigatie van aantasting van natuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (8)

Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)



Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat andere onderzochte alternatieven minder geld kosten, minder natuur aantasten en verkeerstechnisch niet onderdoen.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid heeft en niet voor een alternatief dat het minst negatief is voor natuur en milieu of het goedkoopste is.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (8)

Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de procedure riken naar persoonlijk prestige en getuigen van een volhardend wanbestuur.

Reactie GS:

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (8)

Eijndhoven, H.W. van (2376160); Kramer, L. de (2376764); Mil, W. van (2373397); Schaijk, H.M.J. van (2372142); Verbakel, E. (2376593); Verbakel, J.H.C. (2376154); Verbakel, M. (2376579); Verbakel, M. (2370563)

Inspraakreactie:

Insprekers roepen het provinciaal bestuur op om zich bij de afweging niet te laten leiden door sentimenten van enkelingen.

Reactie GS:

Wij maken de keuze voor het voorkeursalternatief op basis van een zorgvuldige afweging van brede belangen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Bree, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen ermee leven als het geld wordt besteed aan opwaardering van de N279 en de A67.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid. Het uitsluitend opwaarderen van de N279 is daarvoor niet voldoende. Het provinciaal bestuur beslist niet over investeringen in rijksweg A67.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Bree, H.M.J. van (2378829); Swinkels -Koenen, M.G.P.J. (2374720)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat opwaardering van de N279 al veel natuur in Laarbeek aantast.



Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid. Het uitsluitend opwaarderen van de N279 is daarvoor niet voldoende. Wij onderkennen dat aanleg van infrastructuur altijd een ingreep in natuur en landschap betekent. Het zo mogelijk beperken en compenseren van aantasting zal een aandachtspunt in de volgende fase zijn.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Keldonk (2381027)

Inspraakreactie:

Inspreker pleit ervoor om de N279 tussen Beek en Donk en Veghel niet op te waarderen. Inspreker vreest dat door opwaardering van de gehele N279 verkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de N279 kiest in plaats van de A2 en dat daardoor problemen bij Veghel ontstaan.

Reactie GS:

De vrees van inspreker is deels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (12)

Berkel, RAM van (2376231); Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Engels, T.M.A. (2375217); Gemeente Laarbeek (2372872); NOC 1; Peters - Admiral, M. (2375523); Peters, A. (2375825); Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal de gemeente Laarbeek in tweeën deelt.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (5)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Dijkmeijer, F.R. (2376556); Dijkmeijer, J.M. (2376162); Dijkmeijer-Eitink, B.A.M. (2378809); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Inspreker dringt aan op het ontwikkelen van een innovatieve toekomstvisie, gericht op een gezonde, prettige leefomgeving en een kansrijke samenleving voor toekomstige generaties.

Reactie GS:

Wij onderschrijven deze reactie. Wij menen dat het voornemen past in de bredere visie om de Brainport-regio als toptechnologie- en kennisregio in Europa te behouden en versterken. De ontwikkelpotenties van Brainport vragen om een goede bereikbaarheid, een verbeterde kwaliteit van wonen, werken en recreëren in een aantrekkelijke groene



leefomgeving. Door middel van de gebiedsontwikkeling voor Brainport Oost wordt toekomstgericht naar een goede balans gezocht.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

Aantal reacties: (1)

Milieudefensie (2377285)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat geen goede keuze mogelijk is op het vlak van natuur, leefbaarheid en financiën, doordat zoekgebieden worden gehanteerd in plaats van tracés.

Reactie GS:

De plan-m.e.r. procedure is juist bedoeld voor het maken van strategische afwegingen op een hoger abstractieniveau. De bandbreedte (zoekgebied) van alternatieven is daarbij inderdaad relatief groot. Een planMER kan gevolgd worden door een meer gedetailleerde m.e.r. procedure op een lager abstractieniveau (tegenwoordig aangeduid als projectMER). Dan wordt ingezoomd op concrete tracés. De tragsgewijze aanpak is ingevoerd om (via trechtering) te komen tot een betere besluitvorming.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

Aantal reacties: (1)

ARPA (2377274)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden opwaardering van de N279 niet noodzakelijk, omdat volgens hen onvoldoende blijkt dat de milieueffecten van het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 gunstiger zijn dan het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Om die reden is gekozen voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ARPA (2377274)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden opwaardering van de N279 niet noodzakelijk, omdat het noord-zuidverkeer in hun ogen via de hoofdvariant moet worden geleid en niet via de N279. Met 'hoofdvariant' doelen insprekers op de oost-westverbinding (van hetzij het Wilhelmina -alternatief, hetzij de Noordelijke alternatieven A50 en A58).

Reactie GS:

De door insprekers gesuggereerde oplossingen van oost-westverbindingen van de Noordelijke alternatieven zonder opwaardering van de N279 zijn feitelijk niet onderzocht. De Noordelijke alternatieven zijn uitsluitend inclusief opwaarderen van de N279. Voor het Wilhelmina -alternatief is wel een alternatief met alleen een oost-westverbinding



zonder opwaarderen N279 onderzocht, maar dit alternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en dat is het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ARPA (2377274)

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen opwaardering van de N279 en geven de voorkeur aan het Noordelijk alternatief of aan het Wilhelmina -alternatief, beide met een omleiding rond Zijtaart. Volgens insprekers schaden deze alternatieven Veghel het minst en zijn ze het best betaalbaar.

Reactie GS:

De door insprekers gesuggereerde oplossingen zijn feitelijk niet onderzocht. Het Noordelijk alternatief is uitsluitend inclusief opwaarderen van de N279. Voor het Wilhelmina -alternatief is wel een alternatief zonder opwaarderen N279 onderzocht, maar van de door insprekers gewenste variant 'omleiding bij Zijtaart' is alleen sprake bij opwaardering van de N279. Wij kunnen dan ook niet inhoudelijk ingaan op het voorstel van insprekers. In ieder geval is in de afweging gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de laagste kosten of minst negatieve gevolgen voor Veghel. De keuze is daarom gevallen op het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Lieshout, J.H. van (2376048); Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt aandacht voor de gevolgen van een omleiding bij Veghel voor Eerde en is van mening dat deze in het planMER onderbelicht blijven. Inspreker doelt daarmee o.a. op de leefbaarheid van Eerde en het aantal woningen en bedrijven dat voor een omleiding zou moeten wijken.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg, die van toepassing is op de variant 'omleiding Veghel' bij de N279. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant. In de volgende fase zal leefbaarheid van kernen een aandachtspunt zijn bij de uitwerking van de precieze ligging van het tracé.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de kosten van zowel de tunnelvariant bij Veghel als de variant 'omleiding' onvoldoende zijn onderbouwd en verzoekt om een betere onderbouwing, waarbij alle kostenposten worden meegenomen.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie. Wij zijn met u van mening dat in de vervolgfase de kosten van zowel een tunnel als een omleiding bij Veghel nog beter uitgewerkt moeten worden.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt het provinciaal bestuur om bij de afweging tussen een tunnel en een omleiding bij Veghel verder te kijken dan het economisch belang (inspreker doelt op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor industrie en meer zichtlocaties) van een omleiding voor de gemeente Veghel. Inspreker is van mening dat regionale doelen in plaats van lokale doelen moeten worden gediend en dat de economische belangen voor Veghel moeten worden afgezet tegen de gevolgen voor natuur, landschap, woon- en leefklimaat en leefbaarheid van Eerde en Zijtaart.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten bij Veghel. Beide varianten maken onderdeel uit van de vervolgstudie. Vanzelfsprekend worden daar alle belangen zorgvuldig afgewogen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers geven de voorkeur aan het Noordelijk alternatief boven Mariahout, omdat dit volgens insprekers goedkoper is en minder schade aan natuur en leefbaarheid toebrengt. Insprekers zijn van mening dat dit alternatief onvoldoende in de overwegingen over natuur en leefbaarheid is betrokken.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat in het planMER het Noordelijk alternatief A58 uitgebreid en in gelijkwaardige mate als de andere alternatieven is onderzocht. In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de minst negatieve gevolgen voor natuur en leefbaarheid. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A58 draagt hier onvoldoende aan bij en is om die reden afgevalen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Pawiroedjo -de Jezus, J. (2376755); Stichting Dorpsraad Eerde (2376096); Verhagen, J.C.J.P. (2376705)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers moet het gebied tussen de A50 en Eerde een groene bufferzone blijven. Een deel van de insprekers verwijst daarbij naar plannen waarin dit is opgenomen, zoals het bestemmingsplan en het Masterplan Vlagheide.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg, die van toepassing is op de variant 'omleiding Veghel' bij de N279. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant. Beide varianten gaan mee naar de vervolgfase, waarin onder andere de precieze ligging en inpassing van een tracé nader wordt uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Lieshout, J.H. van (2376048); Stichting Dorpsraad Eerde (2376096); Verhagen, J.C.J.P. (2376705)

*Inspraakreactie:*

Insprekers vrezen dat Eerde buurtschappen zal verliezen bij de omleiding van de N279, net zoals bij de aanleg van de A50 en het industriegebied is gebeurd.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel.

Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Peters, C.E.H.M. (2376701)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft voorkeur voor een oost-west verbinding in de buurt van Veghel, zodat daarmee tevens het nieuwe industrieterrein van Veghel ontsloten kan worden.

Reactie GS:

De onderzochte oost-westverbindingen hebben niet primair het doel om het nieuwe industrieterrein van Veghel te ontsluiten, maar om onder meer wegen door bewoond gebied en het Rijk van Dommel en Aa te kunnen ontlasten van verkeer en de robuustheid van het hele netwerk te vergroten. Voor de situatie bij Veghel zijn 2 varianten onderzocht, te weten een tunnel en een omleiding. In deze fase wordt nog geen keuze tussen deze varianten gemaakt. Beide varianten gaan mee naar de volgende fase en worden dan nader uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rovers, Leon (2376652)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest bij het Wilhelmina -alternatief voor meer geluids- en stankoverlast en niet minder verkeer in zijn straat in Lieshout.

Reactie GS:

De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal verkeer van de lokale wegen naar zich toe trekken en op die manier het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar. Daarnaast wordt de aanleg van de nieuwe weg getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Daarmee wordt voorkomen dat een onaantvaardbare situatie ontstaat. In de volgende fase, in het kader van de project-m.e.r. zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken. Wij wijzen er verder op dat er vanaf de huidige situatie in het algemeen tot 2020 een toename van verkeer zal plaatsvinden. Wij streven er met dit voornemen naar, dit verkeer juist in goede banen te leiden op daarvoor geschikte wegen.

Daarbij kunnen wij niet uitsluiten dat er lokaal een absolute stijging van het aantal motorvoertuigen optreedt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Rovers, Leon (2376652)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat in het natuurgebied bij het Wilhelminakanaal veel gewandeld en gefietst wordt wat de gezondheid ten goede komt.



Reactie GS:

Wij onderschrijven het belang van recreatie in de natuur als bijdrage aan een goede gezondheid. Het behouden en ontwikkelen van hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport -regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien. Onder meer door deze weg zo dicht mogelijk langs de reeds bestaande doorsnijding (Wilhelminakanaal) te leggen. Desalniettemin zal er sprake zijn van vernietiging en verstoring van natuur- en landschapswaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Dit met aandacht voor de vermindering van negatieve gevolgen voor leefbaarheid en recreatief (mede)gebruik en zo mogelijk verbetering hiervan door ontwikkelingen in het Rijk van Dommel en Aa.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers menen dat de economische ambities van Brainport op het gebied rond Veghel worden afgewikkeld.

Reactie GS:

De ontwikkeling van Brainport is van belang voor heel Nederland als één van de economische motoren. Wij zijn van mening de situatie in en rond Veghel in de studie juist is meegenomen in de gehele aanpak tot verbetering van bereikbaarheid in de regio. Specifiek voor Veghel wordt naar een adequate oplossing gezocht voor de huidige en toekomstige te verwachten problemen en wordt bekeken in relatie tot de economische kansen die de verbinding van Veghel met Brainport biedt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om bij de besluitvorming rekening te houden met het verdwijnen van buurtschappen, zowel wat betreft emoties van bewoners als compensatie voor verdwenen buurtschappen.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Op dit moment is dit niet aan de orde, omdat wij in de Structuurvisie slechts een zoekgebied vastleggen. De uitwerking en precieze ligging van het tracé zijn onderdeel van de vervolgfase. Dan zal een zorgvuldige afweging van belangen plaatsvinden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen concrete plannen met financiële kaders voor aansluiting van het onderliggend wegennet.

Reactie GS:

De aansluiting van het onderliggend wegennet en de financiële consequenties zijn onderdeel van uitwerking in de volgende fase.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om de tunnelvarianten op te nemen in de structuurvisie en de begroting bij te stellen. Bij de keuze voor een oplossing moet volgens insprekers verder worden gekeken dan alleen de beschikbare financiën.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten als tunnels, bruggen of omleidingen. Dat is onderdeel van de vervolgfase. Daarbij worden ook de financiële consequenties in de afweging betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (2)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om een heroverweging van nut en noodzaak van de oost-westverbinding. Inspreker vraagt om daarbij rekening te houden met de (toekomstige) verbreding van de A2 en A67, met het oplossend vermogen en de natuur- en milieueffecten van de Noordelijke alternatieven, met objectiviteit van de totaalbeoordeling, met de financiële consequenties van de plannen en met de consequenties van het Wilhelmina -alternatief voor de leefbaarheid.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat voldoende is aangetoond dat de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met opwaarderen van de N279 nuttig en noodzakelijk is. In de plannen is al rekening gehouden met verbreding van de A2 en andere maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De A67 is momenteel niet opgenomen in het MIRT (=rijksprioritering voor infrastructuur), er is geen besluit voor grootschalige capaciteitsuitbreiding en die is voor 2020 dan ook niet te verwachten. Wel is er een besluit genomen over de realisatie van een pakket benuttingsmaatregelen in het kader van het Actieprogramma Wegen (van het ministerie van Infrastructuur & Milieu). In het planMER zijn de verkeerseffecten en de natuur- en milieueffecten van alle alternatieven in beeld gebracht. Wij zijn van mening dat dat correct is beoordeeld en onderbouwd. In de Structuurvisie is ook een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten van alle alternatieven. Bij de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid van Brainport heeft. De Noordelijke alternatieven A50 en A58 dragen onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief bij aan onze doelen en zijn om die reden afgevalen. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Ook de consequenties van het Wilhelmina -alternatief voor de leefbaarheid blijven in de volgende fase onze aandacht houden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berlo, L.F.M. van (2376560)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de Noordelijke alternatieven beter zijn voor iedereen en dat daar goed naar moet worden gekeken.



Reactie GS:

In het planMER zijn de Noordelijke alternatieven A50 en A58 uitgebreid onderzocht. Beide alternatieven zijn echter afgevallен omdat ze respectievelijk onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 oplossend vermogen bezitten en bijdragen aan de ambities voor Brainport.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Insprekers vrezen dat Eerde buurtschappen zal verliezen bij de omleiding van de N279, net zoals bij de aanleg van de A50 is gebeurd.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat een autoweg over grondgebied van Eerde zoveel oppervlakte kost dat er geen leefbare gemeenschap meer overblijft.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg, die van toepassing is op de variant 'omleiding Veghel' bij de N279. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant. In de volgende fase zal de leefbaarheid een aandachtspunt zijn bij de uitwerking van de precieze ligging van het tracé.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Lieshout, J.H. van (2376048); Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Inspreker herinnert aan de belofte dat de A50 een grens voor Eerde zou zijn. Infrastructuur aan Eerdse zijde van de A50 vindt inspreker niet wenselijk.

Reactie GS:

In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant, zoals voor 'omleiding Veghel' bij de N279, waar de opmerking van inspreker naar verwijst. In de volgende fase zal het een aandachtspunt zijn bij de uitwerking van de precieze ligging van het tracé.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

IVN Laarbeek (2376328)



Inspraakreactie:

Insprekers willen geen oost-westverbinding tussen A50/A58 en de N279. Volgens insprekers maakt een omleiding bij Veghel de ruit om Eindhoven -Helmond compleet en is dat voldoende. Insprekers menen dat natuur en milieu hiermee worden beschermd voor toekomstige generaties.

Reactie GS:

De door insprekers gedane suggestie is in het planMER onderzocht als het alternatief 'opwaarderen N279' met als variant een omleiding bij Veghel. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Het alternatief 'opwaarderen N279' voldoet daar niet aan. Daarom is ook een nieuwe oost-westverbinding nodig.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker pleit er voor om alleen een verbreding van de N279 uit te voeren die goed ingepast wordt in het landschap middels tunnels, overkapping en geluidwerende voorzieningen. Helmond is dan rechtstreeks verbonden met de A2.

Reactie GS:

De door inspreker gedane suggestie is in het planMER onderzocht als het alternatief 'opwaarderen N279' met als variant een omleiding bij Veghel. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Het alternatief 'opwaarderen N279' voldoet daar niet aan. Daarom is ook een nieuwe oost-westverbinding nodig en kan niet worden volstaan met alleen het verbreden van de N279. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan inpassing, geheel of gedeeltelijke verdiepte ligging en geluidwerende voorzieningen. Wij zullen dit in de Structuurvisie opnemen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt voor een gedeelte van het geld te besteden aan het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers, meer openbaar vervoer en een betere verkeerscirculatie in Eindhoven.

Reactie GS:

Genoemde maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid zijn belangrijk en worden ook reeds uitgevoerd of zijn gepland.

Het effect van dergelijke maatregelen is aanzienlijk, maar onvoldoende om de benodigde bereikbaarheid te verkrijgen. Het is dus zaak aan deze maatregelen aandacht te blijven geven; niet in de plaats van de investeringen in nieuwe infrastructuur, maar als onderdeel van de maatregelmix (ook wel Zevensprong van Verdaas genoemd), die door overheden voor de bereikbaarheid wordt toegepast.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is afwaarderen van de N270 kapitaalvernietiging. Omdat naar zijn/haar mening, het verkeer tussen Helmond en Eindhoven deze weg toch blijf gebruiken en van terugdringen van de uitstoot van schadelijke gassen geen sprake zal zijn.

Reactie GS:

De A270 zal een belangrijke verbindingsweg blijven tussen Eindhoven en Helmond. Indien echter geen maatregelen worden getroffen om deze weg af te waarderen, zullen de verkeersstromen op de A270 tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in 2020. Het is belangrijk, gelet op ondermeer de doelen voor het Rijk van Dommel en Aa (ontwikkeling tot groen gebied met mogelijkheden voor rust, ruimte en recreatie), dat de groei van dit verkeer wordt afgeremd. Dit kan door uitvoering van het voorkeursalternatief in combinatie met afwaarderen van de A/N270.

Aanpassing van wegen wordt getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Indien nodig worden mitigerende maatregelen getroffen. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voor leefbaarheid en gezondheid voorkomen. In de volgende fase (inpassingsplan en projectMER) zal dit nader worden onderzocht.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Silvis, R.M.H. (2376171)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat het middengebied een ideaal recreatiegebied is voor kenniswerkers van Brainport. Door aanleg van een snelweg komen zij niet tot rust en wordt ook het woongenot en welbevinden van de huidige bewoners van het middengebied ontnomen.

Reactie GS:

De functie van het middengebied voor rust, ruimte en recreatie van kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport -regio. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur. Hierdoor kan de gewenste ontwikkeling in het middengebied plaatsvinden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (2376109)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de keuze voor het voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor, en is verheugd dat zowel de tunnelvariant als de omleiding bij Veghel worden meegenomen. Inspreker is content met de planning van de weg en benadrukt dat de N279-trajecten 's-Hertogenbosch -Veghel en Veghel-Asten onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Inspreker pleit voor het in zijn geheel uitvoeren van het voorkeursalternatief binnen een aanvaardbare termijn.

Reactie GS:

Met genoegen nemen wij hier kennis van. De aanbeveling over de wijze en termijn van uitvoering nemen wij mee naar de volgende fase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Lieshout, J.H. van (2376048)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het offer dat Eerde moet brengen niet in verhouding staan tot de omleiding, die in zijn/haar ogen een minder cruciale verbindingsweg is en waar 2 goede alternatieven voor zijn.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Berk, P.W. van den (2375942)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt bezwaar tegen de omleiding van de N279 bij Eerde en Zijtaart, omdat Eerde al een aansluiting op de A50 heeft.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Wijdeven, H.F.A. van de (2375919)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt bezwaar tegen het opwaarderen van de N279, omdat hij vreest dat meer verkeer van Den Bosch naar het zuiden de N279 zal kiezen in plaats van de A2.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat opwaarderen van de N279 nodig is om de verwachte toename van het verkeer in 2020 op een goede manier te kunnen geleiden. De opmerking van inspreker is wel een aandachtspunt. De N279 zal bij een uitvoering van 2x2 100 km/u meer verkeer, waaronder naar verhouding meer vrachtverkeer, aantrekken, maar het grootste deel van het verkeer op deze verbinding blijft echter lokaal/regionaal verkeer. Het grootste deel van het doorgaand (inter)nationaal verkeer blijft vooral de A67/A2 volgen, wat past bij de functie die deze weg in het totale wegensysteem vervult en deze functie wordt niet overgenomen door de opwaardering van de N279 en/of het Wilhelmina -alternatief.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (8)

Aarden, B. (2374785); Berlo, E.J.A.M. van (2374784); Berlo, W.J. van (2374781); Berlo, W.J.M. van (2374782);

Berlo-v.d. Ven, C.G.M. van (2374783); Bonach, A. (2374786); Huisman, A. (2375851); Laarhoven, L.M.H. van (2374780)

Inspraakreactie:

Insprekers willen geen nieuwe weg in de nabijheid van het Wilhelminakanaal, omdat de aanleg ervan natuurgebied aantast.

*Reactie GS:*

Wij nemen kennis van dit standpunt en delen de zorg van insprekers over de aantasting van natuurgebied. Op dit moment leggen wij slechts een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien. Dit zal ook een aandachtspunt zijn in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Lugt, T.J.M. van der (2375936); Peters, A. (2375825)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat van de oost-westverbinding van het Wilhelmina -alternatief een fysieke en visuele barrière werking uitgaat tussen de woonkernen van de gemeente Laarbeek. Een deel van de insprekers geeft aan dat deze barrièrewerking en de barrièrewerking tussen de woonkernen en het omringende platteland door aanleg van de weg moet worden voorkomen.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (2)

Peters, A. (2375825); Woensel, P. van (2370021)

Inspraakreactie:

Insprekers adviseren om te kiezen voor het alternatief 'opwaarderen N279'.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid. Het uitsluitend opwaarderen van de N279 is daarvoor niet voldoende.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Wijkraad De Leest (2375820)

Inspraakreactie:

Inspreker is tegen opwaardering van de N279, maar indien hiertoe toch wordt besloten is inspreker van mening dat de tunnelvariant bij Veghel economisch niet haalbaar en dat een omleiding bij Eerde en Zijtaart het minst schadelijk is.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Houben, J.M. (2375567)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt het provinciaal bestuur om af te zien van de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal.

Reactie GS:

Wij kunnen niet tegemoet komen aan het verzoek van de inspreker, omdat wij van mening zijn dat voldoende is aangetoond dat de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal in combinatie met opwaarderen van de N279 nuttig en noodzakelijk is.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat nut en noodzaak van de weg onvoldoende zijn aangetoond om op basis daarvan een grote investering aan te gaan.

Reactie GS:

Wij menen dat nut en noodzaak van het voorkeursalternatief voldoende zijn aangetoond. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Daarnaast wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook de opbrengsten voor Brainport Oost in beeld worden gebracht. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In paragraaf 4.1 is de onderbouwing van nut en noodzaak nader uitgewerkt volgens de Zevensprong van Verdaas. De probleemstelling is aangescherpt. Daarbij is verduidelijkt welke problemen er optreden in 2020, ook na uitvoering van de stappen 1 tot en met 6 uit de MIRT-verkenning.

In paragraaf 4.1 is de doelstelling van het project Noordoostcorridor aangescherpt. Uitgangspunt is verbetering van de bereikbaarheid van Brainport en het scheppen van condities voor het realiseren van andere ambities voor Brainport. Daarbij zijn vier aspecten uitgewerkt waarvoor het project Noordoostcorridor oplossend vermogen moet bieden.

In paragraaf 4.3 is toegelicht hoe de afweging voor een voorkeursalternatief tot stand is gekomen. Beschreven is welke trapsgewijze zeef bij de afweging is gehanteerd. Deze zeef is gebaseerd op oplossend vermogen. Daarbij is aangegeven waarom bepaalde alternatieven zijn afgevalen.

In hoofdstuk 5 zijn de paragrafen 5.1.1. en 5.1.3 toegevoegd. Hierin is de businesscase beschreven en staan uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Sprengers, J. (2375521)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt zich zorgen over de financiering. Met name in relatie tot de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord.

Volgens inspreker kan het niet zo zijn dat de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord sneuvelen om financiële redenen, waardoor bestuurders achteraf wellicht een andere keuze hadden gemaakt.

Reactie GS:

Wij zijn met u van mening dat het belangrijk is om voldoende financiering te vinden. Dit om rekening te kunnen houden met de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord. De keuze voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 is in overeenstemming met het Bereikbaarheidsakkoord, dat ook in de vervolgfase voor betrokken bestuurlijke



partijen uitgangspunt blijft. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Daarnaast wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook de opbrengsten voor Brainport Oost in beeld worden gebracht. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 zijn de paragrafen 5.1.1. en 5.1.3 toegevoegd. Hierin is de businesscase beschreven en staan uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (4)

NOC 3; NOC 4; Sprengers, J. (2375521); Stichting Dorpsplatform

Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers geven aan dat een keuze voor het Noordelijk alternatief A50, waarin de oost-west verbinding tevens fungeert als omleiding bij Zijtaart, een besparing oplevert in geld en voor het milieu. Daarom geven zij hieraan de voorkeur.

Reactie GS:

In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 draagt hier onvoldoende aan bij en is om die reden afgefallen. Een oost-westverbinding is bedoeld om onder meer wegen door bewoond gebied en het Rijk van Dommel en Aa te kunnen ontlasten van verkeer en de robuustheid van het hele netwerk te vergroten. De oost-westverbinding van het Noordelijk alternatief A50 is niet bedoeld als omleiding voor Veghel. Deze omleiding is een variant voor de opwaardering van de N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de te verwachten baten van de weg niet opwegen tegen de negatieve milieueffecten. Indien toch tot een nieuwe oost-westverbinding wordt besloten moeten de milieueffecten volgens inspreker prevaleren boven de verkeerseffecten.

Reactie GS:

In het planMER zijn zowel de bereikbaarheidseffecten als de milieueffecten in beeld gebracht. De baten liggen besloten in de bereikbaarheidseffecten. De veelal negatieve milieueffecten zijn afgeleide effecten van het voornemen. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid van Brainport heeft en niet voor een alternatief dat het gunstigst is voor natuur en milieu. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief zullen de negatieve effecten voor milieu zoveel mogelijk met aanvullende maatregelen gemitigeerd of gecompenseerd worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het recreatief gebruik van het gebied in de afweging moet worden meegenomen.

*Reactie GS:*

Het aspect recreatief gebruik was geen onderdeel van het beoordelingskader voor het planMER zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en maakt in die zin geen onderdeel uit van de afweging. Wel hebben wij in de planMER-studie diverse aspecten, ook voor leefbaarheid, natuur en milieu meegenomen. In de afweging is vooral het oplossend vermogen voor de bereikbaarheid doorslaggevend geweest. Het behouden en ontwikkelen van hoogwaardig recreatief uitloopegebied voor kenniswerkers en huidige inwoners is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt het provinciaal bestuur om af te zien van aanleg van de Noordoostcorridor, omdat volgens inspreker oplossend vermogen ontbreekt op verkeerstechnisch vlak en op leefbaarheidsaspecten.

Reactie GS:

In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Ook zijn in het planMER de effecten op het milieu onderzocht, inclusief leefbaarheid. Uit de resultaten blijkt dat het voorkeursalternatief het grootste oplossend vermogen bezit en het meest voldoet aan de ambities van de regio. Tevens blijkt uit de resultaten dat alle alternatieven negatieve gevolgen hebben voor het milieu. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meeste oplossend vermogen biedt voor de bereikbaarheid en niet voor het alternatief met de minste belasting voor het milieu.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt bezwaar tegen de omleiding van de N279 bij Eerde.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Steenbakkers-Scheepers, J.H.M. (2375091)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat Eerde buurtschappen zal verliezen bij de omleiding van de N279.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Otten, P.G.M. (2375059)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat een nieuwe weg door Laarbeek het bestaan van deze gemeente onmogelijk maakt en dat de noordelijke variant minder belasting geeft.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal. Ook het Noordelijk alternatief heeft, weliswaar in iets mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief, negatieve (milieu-)effecten. Gekozen is echter voor het alternatief dat het meest verkeersoplossend vermogen heeft en het best aan onze ambities voldoet.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt zich af waarom het doel om wonen en werken in Eindhoven en Helmond aantrekkelijk te maken door een aantrekkelijk achterland ten koste gaat van het welzijn van de bewoners van dat achterland.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat het verbeteren van de bereikbaarheid in combinatie met een groen middengebied met mogelijkheden voor rust, ruimte en recreatie een gunstig effect heeft voor de kenniswerkers van Brainport en alle inwoners van het gebied. Dat zijn niet alleen inwoners van Eindhoven en Helmond, maar ook bewoners van het achterland.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt het voorkeursalternatief.

Reactie GS:

Met genoegen nemen wij hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ZLTO afdelingen Laarbeek, Dommelland, Helmond-Mierlo, Kempen Zuid-Oost, Veghel en Someren (2374772)

Inspraakreactie:

Insprekers ondersteunen het voorkeursalternatief, omdat ze voorstander zijn van zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande infrastructuur.

Reactie GS:

Wij nemen hier met genoegen kennis van.

*Planwijziging:*

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Uden, J.A.M. van (2374713)

Inspraakreactie:

Inspreker adviseert te investeren in goedkoper OV in plaats van in de weg. Volgens inspreker wordt het verkeer hier niet minder van en verdwijnt door de weg het dorpse karakter.

Reactie GS:

Investeren in OV maken onderdeel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Bij het in het planMER onderzochte nulalternatief is ervan uitgegaan dat een aantal van deze maatregelen is gerealiseerd in 2020, met daarin ook aandacht voor het openbaar vervoer, dat het meest zichtbaar wordt door het realiseren van het regionale HOV-netwerk en frequentieverhogingen op het spoor. Deze maatregelen zijn aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen.

Daarom is toch een nieuwe oost-westverbinding nodig om het verkeer in goede banen te leiden. Bij de verdere inpassing van de weg zal ook rekening worden gehouden met het karakter van het gebied en leefbaarheid in dorpen en steden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker is in het hele proces sprake van vooringenomenheid van bestuurders ten gunste van het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat besluitvorming op inzichtelijke en zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. Voor het overige nemen wij kennis van deze zienswijze.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker is verbaasd dat de belangrijkste natuurgebieden worden opgeofferd voor de weg en is van mening dat dit in strijd is met de doelstellingen voor behoud van deze gebieden en de uitgangspunten van de Rijksbufferzone.

Reactie GS:

Wij delen uw zorg over het belang van natuurgebieden. Op dit moment leggen wij slechts een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien. Dit zal ook een aandachtspunt zijn in de vervolgfase. Deze structuurvisie kent geen directe relatie met een Rijksbufferzone, die in het Rijk van Dommel en Aa speelt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Stichting Klankbord (2374671)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het argument van ontlasting van natuur en landschap rondom de A270 niet klopt, omdat de A270 de belangrijkste verbindingsweg tussen Helmond en Eindhoven blijft en dit deel van het middengebied al door urbanisatie is aangetast.

Reactie GS:

Wij onderkennen dat de A270 een belangrijke verbindingsweg zal blijven tussen Eindhoven Helmond. Indien echter geen maatregelen worden getroffen om deze weg af te waarderen, zullen de verkeersstromen op de A270 tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in 2020. Hierdoor neemt de reeds bestaande barrièrewerking nog verder toe, waardoor de ambities voor rust, ruimte en groen in het middengebied worden belemmerd. Juist door een andere inrichting van de A270 ontstaan mogelijkheden voor verbinden van en verder ontwikkelen van natuurgebieden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Niele-van de Ven, M.H.C. van (2374656)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat geen gevolg is gegeven aan twee afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord, namelijk: het in beeld brengen van ruimtelijke randvoorwaarden voor de oost-westverbinding en het meenemen van de noordelijke variant in de Tracé-m.e.r. procedure. Hiermee wordt volgens inspreker afbreuk gedaan aan de afspraak en aan de doelstelling tot een volwaardige afweging van kosten en baten van verschillende tracés te komen.

Reactie GS:

Na het sluiten van het Bereikbaarheidsakkoord is zowel de Tracéwet als de m.e.r. procedure herzien mede als gevolg van de conclusies van de commissie Elverding. De Stuurgroep Brainport Oost heeft met de Provincie ingestemd met een trapsgewijze aanpak. Dat is eerst een keuze tussen globale alternatieven, gebruik makend van een planMER. Deze wordt nog gevolgd door een projectMER-fase, waarin een meer gedetailleerde keuze voor een weg binnen het gekozen alternatief wordt gemaakt. Deze aanpak is overgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het planMER, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat er op dit moment voldoende informatie beschikbaar is om een keuze te kunnen maken. Ruimtelijke randvoorwaarden voor de oost-westverbinding zijn sinds het Bereikbaarheidsakkoord integraal meegenomen in de onderzoeken voor de MIRT-Verkenning, de planMER, gekoppeld aan de provinciale Structuurvisie en zullen ook in de volgende (projectMER) fase een belangrijke rol blijven spelen. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Musters, J. (2375923)

Inspraakreactie:

Insprekers maken bezwaar tegen het Wilhelmina -alternatief, omdat het oplossend vermogen van dit alternatief volgens insprekers niet opweegt tegen de hoge kosten en grote gevolgen voor leefbaarheid en natuur.



Reactie GS:

Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke pijler voor. Wij realiseren ons dat aanleg van de weg veel geld kost. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Daarnaast wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook financieringsmogelijkheden en opbrengsten voor de gebiedsontwikkeling Brainport Oost in beeld worden gebracht. Wat betreft de gevolgen voor natuur: bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende fase proberen we aantasting van natuur en milieu door de tracékeuze te vermijden of, indien dat niet mogelijk is, de negatieve effecten met aanvullende maatregelen te mitigeren of compenseren. Het behouden en ontwikkelen van natuur is een belangrijk onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio. Daarom wordt in de gebiedsontwikkeling Brainport Oost het Rijk van Dommel en Aa verder ontwikkeld tot een groen gebied met kwaliteiten voor rust, ruimte en recreatie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Arends, G.F. (2374538)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het voorkeursalternatief een prima ontsluiting van het gebied, maar vindt de aantasting van de natuur een nadeel.

Reactie GS:

Wij delen uw zorg over aantasting van de natuur. Het voorkeursalternatief langs het Wilhelminakanaal doorsnijdt inderdaad een aantal belangrijke EHS-gebieden (Ecologische hoofdstructuur) met een hoge natuurambitie. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn. Bij de uitwerking in de volgende fase wordt getracht om bij de tracékeuze de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien. Desalniettemin zal er sprake zijn van vernietiging en versterking van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Verouden, C.H. (2374051)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt bezwaar tegen de omleiding van de N279 bij Eerde, omdat het de leefbaarheid van Eerde aantast en omdat de waarde van woningen vermindert.

Reactie GS:

Wij begrijpen deze zorg, die van toepassing is op de variant 'omleiding Veghel' bij de N279. In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde variant. In de volgende fase zal de leefbaarheid van Eerde een aandachtspunt zijn bij de uitwerking van de precieze ligging van het tracé.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noord-oostcorridor:



- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.
- De provincie hanteert diverse essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek.
- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Aantal reacties: (1)

Boxmeer, L.E.L.M. van (2372963)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de hoge kosten voor de weg onverantwoord en vinden dat het geld beter op andere wijze kan worden gebruikt om economische ontwikkeling van de regio te stimuleren.

Reactie GS:

Wij realiseren ons dat aanleg van de weg veel kost. Bij dergelijke infrastructurele projecten zijn altijd grote bedragen gemoeid. Daarnaast vinden wij het verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is om te waarborgen dat de Brainport -regio deze positie behoudt en versterkt. Dit gebeurt door investeringen in een breed maatregelenpakket, waaronder de verbetering van bereikbaarheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden het niet te rechtvaardigen dat bij het Wilhelmina -alternatief een onherstelbare ingreep in de natuur nodig is voor landschapsontwikkeling in het Rijk van Dommel en Aa. Insprekers geven de voorkeur aan een ander alternatief dat voldoende oplossend vermogen bezit en de natuur spaart.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid heeft en niet voor een alternatief dat het gunstigst is voor natuur en milieu. Wij zijn van mening dat de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur, als bereikbaarheidsonderdeel van een integraal pakket van investeringen, nodig zijn om de Brainport -regio verder te versterken tot toptechnologie regio. Onderdeel van het integraal pakket van investeringen is om ook de groene kwaliteiten van de Brainport -regio te versterken. Vanzelfsprekend wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief ook aandacht gegeven aan compensatie en mitigatie van aantasting van natuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat de kosten nu in de afweging moeten worden meegenomen en niet pas in de projectMER-fase. Dit om te voorkomen dat Laarbeek dubbel wordt benadeeld: nu door het afvallen van de Noordelijke alternatieven en straks door het niet kunnen nakomen van de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord.



Reactie GS:

In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers geven de voorkeur aan een Noordelijk alternatief, omdat dit volgens insprekers de bereikbaarheid op dezelfde manier waarborgt, goedkoper is, sneller aangelegd kan worden en positieve gevolgen voor milieu, gezondheid en natuur heeft.

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina-alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Daarnaast hebben ook de Noordelijke alternatieven negatieve effecten op milieu, gezondheid en natuur, hoewel in (iets) mindere mate dan het Wilhelmina-alternatief. Snelheid van aanleg is in deze fase niet aan de orde. In de afweging is gekozen voor alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en niet voor een alternatief met de laagste kosten, snelste aanleg of minst negatieve gevolgen voor het milieu.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers gaan ervan uit dat op basis van de zienswijzen de resultaten opnieuw worden beoordeeld. Indien toch voor het Wilhelmina-alternatief wordt gekozen vragen insprekers om de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord na te komen ten aanzien van inpassing.

Reactie GS:

Wij betrekken alle zienswijzen bij het besluit dat wij nemen. Indien de zienswijzen daartoe aanleiding geven kan dat tot heroverweging van het eerdere besluit leiden. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Woensel, P. van (2370021)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat enerzijds wordt ingezet op een goed woon- en leefklimaat en op natuur, terwijl anderzijds een weg wordt voorgesteld die de natuur aantast.



Reactie GS:

Wij delen uw zorg over het belang van een goed woon- en leefklimaat en natuurgebieden. Onderdeel van de ambities voor de Brainport-regio is het creëren van een middengebied (Rijk van Dommel en Aa) met natuur en rust, ruimte en mogelijkheden voor recreatie van kenniswerkers en huidige inwoners. Met de aanleg van het voorkeursalternatief beogen we de toenemende verkeersdruk op zowel de A270 als andere wegen in het middengebied te verminderen. Dit door het verkeer te verplaatsen naar de randen van het middengebied, gebundeld aan bestaande infrastructuur (het Wilhelminakanaal). Hierdoor kan de gewenste ontwikkeling in het middengebied plaatsvinden. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuurgebieden te ontzien. Dit wordt bij de nadere uitwerking vervolgfase betrokken. Vanzelfsprekend wordt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief ook aandacht gegeven aan compensatie en mitigatie van aantasting van natuur.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker adviseert te kiezen voor de oplossing noordelijk van Son en Breugel, die volgens inspreker het goedkoopst is en de kortste route naar de N279 geeft (inspreker bedoelt hiermee waarschijnlijk het Noordelijk alternatief A50).

Reactie GS:

In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de kortste route. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. Het Noordelijk alternatief A50 draagt hier onvoldoende aan bij en is om die reden afgevalen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker adviseert om geen nieuwe verbinding aan te leggen, maar bestaande wegen te verbeteren.

Reactie GS:

De door inspreker genoemde maatregelen maken deel uit van de zogenaamde Zevensprong van Verdaas en daarmee van de mix aan maatregelen die door de overheid worden gerealiseerd om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Bij het in het planMER onderzochte nulalternatief is ervan uitgegaan dat een aantal van deze maatregelen is gerealiseerd in 2020. Deze maatregelen zijn aanzienlijk, maar hebben nog onvoldoende oplossend vermogen. Daarnaast is het alternatief 'opwaarderen N279' apart onderzocht, wat ook een verbetering van bestaande wegen betreft. Gebleken is dat ook dit alternatief onvoldoende oplossend vermogen heeft en onvoldoende aan onze ambities tegemoet komt. Daarom is toch een nieuwe oost-westverbinding in combinatie met opwaardering van de N279 nodig.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103)

Inspraakreactie:

Insprekers roepen op om niet te kiezen voor het Wilhelmina -alternatief omdat dit in het meest kwetsbare gebied ligt.



Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid van Brainport heeft en niet voor een alternatief met de minste negatieve effecten voor natuur en milieu. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief zullen de negatieve effecten voor milieu zoveel mogelijk met aanvullende maatregelen gemitigeerd of gecompenseerd worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gennip, J.W.M. van (2362204)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft de voorkeur voor het Noordelijk alternatief A58, omdat het eenzelfde oplossend vermogen heeft, maar problemen in Aarle-Rixtel voorkomt en daardoor goedkoper is.

Reactie GS:

In de afweging spelen meer zaken een rol dan de laagste kosten of de minste problemen in Aarle-Rixtel. Het voorkeursalternatief heeft het grootste oplossend vermogen en voldoet het meest aan de ambities van de regio. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit de resultaten blijkt dat het Noordelijk alternatief A58 wel oplossend vermogen bezit, maar in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gennip, J.W.M. van (2362204)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt een doorsnijding van Laarbeek onacceptabel.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal. Wij zullen dit in de Structuurvisie opnemen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (9)

Berlo, M.A.G. van (2418996); NOC 3; Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Gemeente Laarbeek (2372872); Lugt, T.J.M. van der (2375936); NOC 4; Raaijmakers, H.C.M. (2376163); Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823); Werkgroep Blijf bij de kern (2376801)

Inspraakreactie:

Insprekers willen dat de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord (2007) worden nagekomen, indien definitief voor het Wilhelmina -alternatief wordt gekozen. Volgens een deel van de insprekers moeten, bij niet nakomen van de gemaakte afspraken, de alternatieven opnieuw worden afgewogen.

*Reactie GS:*

De keuze voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 is in overeenstemming met het Bereikbaarheidsakkoord. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

ARPA (2377274)

Inspraakreactie:

Insprekers willen een omleiding bij Zijtaart, omdat ze verwachten dat door een tunnel de geluidshinder en luchtkwaliteit verslechteren en dat een lange tunnel tot Keldonk financieel onhaalbaar is.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Raaijmakers -van den Wildenberg, J.H.C. (2376370)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat een eventuele omleiding van de N279 bij Veghel aan de industriële zijde van de A50 moet liggen, zodat hiermee ook de gewenste ontsluiting van het industrieterrein wordt opgelost.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Veghel. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie en zullen dan nader uitgewerkt worden.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

IVN Laarbeek (2376328)

Inspraakreactie:

Volgens de inspreker worden natuur, landschap en milieu in Laarbeek en naaste omgeving onherstelbaar beschadigd door de keuze voor het Wilhelmina -alternatief.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid. Wij onderkennen dat aanleg van infrastructuur altijd een ingreep in natuur en landschap betekent. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare delen zoveel mogelijk te ontzien. Desalniettemin zal er sprake zijn van vernietiging en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Houben, J.M. (2375567)



Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat het Wilhelmina -alternatief de natuur en leefbaarheid erg aantast en binnen 5 jaar na openstelling niets zal oplossen.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat uit de stukken in voldoende mate blijkt dat het Wilhelmina -alternatief het grootste oplossend vermogen heeft en het meest aan onze ambities voldoet. Wij delen uw zorg om de natuur en leefbaarheid. Bij de uiteindelijke tracékeuze wordt getracht de meest kwetsbare natuur zoveel mogelijk te ontzien. Desalniettemin zal er sprake zijn van aantasting en verstoring van natuurwaarden. Deze zullen conform de vastgestelde regels voor natuurcompensatie worden gecompenseerd. Wat betreft leefbaarheid wordt de aanleg van de nieuwe weg getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voorkomen. De aspecten natuur en leefbaarheid worden betrokken bij de nadere uitwerking in de vervolgfase. In het planMER is gekeken naar de robuustheid voor het deelaspect toekomstbestendigheid van het Wilhelmina alternatief met opwaarderen van de N279. Er is nog voldoende ruimte om eventuele groei van verkeer op de Noordoostcorridor na het planjaar 2020 op te vangen als bijdrage aan bereikbaarheid van de Brainportregio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Engels, T.M.A. (2375217)

Inspraakreactie:

Volgens inspreker bedreigen het Wilhelmina -alternatief en de voorziene aansluiting op de N279 de leefbaarheid en het landschap van de Aarlese Heikant en het plaatselijke sportpark aan de overzijde van beide Zuid-Willemsvaarten en de Aa.

Reactie GS:

Op dit moment wordt met het voorkeursalternatief een zoekgebied vastgelegd. De door inspreker genoemde locaties vallen daarbinnen. In deze fase wordt nog geen besluit genomen over de precieze ligging van een tracé. Dit wordt uitgewerkt in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Segeren, P.A. (2374949)

Inspraakreactie:

Inspreker vreest dat een tweedeling van de gemeente Laarbeek door de oost-westverbinding leidt tot een gemeentelijke herindeling waarbij Aarle-Rixtel aan de gemeente Helmond wordt toegevoegd.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Van een gemeentelijke herindeling is echter geen sprake. In de vervolgfase zal bij de uitwerking van het tracé aandacht worden besteed aan zorgvuldige inpassing en oplossen van eventuele extra barrièrewerking van de oost-westverbinding, naast het bundelen van de weg met het reeds aanwezige Wilhelminakanaal.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Actiecomité Landelijk Laarbeek (2378974); Daniels, J.C.J. (2375584); Musters, J. (2375923)



Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat eerst opwaardering van de N279 moet plaatsvinden. In lijn met de ladder van Verdaas moeten volgens insprekers eerst andere stappen worden doorlopen, voordat aanleg van nieuwe infrastructuur kan plaatsvinden.

Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas kent geen in beton gegoten hiërarchie. Het is niet zo dat pas aan een stap gewerkt kan worden, als de voorgaande stap volledig is uitgevoerd. Door alle betrokken overheden wordt substantieel geïnvesteerd in de eerste stappen van Verdaas. Deze maatregelen zijn in het planMER, als onderdeel van het nulalternatief, meegenomen. Deze stappen, alhoewel zinvol en nodig, lossen niet alle problemen op. Het onderzoek in de planMER-fase wijst uit dat ook het alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen heeft, waardoor het combineren van opwaardering van de N279 met een nieuwe oost-westverbinding nodig is.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel (2375823)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat geen recht is gedaan aan de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord (2007) wat betreft het voortvarend meenemen en beoordelen van de Noordelijke variant bij Laarbeek.

Reactie GS:

Na het sluiten van het Bereikbaarheidsakkoord is zowel de Tracéwet als de m.e.r. procedure herzien mede als gevolg van de conclusies van de commissie Elverding. De Stuurgroep Brainport Oost heeft met de Provincie ingestemd met een trapsgewijze aanpak. Dat is eerst een keuze tussen globale alternatieven, gebruik makend van een planMER. Deze wordt nog gevolgd door een projectMER-fase, waarin een meer gedetailleerde keuze voor een weg binnen het gekozen alternatief. Deze aanpak is overgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor het planMER, waarop inspraak heeft plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat er op dit moment voldoende informatie beschikbaar is om een keuze te kunnen maken. In het planMER zijn twee Noordelijke alternatieven als volwaardige alternatieven onderzocht en beoordeeld. Het Bereikbaarheidsakkoord blijft, ook in de vervolgfase, voor betrokken bestuurlijke partijen een uitgangspunt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Rijssel, A.J.J. van (2366100); Rijssel, T. van (2366103)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat door de doorstroming te verbeteren de intensiteit zal toenemen. Insprekers vragen zich af of, als in de toekomst blijkt dat 2x2 banen niet volstaat, opnieuw verbreding plaatsvindt tot een snelweg. Volgens insprekers is sprake van indirecte strategische keuzes.

Reactie GS:

Op basis van gebruikte verkeersprognoses verwachten wij dat een 2x2 weg met 100 km/uur (autoweg) zal volstaan voor afwikkeling van de verkeersstromen. In het planMER is gekeken naar de robuustheid voor het deelaspect toekomstbestendigheid van het Wilhelmina alternatief met opwaarderen van de N279. Er is nog voldoende ruimte om eventuele groei van verkeer op de Noordoostcorridor na het planjaar 2020 op te vangen als bijdrage aan de bereikbaarheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (2)

Gemeente Deurne (2368245); Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Insprekers stemmen in met het voorkeursalternatief.

Reactie GS:

Met genoeg nemen wij hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker stemt in met het voorkeursalternatief, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de oost-westverbinding op Laarbeeks grondgebied noch hoorbaar noch zichtbaar is en geen uitvoering wordt gegeven aan een weg op maaiveldniveau dwars door Laarbeek.

Reactie GS:

Met genoeg nemen wij kennis van de instemming met het voorkeursalternatief. De gestelde voorwaarde 'noch hoorbaar noch zichtbaar' is een interpretatie over de exacte uitvoering van de weg, die in het Bereikbaarheidsakkoord van 2007 niet als zodanig is genoemd. Wel zullen de aspecten geluid en inpassing van de weg inclusief het aspect maaiveldniveau bij de verdere uitwerking in de vervolgfase worden betrokken, wanneer meer in detail een tracé wordt uitgewerkt. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker maakt zich zorgen over de financiering. Met name in relatie tot de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord. Volgens inspreker kan het niet zo zijn dat de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord sneuvelen om financiële redenen. Volgens inspreker mogen de beschikbare financiën in de vervolgfase niet leidend zijn.

Reactie GS:

Wij zijn met u van mening dat het belangrijk is om voldoende financiering te vinden. Dit om rekening te kunnen houden met de afspraken uit het Bereikbaarheidsakkoord. De keuze voor het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279 is in overeenstemming met het Bereikbaarheidsakkoord, dat ook in de vervolgfase voor betrokken bestuurlijke partijen uitgangspunt blijft. In de businesscase worden naast de kosten ook de opbrengsten voor Brainport Oost in beeld worden gebracht. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 zijn de paragrafen 5.1.1. en 5.1.3 toegevoegd. Hierin is de businesscase beschreven en staan uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

*Inspraakreactie:*

Inspreker stemt in met het voorkeursalternatief, onder voorwaarde dat de zeven stappen van Verdaas eerst worden uitgevoerd.

Reactie GS:

De Zevensprong van Verdaas kent geen in beton gegoten hiërarchie. Het is niet zo dat pas aan een stap gewerkt kan worden, als de voorgaande stap volledig is uitgevoerd. Door alle betrokken overheden wordt substantieel geïnvesteerd in de eerste stappen van Verdaas. Deze maatregelen zijn in het planMER, als onderdeel van het nulalternatief, meegenomen. Deze stappen, alhoewel zinvol en nodig, lossen niet alle problemen op.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Roos, V.R. van (2375608)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat eerst opwaardering van de N279 moet plaatsvinden en dat daarna de noodzaak van de oost-westverbinding wordt nagegaan. Inspreker verwacht dat, gezien de ingrijpende effecten en omvangrijke investeringen, de oost-westverbinding niet als duurzaam wordt gezien en niet noodzakelijk zal blijken te zijn.

Reactie GS:

Wij menen dat nu al voldoende is aangetoond dat alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen biedt en dat de oost-westverbinding noodzakelijk is. Eventuele fasering in uitvoering zal in de volgende (project)MER fase worden bekeken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Bernheze (2383383)

Inspraakreactie:

Inspreker onderschrijft het doel van concentratie van verstedelijking.

Reactie GS:

Met genoegen nemen wij hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Buurtschap Laverdonk (2372874)

Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat er een verbod komt op transitvervoer van gevaarlijke stoffen.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. De effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Buurtschap Laverdonk (2372874)



Inspraakreactie:

Insprekers kunnen leven met opwaarderen van de N279 onder voorwaarde dat er handhavingsmaatregelen voor de maximale snelheidsgrens van 80 km/uur komen.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met opwaarderen van de N279. Wij willen benadrukken dat wij in deze studie uitgaan van een snelheidsregime van 100 km/uur op de N279. In de volgende fase besteden wij aandacht aan de uitwerking van uitvoeringsvormen van de N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Silvis, P. (2376281)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat een overheid die veel geld wil steken in een nieuwe weg zonder doel of cijfermatige onderbouwing heel wat uit te leggen heeft. Volgens inspreker kan niet langer worden uitgegaan van groeiscenario's.

Reactie GS:

In onze ogen zijn nut en noodzaak van het voorkeursalternatief voldoende aangetoond en cijfermatig onderbouwd. Wij vinden het verantwoord om te blijven investeren in een gebied dat een belangrijke motor van de Nederlandse economie is om te waarborgen dat de Brainport-regio deze positie behoudt en versterkt. Hoogwaardige bereikbaarheid is daar een belangrijke pijler voor. Wij realiseren ons dat aanleg van de weg veel geld kost. In de Structuurvisie is een bandbreedte weergegeven met een voorlopige inschatting van de kosten. In de volgende fase wordt het zicht op de diverse kosten vergroot en zullen de financiën een rol spelen in de afweging. Daarnaast wordt een businesscase opgesteld, waarin naast de kosten ook financieringsmogelijkheden en opbrengsten voor de gebiedsontwikkeling Brainport Oost in beeld worden gebracht. Er wordt uitgegaan van een groei vanuit de door de regio vastgestelde sociaal- economische ontwikkelingen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers concluderen op grond van het planMER en overige rapporten die zijn opgesteld dat nut en noodzaak voor de oost-west verbinding niet zijn aangetoond en verzoeken de oost-westverbinding uit de tekst en de structurenkaart te schrappen.

Reactie GS:

In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het meest aan onze doelen voldoet en het beste oplossend vermogen voor de bereikbaarheid heeft. In het planMER is het oplossend vermogen onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Uit die analyse blijkt dat het alleen opwaarderen van de N279 onvoldoende effect heeft en dat het voorkeursalternatief het grootste oplossend vermogen bezit en het meest voldoet aan de ambities van de regio. Wij achten de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal noodzakelijk en handhaven deze dan ook in de Structuurvisie.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers onderschrijven wel de noodzaak van opwaardering van de N279, waarbij de aanpak losgekoppeld zou moeten worden van de oost-westverbinding, omdat de onlosmakelijkheid van verbreding van de N279 en de aanleg van de oost-westverbinding nergens is aangetoond. Insprekers verzoeken de verbreding van de N279 te prioriteren en bij de opwaardering veel aandacht te schenken aan het beperken van schade aan natuur en landschap. Insprekers verwijzen naar het POC advies.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van instemming met het opwaarderen van de N279. Wij zijn van mening dat uit de stukken in voldoende mate blijkt dat de genoemde onlosmakelijkheid nodig is, door de vergelijking van effecten van de afzonderlijke alternatieven 'opwaarderen N279' en 'Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279', naast de combinatie in het voorkeursalternatief. Daarbij komt het voorkeursalternatief als beste naar voren. Eventuele fasering in uitvoering zal in de volgende (projectMER) fase worden bekeken. Wij delen uw wens om voldoende aandacht te schenken aan het beperken van schade aan natuur en landschap. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast met een bandbreedte waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn en mogelijkheden aanwezig zijn om natuur en landschap te ontzien. Dit wordt nader uitgewerkt in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Volgens insprekers is het beter de bestaande A/N270 op te waarderen, omdat deze in de toekomst drukker blijft dan de nieuwe oost-westverbinding wordt waardoor de barrièrewerking niet afneemt. Opwaardering van de A/N270 vraagt wel om een zorgvuldige inpassing. Deze mogelijkheid is in het planMER niet onderzocht.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat opwaardering van de A/N270 in beginsel niet past bij de doelstellingen om het Rijk van Dommel en Aa te ontwikkelen tot een groen gebied met mogelijkheden voor rust, ruimte en recreatie. Wij onderkennen dat de A270 een belangrijke verbindingsweg zal blijven tussen Eindhoven en Helmond. Indien echter geen maatregelen worden getroffen om deze weg af te waarderen, zullen de verkeersstromen op de A270 tot 2020 groeien van circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal nu tot circa 50.000 in 2020 (nulalternatief). Het is belangrijk, gelet op de doelen voor het Rijk van Dommel en Aa, dat de groei wordt afgeremd om de barrièrewerking van deze weg niet te laten toenemen. Dit kan door uitvoering van het voorkeursalternatief in combinatie met afwaarderen van de A/N270.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (2)

Berlo, M.A.G. van (2418996); Lugt, T.J.M. van der (2375936)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat voortschrijdend inzicht vraagt om een heroverweging van het Wilhelmina -alternatief ten gunste van de Noordelijke alternatieven.

Reactie GS:

De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het



Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft verkeersoplossend vermogen, wat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Daarnaast hebben ook de Noordelijke alternatieven negatieve effecten op milieu, gezondheid en natuur, hoewel in (iets) mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio en dat is het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (7)

Aarden, B. (2374785); Berlo, E.J.A.M. van (2374784); Berlo, W.J. van (2374781); Berlo, W.J.M. van (2374782); Berlo-v.d. Ven, C.G.M. van (2374783); Bonach, A. (2374786); Laarhoven, L.M.H. van (2374780)

Inspraakreactie:

Insprekers stellen voor om alleen de N279 op te waarderen. Insprekers stellen verder voor om, gezien de voorkeur van gemeente Veghel voor een aansluiting op de A50 bij Eerde, een oost-westverbinding te maken vanaf het kanaal (insprekers bedoelen hiermee waarschijnlijk de Zuid-Willemsvaart) naar de A50 op of nabij de gemeentegrens van Laarbeek en Veghel. Volgens insprekers worden Laarbeek en Veghel (Zijtaart) hiermee niet opgedeeld, wordt leefbaarheid van dorpen minimaal aangetast, kan de oost-westverbinding langs het Wilhelmina -kanaal achterwege blijven en wordt veel geld bespaard.

Reactie GS:

In het planMER is aangetoond dat alleen het opwaarderen van de N279 onvoldoende oplossend vermogen biedt. De doelen worden wel bereikt door het Wilhelmina -alternatief met opwaarderen N279. Insprekers stellen een ander alternatief voor, dat niet in de Notitie Reikwijdte en detailniveau is opgenomen en daarom niet in het planMER is onderzocht. Wij achten overigens het oplossend vermogen niet groot vanwege de gelijkenis met het wel onderzochte A50 -alternatief en het alleen opwaarderen van de N279.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat de Noordelijke alternatieven A50 en A58 meegenomen moeten worden in het vervolgtraject. Dit omdat ze ten opzichte van de Wilhelmina -alternatieven minder schadelijk zijn voor natuur en milieu en bijna gelijkwaardig zijn voor bereikbaarheid. Insprekers geven hierbij aan dat de oost-westverbinding voornamelijk gebruikt zal worden door (inter)nationaal verkeer en van geringe betekenis is voor regionaal verkeer en dat het onderlinge verschil tussen Wilhelmina -alternatieven en Noordelijke alternatieven slechts enkele rijminuten is.

Reactie GS:

In de aanpak is ervoor gekozen om eerst, mede op basis van een plan-m.e.r. procedure, op strategisch niveau uit meerdere globale alternatieven een voorkeursalternatief te kiezen en dit daarna uit te werken in een project-m.e.r. procedure. Wij zijn van mening dat er op dit moment voldoende informatie beschikbaar is om die keuze nu te kunnen maken. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest voldoet aan de ambities van de regio. De Noordelijke alternatieven A50 en A58 waarborgen de bereikbaarheid onvoldoende of in mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. In het planMER blijkt dit uit de vergelijking van deze alternatieven wat betreft oplossend vermogen, dat is onderzocht met het accent op de aspecten bereikbaarheid van



de clusters van bedrijvigheid van Brainport, vermindering van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa, vermindering van verkeer door bewoond gebied en vergroting van de robuustheid van het netwerk. Daarnaast hebben ook de Noordelijke alternatieven negatieve effecten op milieu, gezondheid en natuur, hoewel in (iets) mindere mate dan het Wilhelmina -alternatief. Overigens is de oost-westverbinding niet primair bedoeld voor het (inter)nationaal verkeer. Uit het planMER blijkt dat de oost-westverbinding voor 90% regionaal verkeer bevat.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bergmans, R.F. (2376118)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt een oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal overbodig, maar ondersteunt wel de opwaardering van de N279 omdat hiermee volgens inspreker wordt voorkomen dat verkeer uit Helmond via de A270 en de Kennedylaan rijdt om de A50 te bereiken.

Reactie GS:

Het is vooral de oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal (samen met de opwaardering van de N279) die ervoor zorgt dat het verkeer van de A270 afgehaald wordt (zie tabel 1.11 themadocument verkeer en bereikbaarheid).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat onvoldoende is aangetoond dat de N279 verbreed moet worden en vragen om de opwaardering van de N279 niet meer mee te nemen in het vervolgonderzoek. Volgens insprekers scoort het Wilhelmina -alternatief mét opwaarderen N279 nauwelijks beter dan het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279. Insprekers geven daarbij aan dat met name de verkeersveiligheid door opwaarderen van de N279 zou verbeteren en noemen dit een 'gelegenheidsargument'. Insprekers zijn van mening dat het voordeel van opwaarderen van de N279 niet opweegt tegen de nadelen zoals de kosten en aantasting van natuur, landschap en gezondheid. Insprekers zijn verder van mening dat de problematiek van het regionale forensen- en vrachtverkeer op de N279 deels kan worden opgelost door investeringen in OV. Ook denken insprekers dat de doorstroming op de N279 fors verbeterd kan worden door aanleg van ongelijkvloerse aansluitingen, een verdiepte ligging van de weg en toepassing van toeritdosering. Insprekers vragen deze optie alsnog te onderzoeken op haalbaarheid en effect.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat opwaarderen van de N279 in combinatie met een nieuwe oost-westverbinding nodig is om de verwachte toename van het verkeer in 2020 op een goede manier te kunnen geleiden. In de afweging is gekozen voor het alternatief dat het grootste oplossend vermogen heeft en het meest aan onze ambities voldoet. Het oplossend vermogen is in het planMER onderzocht met het accent op de criteria 'bereikbaarheid clusters', 'gevolgen verkeer bewoond gebied', 'gevolgen verkeer groen middengebied' en 'robuustheid netwerk'. Het Wilhelmina -alternatief zonder opwaarderen N279 draagt niets bij aan de bereikbaarheid van de clusters van Brainport en is om die reden afgevalen. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase. Maatregelen ter bevordering van de doorstroming op de N279 worden bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden opwaardering van de N279 tot een vierbaansweg waar 100 km/uur gereden mag worden slechts acceptabel wanneer maatregelen worden getroffen ter voorkoming van significante schade aan gezondheid, natuur en landschap. Insprekers doelen hiermee op een goede inpassing langs Eerde en Zijtaart, het niet wezenlijk aantasten van het uitzicht en toegang tot het omringende platteland en het nauwelijks of geen ontheffingen nodig hebben van de Wet Geluidhinder.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat opwaarderen van de N279 nodig is om de verwachte toename van het verkeer in 2020 op een goede manier te kunnen geleiden. De opmerking van inspreker is wel een aandachtspunt. De N279 zal bij een uitvoering van 2x2 100 km/u meer verkeer, waaronder naar verhouding meer vrachtverkeer, aantrekken, maar het grootste deel van het verkeer op deze verbinding blijft echter lokaal/regionaal verkeer. Het grootste deel van het doorgaand (inter)nationaal verkeer blijft vooral de A67/A2 volgen, wat past bij de functie die deze weg in het totale wegensysteem vervult en deze functie wordt niet overgenomen door de opwaardering van de N279 en/of het Wilhelmina-alternatief. De genoemde maatregelen ter voorkoming van significante schade worden bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Eeuwijk, P.J.A.M. van (2376485)

Inspraakreactie:

Inspreker wil niet nogmaals moeten wijken voor een snelweg.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Op dit moment leggen wij slechts een zoekgebied vast en is er geen sprake van bewoners die moeten wijken voor een weg. Bij de uitwerking van een tracé in de vervolgfase zullen wij alle belangen zorgvuldig afwegen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers geven uiting aan de ongerustheid van inwoners van Zijtaart en Eerde vanwege de voorgenomen plannen voor opwaarderen van de N279 met een omleiding langs hun dorpen. Insprekers geven aan dat deze ongerustheid ook komt doordat de inwoners zich buitengesloten voelden door de gemeente Veghel bij haar besluiten over de hoofdwegenstructuur en de structuurvisie De Kempkens.

Reactie GS:

Wij hebben begrip voor deze gevoelens. Op dit moment leggen wij een zoekgebied vast en wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten omleiding of tunnel bij Veghel. Bij de uitwerking van een tracé in de vervolgfase zullen wij alle belangen, ook die van inwoners van Zijtaart en Eerde, zorgvuldig afwegen. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Kuster, W.J.P. de (2397700)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat de provincie, die een miljard wil uitgeven aan asfalt, heel wat uit te leggen heeft. Zeker omdat insprekers aangeven dat er geen duidelijk doel aan ten grondslag ligt, dat het goedkope busvervoer is afgeschaft en dat het mobiliteitsfonds volledig aan asfalt wordt gespendeerd.

Reactie GS:

Wij zijn van mening dat de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur, als bereikbaarheidsonderdeel van een integraal pakket van investeringen, nodig zijn om de Brainport-regio verder te versterken tot toptechnologie regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Ven, A.J. van de (2376813)

Inspraakreactie:

Inspreker mist bij de beoordeling van de varianten tunnel en omleiding bij Veghel het voordeel van multifunctioneel ruimtegebruik bij een tunnel (of overkluizing). Een omleiding brengt extra ruimtebeslag met zich mee. Inspreker vraagt hoeveel ha. grond van Eerde wordt afgepakt.

Reactie GS:

Het aspect multifunctioneel ruimtegebruik maakte geen onderdeel uit van het beoordelingskader zoals vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is daarom niet in het planMER onderzocht. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten tunnel en omleiding bij Veghel. Beide varianten gaan mee naar de vervolgfase en worden dan nader uitgewerkt.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om de N279 tussen Veghel en Beek en Donk niet op te waarderen, omdat dit een bedreiging is voor het groene gebied ten zuiden van Veghel, vanwege de extra verkeersaanzuigende werking met ernstige gevolgen voor het onderliggende wegennet en leefbaarheid en omdat met het voltooiën van de Ruit Ekkersrijt-Helmond (insprekers bedoelen het aanleggen van de oost-west verbinding) Veghel goed bereikbaar is via de A50.

Reactie GS:

Uit het planMER blijkt dat opwaardering van de N279 noodzakelijk is, ten behoeve van het oplossend vermogen voor de hele Brainport regio en ter voorkoming van problemen in Veghel. Bij de uitwerking in de volgende fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, zal ruimschoots aandacht worden besteed aan de groene waarden ten zuiden van Veghel. Het planMER past bij het abstractionniveau van de provinciale structuurvisie en gaat daarom niet uitgebreid in op het onderliggende wegennet rond Veghel. Bij de nadere uitwerking in de volgende (projectMER) fase, wanneer de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé worden bepaald, zullen de groene waarden ten zuiden van Veghel en de effecten op het (lokale) wegennet worden betrokken. Waar nodig beschrijven wij dan lokale maatregelen. Wij zullen dit in de Structuurvisie uitgebreider beschrijven.



Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

5 ■ Uitvoering

Aantal reacties: (1)

ZLTO afdelingen Laarbeck, Dommelland, Helmond-Mierlo, Kempen Zuid-Oost, Veghel en Someren (2374772)

Inspraakreactie:

Er wordt volgens de inspreker geen aandacht besteed aan de landbouw. Er dient volgens de inspreker uitdrukkelijk ingezet worden op verbetering van de landbouwstructuur in het gebied. Denk hierbij aan bedrijfsontwikkeling, ontsluiting, betere verkaveling, grotere huiskavels en beter bewerkbare percelen. Dit, samen met flankerend beleid (kavelruil, verplaatsen bedrijven), leidt tot een vitaal buitengebied en minder agrarische transportbewegingen.

Reactie GS:

Wij zijn het niet eens met de inspreker dat de positie van de landbouw onderbelicht is gebleven. De ontwerp-structuurvisie deel D zich richt op de afwegingen ten aanzien van de Noordoostcorridor en MEROS-locaties. In de beide planMER rapporten is landbouw meegewogen. De ambities en het beleid ten aanzien van het landelijke gebied tussen Eindhoven en Helmond worden in deze structuurvisie niet gewijzigd. De positie van de landbouw komt als drager en gebruiker van het gebied aan bod in de intergemeentelijke structuurvisie Rijk van Dommel en Aa. Deze relatie is verduidelijkt in de tekst. Voorts komt de positie van de landbouw uitgebreid aan bod in de Structuurvisie RO (1 oktober 2010). Deze Structuurvisie deel D wijzigt dat niet. Bij de afwegingen rondom de Noordoostcorridor in de vervolgfase zal de landbouw zeker een rol spelen. In de projectMER en in de realisatiefase komt dit soort afwegingen aan bod.

Planwijziging:

In paragraaf 2.5 zijn de ontwikkelingen rond de intergemeentelijke structuurvisie van het Rijk van Dommel en Aa, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost, beschreven.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor. Hierin is als essentiële randvoorwaarde opgenomen dat de provincie inhoud geeft aan een gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost (hieronder vallen ook maatregelen voor de landbouw).

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft een aantal wensen met betrekking tot te onderzoeken varianten van de N279 in de projectMER; 1) zowel de 80 als 100 km/uur varianten en zowel 2x1 als 2x2 varianten te onderzoeken; 2) inzicht te verkrijgen in het effect van een opgewaardeerde N279-noord met het voorkeursalternatief ten opzichte van een toekomstige situatie waarin beide niet zijn opgewaardeerd; 3) een nadere verkenning van een opgewaardeerde N279 door de kern Veghel met 2 rijstroken ten oosten en 2 ten westen van de Zuid-Willemsvaart, zoals door de Dorpsraad Zijtaart geopperd.

Reactie GS:

Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor. Daarin is opgenomen dat de provincie een proces doorloopt om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.



Aantal reacties: (2)

Gemeente Veghel (2374779); Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (2376109)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen in Veghel mee te nemen in de vervolgfase, zoals de zuidelijke ontsluitingsweg Erp en de ontwikkeling en ontsluiting van 'Foodpark Veghel'.

Reactie GS:

Dit wordt meegenomen als aandachtspunten voor de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker heeft een aantal wensen met betrekking tot inpassing van de N279, leefbaarheid en milieu in de projectMER; 1) aandacht voor de leefbaarheid van Zijtaart, Eerde en binnen de tracézone gelegen buurtschappen; 2) rekening houden met goede aansluiting van het Veghelse onderliggend wegennet op de N279; 3) nader onderzoek van verkeerseffecten op het onderliggend wegennet; 4) aandacht voor verkeerseffecten op de A50 tussen Veghel en Uden.

Reactie GS:

Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Mocht er een aantasting van het natuurgebied plaatsvinden, dan wil de inspreker compensatie op haar eigen grondgebied.

Reactie GS:

Compensatie wordt in de vervolgfase nader onderzocht en uitgewerkt en vastgelegd in een compensatieplan.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Gemeente Gemert-Bakel (2376170); Gemeente Veghel (2374779); Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (2376109)

Inspraakreactie:

Insprekers willen graag betrokken worden bij en meewerken aan het vervolgproces.

Reactie GS:

De gemeenten Veghel gemeenten Gemert-Bakel blijven betrokken in het proces. Zij zijn immers vertegenwoordigd in de stuurgroep Brainport Oost. Het maatschappelijk veld is betrokken in het proces via de adviesgroep Brainport Oost. Hierin hebben maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties zitting die het maatschappelijk veld vertegenwoordigen. In het vervolgtraject worden de initiatieven steeds concreter. Dan starten wij trajecten om andere belanghebbenden te betrekken in het proces.



In alle gevallen zorgen wij voor een optimale informatievoorziening. Dit doen wij via de gebruikelijke media, zoals de website (www.brabant.nl/brainportoost), (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Aantal reacties: (1)

Slaats -Damen, A. (2375175)

Inspraakreactie:

Inspreker adviseert om te onderzoeken of de oost-westverbinding niet langs, maar onder het Wilhelminakanaal aangelegd kan worden. Dit heeft volgens de inspreker veel voordelen.

Reactie GS:

In de vervolgfase wordt de exacte ligging, inpassing en uitvoering van de oost-westverbinding nader uitgewerkt om de meest adequate oplossing te vinden. Daarbij komen ook tunnels als varianten voor onderdelen van de oost-westverbinding aan de orde. Het aanleggen van de oost-westverbinding onder het Wilhelminakanaal is geen variant in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is als zodanig dan ook niet onderzocht. Wij hebben overigens vraagtekens bij het realistisch gehalte hiervan.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel (2376109)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om bij de uitwerking van de varianten voor Veghel rekening te houden met een goede aansluiting van het Veghelse onderliggende wegennet op de opgewaardeerde N279. Inspreker ziet hierin een kans om de bedrijven terreinen in Veghel-zuidwest beter te ontsluiten.

Reactie GS:

Dit wordt meegenomen als aandachtspunt voor de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (2)

Dijkmeijer, D.J.H. (2376562); Raaijmakers, H.C.M. (2376163)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt dat een keuze voor het Wilhelmina -alternatief zorgt voor toename van verkeer en overlast in Aarle-Rixtel. Inspreker wil dat in het projectMER afdoende maatregelen om dit te voorkomen worden meegenomen.



Reactie GS:

Het uiteindelijke besluit dat ruimtelijk wordt verankerd zal zorgvuldig onderbouwd worden wat betreft consequenties voor de omgeving. De nieuwe en opgewaardeerde wegenstructuur zal verkeer juist van de lokale wegen naar zich toe trekken en dusdanig het middengebied ontlasten. Hierdoor is een generieke afname van de hoeveelheid verkeer in de diverse kernen zoals Lieshout en Aarle-Rixtel zichtbaar. Daarnaast wordt de aanleg van de nieuwe weg getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie voorkomen. In de volgende fase, in het kader van het projectMER, worden de effecten op het onderliggend wegennet betrokken en indien nodig maatregelen onderzocht. Ook wordt dan meer gedetailleerd gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is toegelicht hoe de milieueffecten en overige effecten in het planMER zijn beoordeeld.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Schepers, P. (2376266)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken om vergoeding van eventuele planschade.

Reactie GS:

In dit stadium is planschade niet aan de orde. Te zijner tijd kan in het kader van het ruimtelijke besluit een planschadeclaim worden ingediend, die zal worden getoetst langs de gebruikelijke weg.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een planMER en een projectMER.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Nederwetten (2376681)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen aandacht voor de bescherming van het Dommeldal, vooral het gebied rond de Hooidonkse watermolen. Eventuele overgangen over de Dommel moeten ver ten noorden van de watermolen gepland worden, mogelijk in verdiepte ligging. Ook een tunnel onder de Dommel moet als alternatief onderzocht worden; deze tunnel mag volgens inspreker pas tegen het Wilhelminakanaal bovengronds komen.

Reactie GS:

De grote natuurwaarde van het Dommeldal wordt onderkend. Niet voor niets zijn voor het passeren van het Dommeldal een tunnel of een brug onderwerp van onderzoek en besluitvorming. Indien aantasting van deze natuur- (en landschappelijke) kwaliteiten niet te voorkomen is, moet deze worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. De passage van het Dommeldal is onderdeel van nadere uitwerking in de volgende fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

*Aantal reacties: (1)*

N.V.Nederlandse Gasunie (2364778)

Inspraakreactie:

Inspreker wordt graag tijdig betrokken bij het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1. Bro.

Reactie GS:

Wij zullen inspreker bij het overleg ex artikel 3.1.1. Bro betrekken gelet op de aanwezige leidingen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

N.V.Nederlandse Gasunie (2364778)

Inspraakreactie:

Inspreker geeft aan dat bij de uitwerking rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van gastransportleidingen en de belemmerde strook van de leidingen. Binnen deze strook dienen bestemmingsplanvoorschriften te gelden.

Reactie GS:

De aanwezigheid van gasleidingen wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Arends, G.F. (2374538)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de oost-westverbinding geheel te ondertunnelen.

Reactie GS:

In de vervolgfase wordt de exacte ligging, inpassing en uitvoering van de oost-westverbinding nader uitgewerkt om de meest adequate oplossing te vinden. Daarbij komen ook tunnels als varianten voor onderdelen van de oost-westverbinding aan de orde. Het geheel ondertunnelen van de oost-westverbinding is geen variant in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is als zodanig dan ook niet onderzocht. Wij hebben overigens vraagtekens bij het realistisch gehalte hiervan.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Arends, G.F. (2374538)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt de weg in meerdere opzichten een uitdaging, omdat steeds meer wegen ondergronds aangelegd zullen worden, omdat de weg voor decennia wordt aangelegd en omdat het een logische ontsluiting voor Helmond is.

Reactie GS:

Wij nemen hier kennis van.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Eijk, J. van (2374979)

Inspraakreactie:

Inspreker wil de plannen weten voor de oversteek op de plek waar de Oostappensedijk de N279 kruist.

Reactie GS:

Dit zal bij de nadere uitwerking in de volgende fase worden betrokken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

Insprekers pleiten voor oplossingen over het bestaande tracé van de N279 in Veghel via een tunnel of andere vorm van overkluizing en dragen verschillende concrete ideeën aan voor de uitvoering van de weg.

Reactie GS:

Dit wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken. In het vervolgtraject zal de meest adequate oplossing worden gezocht.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Stichting Dorpsraad Eerde (2376096)

Inspraakreactie:

De inspreker vraagt een uitvoeringsplanning met voorrang voor verbetering van de onderliggende wegenstructuur.

Reactie GS:

Deze vraag is nu nog niet aan de orde. In de realisatiefase, na de projectMER studie, komt dit soort afwegingen aan de orde.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Laarbeek (2372872)

Inspraakreactie:

Inspreker wil dat negatieve effecten voor natuur, milieu, recreatie en toerisme op haar eigen grondgebied worden gecompenseerd.

Reactie GS:

Compensatie wordt in de vervolgfase nader onderzocht en uitgewerkt en vastgelegd in een compensatieplan.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.



5.1 ▢ Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor

Aantal reacties: (1)

MEROS 2

Inspraakreactie:

Inspreker wil graag betrokken worden bij het vervolgtraject van de plannen rond de N279.

Reactie GS:

Het maatschappelijk veld is betrokken in het proces via de adviesgroep Brainport Oost. Hierin hebben maatschappelijke organisaties en belangenorganisaties zitting die het maatschappelijk veld vertegenwoordigen. In het vervolgtraject worden de initiatieven steeds concreter. Dan starten wij trajecten om andere belanghebbenden te betrekken in het proces.

In alle gevallen zorgen wij voor een optimale informatievoorziening. Dit doen wij via de gebruikelijke media, zoals de website (www.brabant.nl/brainportoost), (nieuws)brieven en informatiebijeenkomsten.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Aantal reacties: (2)

Gemeente Asten (2374774); MEROS 2

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat bij de opwaardering van de N279 terdege rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en geluid in kernen als Vlierden en Ommel en daarvoor voldoende maatregelen tegen geluidoverlast te nemen.

Reactie GS:

De effecten van opwaarderen van de N279 op leefbaarheid en geluid, alsmede eventuele maatregelen om onaanvaardbare situaties tegen te gaan, zijn onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om bij de uitwerking het zoekgebied bij Veghel in de zuidhoek te verruimen tot aan bosgebied 't Geregt.

Reactie GS:

Wij vergroten het zoekgebied in de zuidhoek om in de volgende fase tot een goede tracékeuze te komen op basis van meerdere varianten. Wij passen de kaart hier op aan.

Planwijziging:

In de plankaart is de tracézone verruimt in de zuidhoek bij Veghel.



Aantal reacties: (3)

NOC 1; Milieudefensie (2377285); NOC 6

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat de N279 zal fungeren als parallel voor de A2 en veel (vracht)verkeer zal aantrekken.

Insprekers vinden een goede inpassing daarom essentieel en willen dat maatregelen zoals tunnels, verdiepte ligging, al dan niet met overkapping of overbouwing worden overwogen. Dit met aandacht voor de grondwaterhuishouding.

Reactie GS:

De vrees van insprekers is grotendeels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker benadrukt het belang van het in zijn geheel uitvoeren van het voorkeursalternatief binnen een nader af te spreken planperiode.

Reactie GS:

De wijze en periode van uitvoering zijn onderdeel van uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Arends, G.F. (2374538)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de weg volledig te ondertunnelen en om daarbij niet teveel te laten leiden door de hoge kosten.

Reactie GS:

In de vervolgfase wordt de exacte ligging, inpassing en uitvoering van de Noordoostcorridor nader uitgewerkt om de meest adequate oplossing te vinden. Daarbij komen ook tunnels als varianten voor onderdelen van de Noordoostcorridor aan de orde. Het geheel ondertunnelen van de weg is geen variant in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is als zodanig dan ook niet onderzocht. Wij hebben overigens vraagtekens bij het realistisch gehalte hiervan.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost.

Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (1)

Gruithuyzen, P.B.C. (2369189)

Inspraakreactie:

Inspreker adviseert om, indien de weg toch door het Dommeldal gelegd wordt, te kiezen voor ondertunneling.

Reactie GS:

Voor het passeren van het Dommeldal zijn de varianten tunnel en brug onderwerp van onderzoek en besluitvorming.

Beide varianten zijn onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Gemert-Bakel (2376170)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt in de vervolgfase aandacht voor de barrièrewerking van de N279 wat betreft landschap en oversteekbaarheid voor langzaam en recreatief verkeer.

Reactie GS:

Barrièrewerking van de N279 wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Gemert-Bakel (2376170)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt voor de vervolgfase aandacht voor een aantal zeer kwetsbare gebieden met hoge natuurwaarden.

Reactie GS:

Binnen de bandbreedte van het nu vast te leggen zoekgebied zijn verschillende varianten mogelijk en zijn mogelijkheden aanwezig om natuurgebieden te ontzien. Een zorgvuldige inpassing van het uiteindelijke tracé is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een planMER en een projectMER.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Slaats -Damen, A. (2375175)

Inspraakreactie:

Inspreker stelt voor om de oost-westverbinding onder, in plaats van naast, het Wilhelminakanaal aan te leggen.

Inspreker vraagt of de effecten op de grondwaterstromingen daarvoor te groot zijn.



Reactie GS:

Het (blijvend) effect van ondertunneling op grondwaterstromingen wordt als verwaarloosbaar ingeschat. Grondwater kan zich in dit gebied verplaatsen in een goed doorlatend zandpakket van vele tientallen meters dikte. De belemmering door een tunnel is minimaal. Wel kunnen negatieve effecten op de directe omgeving optreden door het tijdelijk droogleggen van de bouwput tijdens de aanleg. In de vervolgfase wordt de exacte ligging, inpassing en uitvoering van de oost-westverbinding nader uitgewerkt om de meest adequate oplossing te vinden. Daarbij komen ook tunnels als varianten voor onderdelen van de oost-westverbinding aan de orde. Het aanleggen van de oost-westverbinding onder het Wilhelminakanaal is geen variant in de Notitie Reikwijdte en detailniveau en is als zodanig dan ook niet onderzocht. Wij hebben overigens vraagtekens bij het realistisch gehalte hiervan.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Eijk, J. van (2374979)

Inspraakreactie:

Inspreker wil weten welke maatregelen worden getroffen tegen geluidshinder en fijnstof bij het opwaarderen van de N279.

Reactie GS:

In de fase van de planMER kunnen alleen nog globale berekeningen worden gemaakt, omdat verschillende zoekgebieden voor de nieuwe weg en de opwaardering vergeleken worden. Op basis van deze globale berekeningen kunnen nog geen lokale maatregelen worden bepaald. De volgende stap is het opstellen van een projectMER, waarin concrete trajecten met elkaar worden vergeleken. Dan wordt verder ingezoomd op specifieke locaties en wordt duidelijk of en waar extra maatregelen nodig zijn om geluidsoverlast en fijnstof te beperken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een planMER en een projectMER.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker ondersteunt de aanbeveling uit het planMER om in de projectMER de lokale verkeerseffecten voor Veghel goed te onderzoeken, omdat Veghel niet goed is opgenomen in het SRE-model.

Reactie GS:

Het goed opnemen van de Veghelse verkeerssituatie in de volgende fase wordt bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om in het vervolgtraject bij opwaardering van de N279 rekening te houden met geluidshinder en leefbaarheid in Ommel en om voldoende geluidreducerende maatregelen te treffen.

Reactie GS:

Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt in het vervolgtraject aandacht voor de aansluiting van de N279 op de A67. Het huidige knooppunt is niet berekend op een verdubbeling van de N279.

Reactie GS:

Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Ommel (2375437)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt bij de uitwerking van het tracé aandacht voor geluidsbeperkende maatregelen, waardoor de huidige geluidscontouren gehandhaafd worden en realisatie van woningbouw in Ommel mogelijk is. Inspreker legt hierbij een relatie met het IDOP.

Reactie GS:

De aanleg van een nieuwe weg wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid. Daarmee wordt een onaanvaardbare situatie wat betreft de geluidsnormen voorkomen en blijft geplande woningbouw mogelijk. In de volgende fase, in het kader van de projectMER zal meer gedetailleerd worden gekeken naar de exacte belasting van woningen en eventuele maatregelen om die te beperken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is toegelicht hoe de milieueffecten en overige effecten in het planMER zijn beoordeeld.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Ommel (2375437)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt bij de uitwerking van het tracé aandacht voor het voormalige 'ei van Ommel'. Deze aansluiting is niet berekend op een verdubbeling van de N279.



Reactie GS:

Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om in de vervolgfase aandacht te houden voor de meervoudige doelen van de Noordoostcorridor als onderdeel van gehele Brainport regio.

Reactie GS:

Dit blijft een aandachtspunt, ook in de vervolgfase. Daarom wordt de Noordoostcorridor opgepakt als onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling Brainport Oost, in samenhang met het Rijk van Dommel en Aa en MEROS.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.
- De provincie hanteert diverse essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek.
- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om in de vervolgfase aandacht te hebben voor zorgvuldige inpassing van de infrastructuur in de omgeving.

Reactie GS:

Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om in de vervolgfase eventuele hinder van extra niet-regiogebonden verkeer op de N279 langs oostelijk Helmond in beeld te brengen en knelpunten op te lossen.

*Reactie GS:*

Dit is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt ten aanzien van fasering in realisatie om eerst de oost-westverbinding aan te leggen en daarna de N279 op te waarderen. Hierdoor is het volgens inspreker mogelijk om kernen binnen de Ruit en het Rijk van Dommel en Aa te ontlasten. Eerst aanleg van de N279 trekt volgens inspreker meer buitenregionaal verkeer aan, wat de verkeersdruk vergroot en gestelde doelen in gevaar brengt.

Reactie GS:

Eventuele fasering in uitvoering is onderdeel van nadere uitwerking in de vervolgfase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om in de vervolgfase breder te kijken dan de m.e.r.-eisen en ook rekening te houden met het effect van varianten op ruimtelijke structuren en met het aspect geluidhinder.

Reactie GS:

De genoemde aspecten maken deel uit van het projectMER.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om in de vervolgfase rekening te houden met de ruimtelijke ontwikkelingen langs de N270, de verkenning N270 Deurne-Helmond en de planstudie N270 Deurne-Limburgse grens.

Reactie GS:

Bij de planMER is rekening gehouden met de in de regio vastgestelde plannen. Aan de door inspreker genoemde onderwerpen zal de nodige aandacht besteed worden in de volgende (projectMER) fase.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)



Inspraakreactie:

Insprekers willen dat bij opwaardering van de N279 het bestaande tracé wordt aangehouden. Insprekers vinden de variant met omleiding via de Bakelse Beemden om Dierdonk, gelet op de daar aanwezige natuurwaarden en landschappelijke kwaliteiten, onaanvaardbaar en verzoeken dit gebied uit de desbetreffende tracézone te verwijderen.

Reactie GS:

In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt tussen de varianten rondom Dierdonk. Beide varianten zijn onderdeel van de vervolgstudie. De aspecten natuur en landschap worden bij de nadere uitwerking van de varianten in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r. In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten en essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden dat, indien toch voor een oost-westverbinding wordt gekozen, deze goed moet worden ingepast. Insprekers missen in het planMER hun voorstel voor de volgende variant: een lange, geboorde tunnel onder de Dommel en Breugelsche Beemden tot de noordzijde van het Wilhelminakanaal bij Stad van Gerwen. Vanaf daar gaat de weg verder als 'verdekte weg' of 'heuveltunnel' naar Lieshout. Bij Lieshout wordt de weg onder het kanaal aangelegd naar de zuidzijde om vervolgens als 'verdiepte ligging' of 'ondertunneling' verder te gaan richting de aansluiting bij de N279. Insprekers verzoeken de hydrologische en financiële haalbaarheid van deze lange tunnel nader te onderzoeken en deze variant mee te nemen in het projectMER.

Reactie GS:

In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de verschillende varianten van de oost-westverbinding. Alle varianten gaan door naar de volgende fase en zullen dan nader uitgewerkt worden. Bij de uitwerking in die fase zijn wellicht nog meer varianten denkbaar. De suggestie van insprekers om een lange tunnel nader te onderzoeken nemen wij conform het advies van de Stuurgroep van september 2010 over voor de volgende fase.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een planMER en een projectMER. In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Berlo, M.A.G. van (2418996)

Inspraakreactie:

Inspreker verwacht dat de N279 zal fungeren als parallel voor de A2 en veel verkeer zal aantrekken. Inspreker vindt een goede inpassing daarom essentieel en wil dat maatregelen zoals tunnels en verdiepte ligging worden overwogen. Inspreker is van mening dat de financiële eisen die dit stelt genoeg reden zijn tot het maken van keuzes binnen het project Noordoostcorridor. Zeker, omdat volgens inspreker door de relatief geringe toename van verkeer op het Wilhelmina -alternatief een probleem ontstaat tussen Ekkersrijt en Ekkersweijer en daarom Ekkersrijt opnieuw op de schop zou moeten.



Reactie GS:

De vrees van insprekers is grotendeels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt nog geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de Noordoostcorridor. In de volgende fase wordt het zicht op de uitvoeringsmogelijkheden, waaronder de aansluiting op omringende wegen, vergroot. Daarbij worden ook de suggesties van insprekers over tunnels of verdiepte ligging in overweging genomen.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op de door inspreker genoemde inpassingsmaatregelen.

Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om in het vervolgtraject bij de uitwerking van de variant 'alternerende ligging' van de oost-westverbinding hun voorstel voor een optimalisatie met tunnels in plaats van bruggen (bij de passage van het Wilhelminakanaal) mee te nemen. Volgens inspreker zijn ook op andere plekken in de alternerende ligging innovatieve en duurzame oplossingen mogelijk tegen een geringe meerprijs, waardoor je de weg niet hoort en niet ziet. De variant 'zuidelijke ligging' wijst inspreker overigens af.

Reactie GS:

In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de verschillende varianten van de oost-westverbinding. Alle varianten gaan door naar de volgende fase en zullen dan nader uitgewerkt worden. Bij de uitwerking in die fase zijn wellicht nog meer varianten denkbaar. De suggestie van insprekers nemen wij in overweging ten behoeve van de volgende fase.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r. In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Daniels, J.C.J. (2375584)

Inspraakreactie:

Insprekers geven aan dat de varianten bij de oost-westverbinding wat betreft aantasting van EHS nogal verschillen, wat een groot verschil in de bijbehorende compensatieopgaven impliceert. Ook de uitvoering van de weg is hiervoor bepalend. Insprekers vinden het belangrijk om aan te geven hoeveel, waar en hoe gecompenseerd kan worden.

Reactie GS:

Wij zijn dit met insprekers eens. Pas in de volgende fase, als de ligging, vormgeving en inpassing van een tracé duidelijk worden, wordt ook duidelijker welke natuurwaarden precies vernietigd of aangetast worden door de realisatie van de Noordoostcorridor en kan de concrete uitwerking van de compensatieopgave plaatsvinden.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.



Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers verwachten dat een opgewaardeerde N279 met 100 km/uur een verkeersaanzuigende werking heeft met meer aantasting van leefbaarheid als gevolg. Ook maakt een 100 km/uur uitvoering volgens insprekers een korte omleiding om Doornhoek bij Veghel onmogelijk vanwege de krappe bocht. Daarom vragen insprekers om, indien toch besloten wordt de N279 op te waarderen, de 100 km/uur variant om te vormen tot een 80 km/uur variant.

Reactie GS:

De vrees van insprekers is deels ongegrond omdat voor personenverkeer tussen Venlo/Asten en 's-Hertogenbosch de A2 aantrekkelijker zal blijven. Wel kan een opgewaardeerde N279 voor een beperkt deel van het doorgaande vrachtverkeer aantrekkelijk worden. In de Structuurvisie wordt geen keuze gemaakt voor varianten of uitvoeringsvormen van de N279, dat is onderdeel van de vervolgfase. Duidelijk is wel dat niets doen voor de N279 geen optie is, omdat in dat geval problemen bij Veghel ontstaan.

Planwijziging:

In paragraaf 4.2.2 is nader aangeduid hoe de alternatieven in het planMER worden vergeleken en hoe de beoordeling tot stand komt. Daarbij is ook uitgelegd wat het verschil in werkwijze en abstractieniveau is tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r. In paragraaf 4.2.3 is een tabel toegevoegd uit de samenvatting van het planMER. Deze is afkomstig uit bijlage 2 van de ontwerp-Structuurvisie ruimtelijke ordening deel D Brainport Oost. De tabel geeft weer hoe de verschillende alternatieven scoren op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen. Paragraaf 4.2.3 bevat een toelichting op de tabel met de scores van de alternatieven op de vier aspecten die het oplossend vermogen bepalen. Deze scores zijn gecombineerd met de gegevens over herkomst en bestemming van verkeer.

Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers zijn van mening dat door opwaarderen van de N279 met een omleiding langs Eerde en Zijtaart de leefbaarheid en het landelijke karakter van beide dorpen verandert. Insprekers vragen om onderzoek te verrichten naar de mogelijk negatieve effecten op de leefbaarheid, door insluiting van een dorp met een landelijk karakter en sterke sociale structuur.

Reactie GS:

In deze fase wordt nog geen keuze gemaakt tussen de varianten omleiding en tunnel bij Veghel. Beide varianten gaan door naar de volgende fase. Mogelijk negatieve effecten voor de leefbaarheid worden bij de nadere uitwerking in de vervolgfase betrokken.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

Aantal reacties: (1)

Stichting Actiecomité De Kempkens (2611195)

Inspraakreactie:

Insprekers vragen om in het vervolgonderzoek verbreding van de N279 niet meer mee te nemen, maar een nieuw alternatief mee te nemen in het onderzoek naar een oost-westverbinding. Insprekers geven hierbij aan dat dit ook al een voornemen was uit de kadernotitie van de planMER (d.d. 28 september 2010), maar zonder onderbouwing niet is meegenomen in het planMER.



Reactie GS:

Wij zijn van mening dat wij in de planMER uitvoering hebben gegeven aan het voorgenomen onderzoek zoals omschreven in de kadernotitie. Aangezien insprekers niet nader aanduiden welk nieuw alternatief ze bedoelen, kunnen wij geen inhoudelijke beantwoording geven.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

5.1.1 □ Integrale gebiedsontwikkeling

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers vinden de Structuurvisie geen integrale gebiedsontwikkeling. Insprekers willen dat de regionale opgave wordt verbreed van bereikbaarheid naar integrale ruimtelijke kwaliteit. Insprekers willen een inhaalslag voor de ontwikkeling van groen en blauw, meer borging van proces en realisatie van ruimtelijke kwaliteit en het nadrukkelijker betrekken van hun 'Inzet groen-blauw raamwerk Zuid-Oost Brabant' (2009).

Reactie GS:

De structuurvisie deel D 'Brainport Oost' is een onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling Brainport Oost. Deel D van de structuurvisie gaat in op die zaken die ten opzichte van de structuurvisie Noord-Brabant worden gewijzigd. Het integrale karakter van de gebiedsontwikkeling komt tot uiting in het bestuursakkoord Brainport Oost en het proces dat in dat kader wordt doorlopen. Vanuit het provinciaal belang zijn wij wel van mening dat de borging van de groenblauwe belangen in de integrale gebiedsontwikkeling sterker tot uiting kunnen komen. Dat vertaalt zich in het toevoegen van een 'ruimtelijke impuls' bovenop de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen. Deze ruimtelijke impuls dient deel uit te maken van het maatregelenpakket dat voor de totale gebiedsontwikkeling wordt opgesteld en dat moet leiden tot een sluitende businesscase en bestuursovereenkomst in 2012.

Planwijziging:

In hoofdstuk 2 is de context van de opgave voor Brainport Oost nader toegelicht. In de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.3 zijn de visie 'Brainport 2020', de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad en de regionale verstedelijkingsopgave voor het oostelijk deel Eindhoven- Helmond inhoudelijk omschreven.

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost.

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.
- De provincie hanteert diverse essentiële randvoorwaarden voor het vervolgonderzoek.
- Ze doorloopt een proces om nadere keuzes te maken. Deze keuzes hebben betrekking op de varianten in infrastructuur en de integrale gebiedsimpuls in relatie tot beschikbare financiën.
- De provincie maakt deze keuzes in een interactief proces met de regio.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Inspreker doet aanbevelingen om de impuls in ruimtelijke kwaliteit beter te borgen door:

- 1) prioritering van investeringen in het Rijk van Dommel en Aa
- 2) het hardmaken van de uitvoering van compensatie in het natuurcompensatieplan



- 3) stedelijke functies medefinancierder van ruimtelijke kwaliteit te laten zijn door de ontwikkeling en exploitatie van (nieuw) stedelijk gebied te koppelen aan behoud en versterking van de kwaliteit van de natuurlijke omgeving. Insprekers hebben hiervoor een aantal suggesties.

Reactie GS:

Vanuit het provinciaal belang zijn wij van mening dat de borging van de groenblauwe belangen in de integrale gebiedsontwikkeling sterker tot uiting kunnen komen. Dat vertaalt zich in het toevoegen van een 'ruimtelijke impuls' bovenop de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen. Deze ruimtelijke impuls dient deel uit te maken van het maatregelenpakket dat voor de totale gebiedsontwikkeling wordt opgesteld en dat moet leiden tot een sluitende businesscase en bestuursovereenkomst in 2012. De voorstellen voor prioritering van investeringen in het Rijk van Dommel en Aa, een natuurcompensatieplan en medefinanciering van ruimtelijke kwaliteit zijn goede suggesties die in het kader van de gebiedsontwikkeling en de op te stellen businesscase worden meegenomen.

Planwijziging:

In paragraaf 5.1.1 over de integrale gebiedsontwikkeling is een alinea toegevoegd over de businesscase Brainport Oost. Daarbij is toegelicht wat deze betekent voor de integratie tussen de inhoudelijke opgaven binnen Brainport Oost. In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat de volgende uitgangspunten voor inhoud en proces in het vervolg van de Noordoostcorridor:

- De provincie zet het ruimtelijk ontwerp optimaal in om kwaliteit te bereiken.
- Zij geeft inhoud aan een integrale gebiedsimpuls. Deze is gericht op verbetering van het leef- en vestigingsklimaat in Brainport Oost.

5.1.2 □ Kansen voor ontwikkeling

Aantal reacties: (2)

Gemeente Asten (2374774); Zlto Asten (2375561)

Inspraakreactie:

Insprekers stellen voor de natuurcompensatie (deels) in te zetten voor de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur. De compensatie kan worden ingezet voor het verplaatsen van agrarische bedrijven in of tegen de EHS, het aanleggen van natuur op de vrijkomende gronden en verwerving van gronden voor de realisatie van de EHS (genoemd worden de Groene Peelvallei, EVZ's, Groote Peel, Deurnese Peel). Gezien het huidige politieke klimaat en de bezuinigingen op natuur biedt dit toch kansen voor de ontwikkeling van de EHS en toekomst aan de agrarische bedrijven die willen verplaatsen.

Reactie GS:

De natuurcompensatieplannen die zijn opgesteld in aanvulling op de MEROS brengen de compensatieopgave in beeld en geven inzicht in draagvlak en haalbaarheid van de eventuele in te vullen compensatieopgave. Bij de opstelling van het nieuwe Inpassingsplan/Bestemmingsplan dient een definitief en bindend compensatieplan te worden opgesteld conform de regels voor natuurcompensatie zoals verwoord in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12). Deze regels bieden een mogelijkheid voor compensatie binnen de EHS.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker wil betrokken worden bij de definitieve natuurcompensatieplannen indien er gekozen wordt voor de ontwikkeling van een deel van de Brouwhuissche Heide. Inspreker gaat ervan uit dat de zoeklocaties in het Natuurcompensatieplan Locatie BZOB-bos niet definitief zijn, want er zijn naar zijn mening elders betere mogelijkheden voor compensatie die aansluiten bij het gemeentelijke beleid.



Reactie GS:

De natuurcompensatieplannen die zijn opgesteld in aanvulling op de MEROS brengen de compensatieopgave in beeld en geven inzicht in draagvlak en haalbaarheid van de eventuele in te vullen compensatieopgave. Bij de opstelling van het nieuw Inpassingsplan/Bestemmingsplan dient een definitief en bindend compensatieplan te worden opgesteld conform de regels voor natuurcompensatie zoals verwoord in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12). Beleidsmatig is er een voorkeur om de natuurcompensatie -opgave te realiseren in het gebied Kloostereind/Brouwhuissche Heide, het Rijk van Dommel en Aa (rijksbufferzone tussen Eindhoven en Helmond) en de Groene Peelvallei.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Deurne (2368245)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt compensatie voor BZOB-bos ook in de directe omgeving te realiseren.

Reactie GS:

De natuurcompensatieplannen die zijn opgesteld in aanvulling op de MEROS brengen de compensatieopgave in beeld en geven inzicht in draagvlak en haalbaarheid van de eventuele in te vullen compensatieopgave. Bij de opstelling van het nieuwe Inpassingsplan/Bestemmingsplan dient een definitief en bindend compensatieplan te worden opgesteld conform de regels voor natuurcompensatie zoals verwoord in de Verordening ruimte (art. 4.11 en 4.12). Beleidsmatig is er een voorkeur om de natuurcompensatie -opgave te realiseren in het gebied Kloostereind/Brouwhuissche Heide, het Rijk van Dommel en Aa (rijksbufferzone tussen Eindhoven en Helmond) en de Groene Peelvallei.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Cumela Nederland (2376100)

Inspraakreactie:

De inspreker vindt dat er bij de kansen voor ontwikkeling ook rekening gehouden moet worden met de lokale bedrijvigheid en de werkgelegenheid. Dit ontbreekt nu.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van deze Inspraakreactie: en betrekken waar mogelijk de lokale bedrijfsgroepen bij de volgende fase om te kijken waar er kansen liggen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Gemert-Bakel (2376170)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt aandacht voor de kansen voor verbetering van het openbaar vervoer na aanleg van het voorkeursalternatief, bijvoorbeeld een hoogwaardige OV-verbinding tussen Helmond en Den Bosch.

Reactie GS:

In de vervolgfase zal nader worden bezien of en hoe deze suggestie wordt meegenomen in proces.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



5.1.3 Planvorming

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker vraagt om de aandachtspunten van de Stuurgroep Brainport Oost (in haar advies van 10 september 2010 aan GS) als basis te nemen bij de opstelling van de Notitie Reikwijdte en detailniveau voor de projectMER.

Reactie GS:

Wij zijn met u van mening dat deze aandachtspunten vanuit de Stuurgroep Brainport Oost betrokken moeten worden bij de opstelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de projectMER.

Planwijziging:

In hoofdstuk 5 is paragraaf 5.1.3 toegevoegd. Deze bevat uitgangspunten voor het vervolgonderzoek van de Noordoostcorridor. Hierin zijn essentiële randvoorwaarden opgenomen die onder andere betrekking hebben op door inspreker genoemde punten.

5.1.4 Monitoring en regionale afspraken

Aantal reacties: (1)

ICAS Industrieel Contact Asten Someren (2372895)

Inspraakreactie:

Inspreker gaat ervan uit dat er op de bedrijventerreinen in of bij Helmond mogelijkheden zijn voor bedrijven uit Asten en Someren om zich daar te vestigen als de beide gemeenten zelf niet voldoende terrein beschikbaar hebben.

Reactie GS:

Helmond heeft binnen de stedelijke regio een 'opvangtaak' voor bedrijven uit de omliggende gemeenten. Daarom ook wordt er gezocht naar locaties binnen de stedelijke regio.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Cumela Nederland (2376100)

Inspraakreactie:

Het bedrijfsleven dient volgens de inspreker voldoende aandacht te krijgen bij het onderdeel Monitoring en regionale afspraken. Goede voorlichting en communicatie is hierbij essentieel.

Reactie GS:

Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zijn betrokken bij het opstellen van de regionale agenda's die in het kader van de regionale ruimtelijke overleggen worden opgesteld. Hierin wordt onder andere ingegaan op monitoring en regionale afspraken.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

5.2.1 Ontwikkelen

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt een provinciaal inpassingsplan in te zetten voor de planologische borging van de keuze voor de verstedelijkingslocatie voor werken of dat nu BZOB-bos of Diesdonk wordt. Voor beide locaties geldt dat er sprake is van een provinciaal belang, gezien de integrale benadering van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost. En dat het een gemeenteeverschrijdende opgave is gezien de betrokkenheid van meerdere gemeenten.



Reactie GS:

Wij zijn vooralsnog niet van mening dat er sprake is van een provinciaal belang dat rechtvaardigt het instrument van een inpassingsplan in te zetten. Er is geen sprake van een bedrijventerrein van bovenregionale uitstraling en betekenis. Wij vinden de ontwikkeling van een bedrijventerrein van deze orde in principe een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker stemt in met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan in de vervolgfase.

Reactie GS:

Wij nemen kennis van de instemming om het instrument van een provinciaal inpassingsplan in te zetten voor de vervolgfase van de Noordoostcorridor.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

5.2.2 Juridische instrumenten

Aantal reacties: (1)

Gemeente Asten (2374774)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt de verwijderde zoekgebieden voor verstedelijking ook te verwerken in de Verordening ruimte.

Reactie GS:

Na vaststelling van de structuurvisie deel D 'Brainport Oost' door Provinciale Staten, zullen de eventuele wijzigingen van de Verordening ruimte in een periodieke aanpassing van de Verordening ruimte worden doorgevoerd.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (3)

Bmf (2376027); Gemeente Helmond (2374042); Gemeente Someren (2360675)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken de Verordening ruimte aan te passen zodat de aanduiding 'zoekgebied verstedelijking' voor de locatie Goor/Lungendonk verwijderd wordt.

Reactie GS:

Na vaststelling van de structuurvisie deel D 'Brainport Oost' door Provinciale Staten, zullen de eventuele wijzigingen van de Verordening ruimte in een periodieke aanpassing van de Verordening ruimte worden doorgevoerd.

Planwijziging:

In paragraaf 3.3.1 zijn de locaties Goor en Lungendonk geschrapt als zoekgebied verstedelijking. Dit is het gevolg van de heroverweging van de woningbouwopgave op basis van de actuele cijfers van gemeente Helmond over inbreidingscapaciteit.



Aantal reacties: (1)

Gemeente Helmond (2374042)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om alle zoeklocaties voor woningbouw in de regio Brainport Oost nogmaals kritisch te bekijken en zoveel mogelijk te schrappen of in ieder geval niet voor 2025 te laten ontwikkelen.

Reactie GS:

In het kader van de MEROS studie is de regionale woningbouwbehoefte rond Helmond onderzocht. Mede op basis van Inspraakreactie: van de gemeente Helmond zijn wij tot de conclusie gekomen dat er tot aan 2030 geen behoefte is aan nieuwe uitbreidingsruimte voor woningbouw. Aangewezen zoekgebieden verstedelijking zijn gebieden die ontwikkeld kunnen worden als daar behoefte aan is. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om woningbouw op inbreidingslocaties te realiseren. Plannen om uit te breiden moeten passen binnen de regionale woningbouwafspraken die in de regio Zuid-Oost Brabant gemaakt zijn (december 2009).

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Bmf (2376027)

Inspraakreactie:

Insprekers verzoeken de Verordening ruimte aan te passen zodat de aanduiding 'zoekgebied verstedelijking' voor de Diesdonk en BZOB-bos verwijderd wordt.

Reactie GS:

Na vaststelling van de structuurvisie deel D 'Brainport Oost' door Provinciale Staten, zullen de eventuele wijzigingen van de Verordening ruimte in een periodieke aanpassing van de Verordening ruimte worden doorgevoerd. Wij stellen voor dat niet te doen voor de locatie BZOB-bos.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

6 ▯ Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost

Aantal reacties: (1)

Pawiroedjo -de Jezus, J. (2376755)

Inspraakreactie:

Inspreker vindt dat op de Structurenkaart niet duidelijk is aangegeven hoe de weg bij Eerde precies gaat lopen.

Reactie GS:

In de structuurvisie wordt een tracézone aangewezen waarbinnen de verbreding en/of omleiding van de N279 gerealiseerd kan worden. Er is nu dus nog geen sprake van het aanwijzen van een exact tracé, dat komt in de volgende fase aan bod. In die fase wordt onderzocht of de N279 kan worden verbreed of dat er een omleiding nodig is en waar die exact komt te liggen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

*Aantal reacties: (1)*

Zutven, F. van (2366040)

Inspraakreactie:

Inspreker is van mening dat, indien wordt besloten tot een omleiding van de N279 langs Eerde en Zijtaart, de volgende zoekgebieden voor verstedelijking van de structurenkaart kunnen verdwijnen: De Amert II (ten noordoosten van industrieterrein De Amert); De Kempkens (ten zuiden van buurtschap De Kempkens, het betreft het gebied dat in de toekomst ten zuiden/zuidwesten van de omleiding van de N279 ligt).

Reactie GS:

Deze zienswijze heeft geen betrekking op de keuzes die nu worden voorgesteld in de structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Dorpsraad Zijtaart (2359914)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om het zoekgebied verstedelijking ten zuiden van Veghel te verkleinen overeenkomstig de Structuurvisie Zijtaart (2004).

Reactie GS:

Deze zienswijze heeft geen betrekking op de keuzes in de structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Gemeente Veghel (2374779)

Inspraakreactie:

Inspreker verzoekt om het zoekgebied voor het Foodpark Veghel op de Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost te verkleinen overeenkomstig de Structuurvisie Zijtaart (2004).

Reactie GS:

Deze zienswijze heeft geen betrekking op de keuzes in de structuurvisie deel D 'Brainport Oost'.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.

Aantal reacties: (1)

Pawiroedjo -de Jezus, J. (2376755)

Inspraakreactie:

Inspreker merkt op dat op de Structurenkaart en de legenda weliswaar te zien is dat de opgewaardeerde N279 eventueel vlak langs Eerde gaat lopen. Hij vindt dat niet duidelijk af te lezen is hoe de weg precies gaat lopen. Evenmin is dit terug te vinden in de stukken dat de weg daadwerkelijk langs Eerde komt.

Reactie GS:

In de structuurvisie wordt een tracézone aangewezen waarbinnen de verbreding en/of omleiding van de N279 gerealiseerd kan worden. Er is nu dus nog geen sprake van het aanwijzen van een exact tracé, dat komt in de volgende fase aan bod. In die fase wordt onderzocht of de N279 kan worden verbreed of dat er een omleiding nodig is en waar die exact komt te liggen.

Planwijziging:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de stukken.



Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht van paragrafen per inspreker

Leeswijzer

Op de hiernavolgende pagina's vindt u een tabel waarin wij voor elke inspreker aangeven op welke paragraaf (of paragrafen) deze zienswijzen heeft ingebracht. Het gaat om de insprekers die

- een unieke Inspraakreactie: hebben ingediend;
- de brieven die meerdere insprekers hebben gebruikt: MEROS 1, MEROS 2, NOC 1, NOC 2, NOC 3, NOC 4, NOC 5 en NOC 6.
- de insprekers die inhoudelijke zienswijzen hebben toegevoegd aan een brief die door meerdere insprekers zijn gebruikt.

De insprekers die een brief hebben gestuurd die meerdere insprekers hebben gebruikt, zijn opgenomen in bijlage 2.

In de tabel zijn de insprekers als volgt gealfabetiseerd:

- Particuliere indieners zijn gesorteerd op achternaam;
- De meeste namen van organisaties in de vorm van een afkorting, zoals bijvoorbeeld ZLTO of SRE, zijn niet uitgeschreven.



naam	paragraaf		briefnr
Aarden B.	0.1	Inspraakprocedure	2374785
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Actiecomité Landelijk Laarbeek	0.1	Inspraakprocedure	2378974
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1	Alternatieve tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.3	Effecten flora-en faunawet Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Aldörum Minicamping	0	Algemeen	2374731
	0.1	Inspraakprocedure	
	2	Regionale ruimtelijke visie Brainport Oost	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
Althuisen N.A.P.	0.2	Overig Algemeen	2374794
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2	Plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.5	Effecten gezondheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.2.2.3.3	Effecten flora-en faunawet Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
Arends G.F.	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	2374538
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
ARPA	0.1	Inspraakprocedure	2377274
	0.2	Overig Algemeen	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Beer H. de	0.1	Inspraakprocedure	2375512
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
Bekkers F.	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2373272
Belangenvereniging Wijkraad Brouwhuis	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366765
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locationalternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	



naam	paragraaf		briefnr
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Bergmans R.F.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2376118
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berk P.W.van den	4.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	2375942
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berkel RAM van	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	2376231
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berlo E.J.A.M. van	0.1	Inspraakprocedure	2374784
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berlo L.F.M. van	0.1	Inspraakprocedure	2376560
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Berlo M.A.G. van	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	2418996
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Berlo R. van	0	Algemeen	2376069
Berlo W.J.van	0.1	Inspraakprocedure	2374781
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berlo W.J.M.van	0.1	Inspraakprocedure	2374782
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berlo-v.d. Ven C.G.M. van	0.1	Inspraakprocedure	2374783
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Berlo-Valckx N. van	0	Algemeen	2376379
Biemans F.M.J.	0.1	Inspraakprocedure	2372869
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Biemans M.J.A.	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2372870
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	0.1	Inspraakprocedure	
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
Biemans-Corsten L.A.M.	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2372871
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	0.1	Inspraakprocedure	
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2376027
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	0	Algemeen	
Bmf	2.1	Gezamenlijke visie zuidoostvleugel BrabantsStad	2376027
	3.1	Nut en noodzaak MEROS Algemeen	
	3.1.2	Nut en noodzaak woningbouw MEROS	
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.3.5	Aanzet tot compenserende en mitigerende maatregelen MEROS	
	3.3	Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
	4.1	Nut en noodzaak Noordoostcorridor algemeen	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.1.1	Keuze beoordelingscriteria plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4.1	Effecten Landschap Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.3	Integrale afweging Bestuurlijk kader Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
	5.1.1	Integrale gebiedsontwikkeling	
	5.2.2	Juridische instrumenten	
Bogaard B.L.H. van den	4.3.	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	2376140
Bokhoven J. van	0.1	Inspraakprocedure	2375830
	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
Bonach A.	0.1	Inspraakprocedure	2374786
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Bour M.	0.1	Inspraakprocedure	2376854
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
Boxmeer L.E.L.M. van	0.1	Inspraakprocedure	2372963
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Bree H.M.J. van	0.1	Inspraakprocedure	2378829
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Bussel-van Neer M. van	0.1	Inspraakprocedure	2376093
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
Buurtschap Laverdonk	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	2372874
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Cumela Nederland	0	Algemeen	2376100
	5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	
	5.1.4	Monitoring en regionale afspraken	
Daniels H	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2374647
Daniels J.C.J.	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	2375584
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Derks van de Ven P.J.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2376551
Dijk W. van	0.1	Inspraakprocedure	2370904
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Dijkmeijer D.J.H.	0.1	Inspraakprocedure	2376562



naam	paragraaf		briefnr
	4.1.0	Aannames onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Dijkmeijer F.R.	0.1	Inspraakprocedure	2376556
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Dijkmeijer J.M.	0.1	Inspraakprocedure	2376162
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Dijkmeijer-Eitink B.A.M.	0.1	Inspraakprocedure	2378809
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Dijli B.V.	0	Algemeen	2374549



naam	paragraaf		briefnr
Dorpsraad Nederwetten	0	Algemeen	2376681
	0.2	Overig Algemeen	
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Dorpsraad Ommel	0.1	Inspraakprocedure	2375437
	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Dorpsraad Zijtaart	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	2359914
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	6	Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost	
Eenbergen J.A.M. van	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2376649
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Ecuwijk P.J.A.M. van	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2376485
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Eijk J. van	5	Uitvoering	2374979
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Eijnden T. van den	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	2374939
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
Eijndhoven H.W. van	0.1	Inspraakprocedure	2376160
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Engels T.M.A.	0.1	Inspraakprocedure	2375217
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.4	Gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal NOC	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.7	Gevolgen provinciaal wegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.2	Effecten natuurbeschermingswet Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Esch J.H.W. van	0.2	Overig Algemeen	2374674
Eupen H.A.M. van	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2374554
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locationalternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Frencken E.	0.1	Inspraakprocedure	2375517
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
Geerts C.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2369950
Gemeente Asten	0	Algemeen	2374774
	0.1	Inspraakprocedure	
	3.2.2.1.1.2.2	Effecten Waterhuishouding en lokaal watersysteem MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	
	5.2.2	Juridische instrumenten	
Gemeente Bernheze	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2383383
	4.2.2.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie NOC	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Gemeente Deurne	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2368245
	3.1.2	Nut en noodzaak woningbouw MEROS	
	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	
	3.2.2.0	Methodiek effectbepaling MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
	5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	
Gemeente Gemert-Bakel	5	Uitvoering	2376170
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
	5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	
Gemeente Helmond	3.1.2	Nut en noodzaak woningbouw MEROS	2374042
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.3.2.1.1	Integrale/finale afweging Varenschut	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	



naam	paragraaf		briefnr
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
	5.1.3	Planvorming	
	5.2.1	Ontwikkelen	
	5.2.2	Juridische instrumenten	
Gemeente Laarbeek	3.3.2	Integrale/finale afweging bedrijventerreinen MEROS	2372872
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Gemeente Someren	3.1.2	Nut en noodzaak woningbouw MEROS	2360675
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	5.2.2	Juridische instrumenten	
Gemeente Veghel	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2374779
	5	Uitvoering	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
	6	Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost	
Gennip J.W.M. van	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2362204
Goedhart - Van Rees E.	2.2.5	Gebiedsontwikkeling Brainport Oost	2376950
	4.2.2.2.5	Effecten Bodem en water Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.5.2	Effecten grondstromen Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
Gruithuyzen P.B.C.	0	Algemeen	2369189
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Heijst, A.J. van	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2379021
Hendrix-Engel M.A.J.M.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366139
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Houben J.M.	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2375567
	4.2.2.2.1.5	Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Hubner L.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366073
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Huisman A.	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	2375851
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
ICAS Industrieel Contact Asten Someren	3.3.2	Integrale/finale afweging bedrijventerreinen MEROS	2372895
	5.1.4	Monitoring en regionale afspraken	
IVN Laarbeek	0.1	Inspraakprocedure	2376328
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.5	Effecten gezondheid Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Jager A. de	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2375849
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Kivits S.P.A.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366140
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Kramer L. de	0.1	Inspraakprocedure	2376764
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Kramer-Hangelbroek L.Y.	0.1	Inspraakprocedure	2376044
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
Kremers L.	0.1	Inspraakprocedure	2375515
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
Kuster W.J.P.de	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2397700
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Laarhoven L.M.H. van	0.1	Inspraakprocedure	2374780



naam	paragraaf		briefnr
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Landgoed Kraneven	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	2374627
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
Lankvelt J. van	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	2359854
Lathouwers W.	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2374977
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
Lieshout J.H. van	0	Algemeen	2376048
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Lugt T.J.M.van der	0.1	Inspraakprocedure	2375936
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Manders H.	4.2.2	Plan-m.e.r. Noordoostcorridor	2372987
Martens F.	0.1	Inspraakprocedure	2376156
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
Mennen J.	0.1	Inspraakprocedure	2376204
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	



naam	paragraaf		briefnr
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
MEROS 1	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
MEROS 2	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.2.0	Methodiek effectbepaling MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.5	Effecten Milieuhygiëne MEROS	
	3.2.2.1.7.2	Effecten op landbouw MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3	Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Michiels M.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366048
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Mil W. van	0.1	Inspraakprocedure	2373397
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Milieudefensie	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2377285
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Mobers B.H.J.	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2375955
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
Musters J.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2375923
	4.2.1	Alternatieve tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.3	Effecten flora-en faunawet Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	



naam	paragraaf		briefnr
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
N.V.Nederlandse Gasunie	5	Uitvoering	2364778
Niele S.F.van	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2376287
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.5	Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.5.3	Effecten waterkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
Niele-van de Ven M.H.C. van	0.1	Inspraakprocedure	2374656
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.5	Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.5.3	Effecten waterkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Nienhuis O.	0.1	Inspraakprocedure	2376073



naam	paragraaf	briefnr
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief
NOC 1	0.1	Inspraakprocedure
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor
	4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor
NOC 2	0.1	Inspraakprocedure
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor
	4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor
NOC 3	0.1	Inspraakprocedure
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor
	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik



naam	paragraaf		briefnr
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
NOC 4	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
NOC 5	0.1	Inspraakprocedure	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
NOC 6	0.1	Inspraakprocedure	
	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Nuijens H.L.C.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2367931
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Otten P.G.M.	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2375059
Pawiroredjo-de Jezus J.	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	2376755
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	6	Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost	
Peters - Admiral M.	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	2375523
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Peters A.	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2375825
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Peters C.E.H.M.	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2376701
	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Raaijmakers H.C.M.	0.1	Inspraakprocedure	2376163
	4.1.0	Aannames onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	



naam	paragraaf		briefnr
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Raaijmakers-van den Wildenberg J.H.C.	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2376370
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Recreatiepark Prinsenmeer	0.1	Inspraakprocedure	2376295
	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
Reek J.G.M. van den	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2368250
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locationalternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Remie Fiscaal Juridisch Adviesbureau	0.1	Inspraakprocedure	2374634



naam	paragraaf		briefnr
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
Rijssel A.J.J. van	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	2366100
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Rijssel T. van	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	2366103
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Rooij V.R. van	0.2	Overig Algemeen	2375608
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Roosmalen M.W.M. van	4.2.1	Alternatieve tracézones Noordoostcorridor algemeen	2376021
Rovers Leon	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	2376652
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.5	Effecten gezondheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Sas L.M.L.A. van	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366102
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Sauve A.J.G.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2376267
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Schaijk H.M.J. van	0.1	Inspraakprocedure	2372142
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Schepers P.	0.1	Inspraakprocedure	2376266
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Segeren P.A.	0	Algemeen	2374949
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Senders J.H.	0.1	Inspraakprocedure	2376757
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
Silvis P.	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2376281
Silvis R.M.H.	0.1	Inspraakprocedure	2376171
	4.1.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling Noordoostcorridor	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Slaats-Damen A.	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2375175
	5	Uitvoering	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Smits M.M.	0.1	Inspraakprocedure	2375987
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Smits-de Kramer C.E.	0.1	Inspraakprocedure	2376058
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
Sprengers J.	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	2375521
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.2	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Woon- en leefmilieu NOC	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.2.3.1	Resultaten verkeersonderzoek: beoordeling van doelbereik	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Sprengers P.	4.2.2.2.1.2	Gevolgen verkeer bewoond gebied Noordoostcorridor	2375556
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
Steenbakkers-Scheepers J.H.M.	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2375091
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Stichting Actiecomité De Kempkens	0.1	Inspraakprocedure	2611195
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5.1	Vervolgtraject MEROS en Noordoostcorridor	
Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel	0.1	Inspraakprocedure	2375823
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.1	Bereikbaarheid clusters Brainport Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.3	Gevolgen verkeer groen Middengebied Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.4	Gevolgen verkeer ten noorden van Wilhelminakanaal NOC	
	4.2.2.2.1.5	Gevolgen Rijkswegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.7	Gevolgen provinciaal wegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.9	Verkeersveiligheid	
	4.2.2.2.2.4	Effecten klimaat Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.3	Effecten flora-en faunawet Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.3	Integrale afweging Bestuurlijk kader Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Stichting Dorpsraad Boerdonk	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	2375937
Stichting Dorpsraad Eerde	0.1	Inspraakprocedure	2376096
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.7	Gevolgen provinciaal wegennet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Stichting Dorpsraad Keldonk	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2381027
Stichting Klankbord	0	Algemeen	2374671
	0.1	Inspraakprocedure	
	3.2.1.1	Keuze locaties MEROS	
	4.0.1	Wettelijke basis plan-m.e.r. + andere (wettelijke) kaders NOC	
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Stichting Omwonenden N279	0.1	Inspraakprocedure	2372873
Stichting Toeristisch Huis Asten	0.1	Inspraakprocedure	2376330
	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	



naam	paragraaf		briefnr
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel	0.2	Overig Algemeen	2376109
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Swinkels-Koenen M.G.P.J.	0.1	Inspraakprocedure	2374720
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.3.2	Integrale afweging Effecten op milieu Noordoostcorridor	
	4.3.4	Integrale afweging Kosten Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Thijssen J.H.C.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366194
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Uden J.A.M. van	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2374713
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
Ven A.J. van de	0	Algemeen	2376813
	4.2.1.2	Keuze varianten tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2.2	Effecten luchtkwaliteit Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.1	Effecten ecologische hoofdstructuur Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.3.3	Effecten flora-en faunawet Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4	Effecten Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie NOC	
	4.2.2.2.4.3	Effecten Archeologie Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.5	Effecten Bodem en water Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Verbakel E.	0.1	Inspraakprocedure	2376593
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Verbakel J.H.C.	0.1	Inspraakprocedure	2376154
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Verbakel M.	0.1	Inspraakprocedure	2376579
	0.1	Inspraakprocedure	2370563
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2376579
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2370563
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	2376579
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	2370563
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2376579
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	2370563



naam	paragraaf		briefnr
Vereniging Deurne Industriële Contact	3.3.2	Integrale/finale afweging bedrijventerreinen MEROS	2369197
Vereniging Industriële Contact Helmond E.O.	0	Algemeen	2345968
	0.1	Inspraakprocedure	
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.3.2.1	Integrale/finale afweging locaties bedrijventerreinen algemeen	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
Verhagen H.P.J.M.	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	2376083
	4.3	Integrale afweging tracézones Noordoostcorridor algemeen	
Verhagen J.C.J.P.	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2376705
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Verheijen C.A.H.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2376855
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Verouden C.H.	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	2374051



naam	paragraaf		briefnr
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Vervoordeldonk E.	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366225
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Waterschap Aa en Maas	1.3	Watertoets	2368768
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.3	Integrale/finale afweging locaties MEROS algemeen	
Wergroep Behoud Diesdonk	0.1	Inspraakprocedure	2375131
	2.2	Ambities en ruimtelijke visie Brainport Oost	
	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	
	3.2.2.1.1.2.2	Effecten Waterhuishouding en lokaal watersysteem MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.1.3	Integrale/finale afweging BZOB en Diesdonk	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	
Wergroep Blijf bij de kern	0.1	Inspraakprocedure	2376801
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.2.2.3	Effecten Natuur Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Wergroep Brouwberg	3.0.1	Wettelijke basis MER en andere (wettelijke) kaders MEROS	2366121
	3.1.3	Nut en noodzaak bedrijventerreinen MEROS	
	3.2.1	Locatiealternatieven MER MEROS	
	3.2.2.0.1	Keuze beoordelingscriteria MER MEROS	
	3.2.2.1	Beschrijving Milieueffecten MER MEROS Algemeen	
	3.2.2.1.1.2	Effecten Water MEROS	
	3.2.2.1.2	Effecten Natuur MEROS	
	3.2.2.1.2.2	Effecten barrièrewerking op natuur MEROS	
	3.2.2.1.4	Effecten Verkeer en Vervoer MEROS	
	3.2.2.1.7.3	Effecten op recreatie MEROS	
	3.2.4	Advies van de stuurgroep over de plan-m.e.r. MEROS	
	3.3.2.2.1	Integrale/finale afweging effect natuur	
	3.3.2.2.5	Integrale/finale afweging planeconomische haalbaarheid	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
Wijdeven H.F.A. van de	4.2.2.2.2.1	Effecten Geluid Noordoostcorridor	2375919
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Wijkraad De Leest	0.1	Inspraakprocedure	2375820
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.2	Effecten Woon- en leefmilieu Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.4.1	Effecten Landschap Noordoostcorridor	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
Willigen W.R. v.d.	0.1	Inspraakprocedure	2375485
	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	
	4.2.1.1	Keuze alternatieven tracézones Noordoostcorridor	
	4.2.2.1	Methodiek effectbepaling plan-m.e.r. Noordoostcorridor	



naam	paragraaf		briefnr
	4.2.2.2.1	Effecten verkeer en bereikbaarheid Noordoostcorridor	
	4.2.2.2.1.6	Robuustheid netwerk Noordoostcorridor	
	4.2.3	Conclusies plan-m.e.r. en voorkeursalternatief	
Woensel P. van	4.1.2	Onderbouwing nut en noodzaak Noordoostcorridor	2370021
	4.2.2.3.3	Kansen en belemmeringen voor mitigatie Natuur NOC	
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
ZLTO afdelingen Laarbeek, Dommelland, Helmond-Mier lo, Kempen Zuid-Oost, Veghel en Someren	2.2	Ambities en ruimtelijke visie Brainport Oost	2374772
	4.4	Conclusie integrale afweging Noordoostcorridor	
	5	Uitvoering	
Zlto Asten	3.4	Conclusie integrale/finale afweging MEROS	2375561
	5.1.2	Kansen voor ontwikkeling	
Zutven F. van	6	Structurenkaart Structuurvisie deel D Brainport Oost	2366040



Bijlage 2 Overzicht van indieners van brieven die meer dan 20 insprekers hebben gebruikt

Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
A Biemans	2366101	NOC 2
A Biemans	2376187	NOC 4
A Bouw	2375772	NOC 2
A Broekmans	2381015	NOC 2
A Brouwers	2374765	NOC 3
A Claessen	2370050	NOC 3
A Corbeij	2372975	NOC 3
A Daniels	2374747	NOC 2
A de Bruijn	2370497	NOC 2
A de Leijer	2372943	NOC 5
A Elijzen	2378811	NOC 2
A Engels - vd Kerkhof	2370892	NOC 3
A Fransen	2371085	MEROS 2
A Geerlings	2376177	NOC 2
A Geerlings - Rovers	2379025	NOC 3
A Giepmans	2370056	NOC 2
A Grootel	2375555	NOC 2
A Habraken	2376425	NOC 3
A Heeren - Hoeks	2371138	MEROS 2
A Heesakkers	2376147	NOC 3
A Hendriks - Strijbosch	2370905	NOC 3
A Isbouts	2372811	MEROS 2
A Jansen	2376554	NOC 2
A Janssen	2366738	NOC 2
A Jeurgens	2374762	NOC 2
A Jonkers	2372966	NOC 5
A Lambrechtsen	2376245	NOC 6
A Loohuis	2376396	NOC 3
A Madou	2370916	NOC 2
A Meinardi	2376753	NOC 2
A Nieuwenhuysen	2374727	NOC 2
A Nijhuis-Vrijdag	2370057	NOC 4
A Oerlemans	2375508	NOC 6
A op den Buijs	2376561	NOC 2
A Poulussen	2372862	NOC 2
A Raaijmakers	2369183	NOC 2
A Reitsma	2372883	NOC 3
A Rooijmans	2370066	NOC 2
A Scheepers - Maas	2374758	NOC 2
A Siebol	2370053	MEROS 1



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
A Smits	2374771	NOC 3
A Smulders	2370019	NOC 2
A Swinkels	2370049	NOC 3
A Tielemans	2376584	NOC 6
A van Asten	2376217	NOC 2
A van den Eijnde	2376399	NOC 2
A van der Does	2372993	NOC 3
A van der Heijden	2378805	NOC 3
A van der Hout	2372824	MEROS 2
A van Dijk	2368248	MEROS 1
A van Dijk	2376404	NOC 2
A van Dijk	2373648	NOC 3
A van Dooren - Dirks	2373004	NOC 3
A van Duppen - Koonings	2375566	NOC 3
A van Heukelom	2368777	NOC 2
A van Himbergen	2372932	NOC 5
A van Hoorn	2372925	NOC 5
A van Kaathoven	2370889	NOC 3
A van Keulen	2374743	NOC 2
A van Laarhoven	2376178	NOC 4
A van Mierlo	2370500	NOC 2
A van Noort	2372945	NOC 5
A van Oostenrijk	2369187	NOC 2
A van Osch	2374881	NOC 2
A van Poppel	2376141	NOC 2
A van Poppel	2376141	NOC 3
A van Rooij	2376564	NOC 2
A van Rooij	2376563	NOC 6
A van Thiel	2376565	NOC 2
A van Tiel	2371071	MEROS 2
A van Veelen - Madou	2371114	MEROS 2
A vd Boogaard	2375815	NOC 2
A vd Ven	2372783	MEROS 2
A Vermeulen	2371089	MEROS 2
A Winter	2372912	NOC 5
A Wouters	2375570	NOC 3
AA Jansen	2370935	NOC 2
AA Jansen	2370935	NOC 2
AAD Nijhuis	2370055	NOC 4
AAP Willemse - de Vries	2376243	NOC 3
Aarts	2372822	MEROS 2
AE van Dijk	2378860	NOC 3
AEC Duncker	2366760	MEROS 1



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
AER Oosthoek	2370939	NOC 2
AF Verspaget	2372893	NOC 4
AFM Kessels	2375824	NOC 4
AGM van Eijndhoven - Kusters	2376159	NOC 3
AH Driessen	2372809	MEROS 2
AH Heinsbergen	2374788	NOC 3
AHC Koning	2372878	NOC 2
AHCM Loos - van Hedel	2368257	NOC 2
AHCP Dooren	2373000	NOC 3
AHJ Christiaens - Clement	2375839	NOC 3
AHM van Wanrooij	2376397	NOC 2
AJ Biemans	2372881	NOC 4
AJ Roovers - Habraken	2372922	NOC 5
AJ van Berlo	2376616	NOC 2
AJ van Heijst	2379021	NOC 3
AJ van Mullekom	2372907	NOC 5
AJ Verhappen	2374750	NOC 2
AJE Bouwes	2372968	NOC 1
AJH van de Ven - Manders	2370030	MEROS 1
AJH Versluis - Tanken	2376497	NOC 2
AJHM Loos	2368255	NOC 2
AJJ Loos	2368256	NOC 2
AJM Berlo	2376444	NOC 2
AJM Berlo	2376434	NOC 6
AJM van den Heuvel	2375801	NOC 1
AJT Koch	2375540	NOC 3
AL Manders	2369185	NOC 2
AL van de Ven	2376609	NOC 1
ALJP van de Kam	2376574	NOC 2
AM Bergmans	2372929	NOC 5
AM Brink	2366838	MEROS 1
AM Engels	2368766	NOC 2
AM Gruijters	2374738	NOC 2
AM van den Meulenhof	2368251	MEROS 1
AM Verhoeven	2375843	NOC 2
AM Weemen	2372810	MEROS 2
AMA Biemans	2374718	NOC 4
AMAW Mulder	2371140	MEROS 2
AME Roborgh	2375579	NOC 2
AMF van Hees	2370870	MEROS 1
AMFP Swinkels	2368762	NOC 2
AMG Derks	2372858	NOC 3
AMJ O'Gorman - van Rijssel	2372823	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
AMJS Scheepers	2375831	NOC 3
AMS Migchels	2370031	NOC 2
AMWA Lhoest - van de Ven	2372017	NOC 1
AMWA Lhoëst - van de Ven	2369892	NOC 1
AN van Lierop	2375507	NOC 6
APA Raijmakers	2375503	NOC 3
APE van de Kerkhof - Spoormakers	2370521	NOC 3
ATJ Ermens	2376432	NOC 2
AW Broekmans	2381017	NOC 2
AW Broekmans	2381013	NOC 6
AW Wiskerke - van der Lugt	2376389	MEROS 1
B Bekkers	2375559	NOC 2
B Claessen	2375821	NOC 3
B de Groot	2376587	NOC 2
B en P vd Vleuten	2372882	NOC 2
B Funken	2368217	NOC 2
B Gerard	2366845	NOC 1
B Jansen	2370921	NOC 2
B Kuijpers	2375857	NOC 3
B Swinkels	2372887	NOC 5
B Swinkels	2374723	NOC 6
B van de Rijdt	2376586	NOC 2
B van de Rooij	2376595	NOC 2
B van den Berk	2368776	NOC 2
B van Houten	2376393	NOC 2
B van Venrooij	2376181	NOC 2
B van Zutphen	2370933	NOC 2
B Verhoeven	2370895	NOC 3
B Vervoort	2375765	NOC 2
BA Rooij	2378820	NOC 3
Beijers - Tomassen	2371146	MEROS 2
Biemans - van Hoof	2374719	NOC 4
Boot	2369203	MEROS 1
Bruggeman	2379023	NOC 3
Buurtschap Laverdonk	2372874	NOC 1
Buurtvereniging De Onderstal	2380055	NOC 1
BW de Rooij	2376169	NOC 2
C Bakker	2368212	NOC 2
C de Goeij	2372942	NOC 5
C Dekker	2376127	NOC 2
C der Kinderen	2372960	NOC 5
C Dijkstra - van Kessel	2371129	MEROS 2
C Driessen	2370920	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
C Gruijters	2371058	NOC 3
C Hobraken	2370875	NOC 3
C Janssen	2370566	NOC 3
C Jongerius	2372884	NOC 1
C Jongerius	2376598	NOC 2
C Knoet	2371107	MEROS 2
C Lepelaars	2372916	NOC 5
C Peeters	2376131	NOC 2
C Raasveldt	2371091	MEROS 2
C Scheepers	2375845	NOC 4
C Smits - Maas	2375788	NOC 4
C Strijbosch - Vogels	2375548	NOC 3
C van Bokhoven	2376592	NOC 2
C van de Rejt	2376277	NOC 2
C van den Berg	2376570	NOC 2
C van den Bighelaar	2368249	NOC 2
C van Dommelen	2370917	NOC 3
C van Dommelen	2375542	NOC 3
C van Moorsel	2370539	NOC 2
C van Thiel - van de Ven	2372971	NOC 1
C Versteegden	2375866	NOC 2
C Vogels	2376590	NOC 2
C Wich	2376572	NOC 2
C, van de Rijt	2366761	NOC 2
CAGM Broekmans - vd Kerkhoff	2381016	NOC 2
CAGM van Hoof	2372911	NOC 5
CAM Verbakel - van der Aa	2375502	NOC 2
CAN van der Hout	2369917	NOC 2
CCG Verbakel	2366091	MEROS 1
CCM Rosema	2374777	MEROS 1
CE Ceelen	2375812	NOC 2
CH Cappers - vd Berg	2374751	NOC 2
CH Rompen - van Rijssel	2371104	MEROS 2
Ch Schriks	2368765	NOC 2
CH van Bussel	2371099	MEROS 2
CH vd Laar	2368211	NOC 2
CHM van Overbeke - van Maasakkers	2370104	NOC 2
CJ Landman	2376488	NOC 2
CM Biemans	2375932	NOC 2
CM Ham	2371068	MEROS 2
CM van den Berk	2375516	NOC 4
CMM Kentgens	2369196	MEROS 1



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
CRA Gerritsen	2376847	NOC 2
CRM van den Hurk	2376285	NOC 3
CW Versluis	2368214	NOC 2
D Beniers	2372967	NOC 2
D Frenken	2376687	NOC 2
D Gruyters	2374688	NOC 3
D Harrington	2368220	NOC 2
D Lintermans	2372789	MEROS 2
D Meeuwis	2376407	NOC 6
D Rovers	2370894	NOC 3
D van den Heuvel	2376600	NOC 2
D van Dijk	2375577	NOC 2
D van Dijk	2378861	NOC 3
D van Thiel	2368219	NOC 2
D vd Laar	2374790	NOC 3
D Verstappen	2372861	NOC 2
D Vogelzangs	2376192	MEROS 2
DA Kramer	2378971	NOC 2
Daniels J.C.J	2375584	MEROS 1
DDA Sanders	2373289	NOC 3
Delarbre Theunisse	2376446	NOC 2
DJ Buter	2371522	NOC 2
DJ Buter	2371525	NOC 2
DJ Oostra	2376136	NOC 2
DJT van Dijk	2374709	NOC 3
Dorpsraad Vlieden	2371086	MEROS 2
DR Bradley	2375553	NOC 2
DW Tewes	2376401	MEROS 1
E Adema	2376138	NOC 2
E Beeren	2376255	NOC 2
E Corstens	2374910	NOC 2
E Derks	2368779	NOC 2
E Eljzen - Renders	2378982	NOC 2
E Hermans	2375767	NOC 2
E Madou	2370058	NOC 2
E Noordman	2381012	NOC 3
E Noordman	2376495	NOC 4
E Oostra	2370910	NOC 2
E Oostra	2376143	NOC 2
E Paaijmans	2379022	NOC 6
E Tan	2376256	NOC 3
E van Bakel	2377216	NOC 2
E van de Kerkhof	2370531	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
E van de Ven	2374732	NOC 2
E van de Ven	2375810	NOC 2
E van de Ven	2374732	NOC 3
E van den Bosch	2375545	NOC 2
E van der Elsen	2378814	NOC 2
E van Dijk	2372890	NOC 2
E van Gool	2378812	NOC 2
E van Luijt	2368769	NOC 2
E van Roosmalen	2372798	MEROS 2
E Vervoort	2375775	NOC 2
E Wilder	2375763	NOC 6
ECM Verspaget - Thomassen	2372888	NOC 4
EHJ Renette	2378822	NOC 2
EHJM van Sas	2366151	MEROS 1
EHM van Kooten - Slaats	2381023	NOC 2
EJM van Boxtel	2376062	NOC 2
F Abbringh	2375519	NOC 5
F Aertsen	2372948	NOC 5
F Boudewijns	2376581	NOC 2
F Coppens	2375581	NOC 2
F Coppens	2370883	NOC 3
F Fransen	2372795	MEROS 2
F Oattes	2376280	NOC 2
F Robers	2369191	NOC 2
F Smits	2375860	NOC 3
F Soontjes	2375582	NOC 3
F Steijger	2375752	NOC 3
F Timmer	2371127	MEROS 2
F van Berloo	2376558	NOC 2
F van de Laar	2376283	NOC 3
F van de Ven	2371097	MEROS 2
F van Delft	2376388	NOC 1
F van der Nieuwenhof	2378855	NOC 3
F van Griensven	2370027	NOC 2
F van Heugten	2376589	NOC 3
F van Otterdijk	2372813	MEROS 2
F van Vugt	2378852	NOC 5
F vd Heuvel	2375832	NOC 2
F vd Laar	2376251	NOC 2
F Veraart	2376612	NOC 2
F Vereyken	2372880	NOC 3
F Verhagen	2375819	NOC 1
F Verharen	2376484	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
F Vollenberg	2376180	NOC 2
F Wijnen	2371072	MEROS 2
F Wullems	2376385	NOC 5
FA de Nijs	2376144	NOC 3
FA van Osch	2376675	NOC 2
FACM Rademakers	2371555	MEROS 1
Fam Bloem	2372771	NOC 4
FAM Jansen	2370087	NOC 2
Fam Verberne	2371081	MEROS 2
FF Jacobs	2371110	MEROS 2
FH van Asten	2375552	NOC 2
FHA Verhagen	2366177	MEROS 1
FHCM Titulaer	2368764	NOC 2
FJ Janssen	2370897	NOC 2
FJ Prins	2376501	NOC 2
FJ van Heijst	2372804	MEROS 2
FJ van Kooten	2381024	NOC 3
FJA van Rooij	2378821	NOC 2
FJA van Rooij	2378821	NOC 5
FJHM Gennip	2375859	NOC 2
FJMC Bouman	2369955	NOC 2
FWM Kessels - van de Graef	2375844	NOC 4
G Beniers	2372864	NOC 3
G Bijnen - Robbescheuten	2376382	NOC 2
G Box	2374749	NOC 2
G Brouwers	2375805	NOC 1
G Brouwers	2376443	NOC 6
G Burghouts	2374755	NOC 2
G de Veth	2371095	MEROS 2
G Goossens	2371067	MEROS 2
G Hegeman	2370085	MEROS 1
G Maessen	2371076	MEROS 2
G Mennen	2371122	MEROS 2
G Raymakers	2376597	NOC 3
G Rouwers	2376445	NOC 2
G Slegers	2372952	NOC 5
G Smulders	2375568	NOC 2
G van Beljouw	2376582	NOC 2
G van den Born	2378832	NOC 2
G van der Wielen	2368222	NOC 2
G van Horne	2371149	MEROS 2
G vd Wouw	2375761	NOC 6
GA Weemen - Vriens	2372816	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
GAM Christiaans	2375840	NOC 1
GAM Christiaens	2375840	NOC 6
GB Heupink	2376128	NOC 6
GB Severs	2375586	NOC 2
GEA Lamé	2375557	NOC 3
GEJM van Pelt	2375766	NOC 2
GF Dinnessen	2372965	NOC 3
GH van den Tillaar	2376150	NOC 2
GH van den Tillaar	2376151	NOC 6
GHA van Berlo	2376643	NOC 3
GLM Lhoëst	2369990	NOC 1
GLM Lhoëst	2370008	NOC 1
GM Peeters	2376553	NOC 2
GPH van Thiel	2376483	NOC 6
GPM Nooijen	2375510	NOC 3
GWH Verhoeven - vd Maat	2376575	NOC 6
H Aldenzee	2371098	MEROS 2
H Bekkers	2376392	NOC 2
H Beniers	2372974	NOC 2
H Bevers - vd Baar	2375804	NOC 2
H Borr	2376679	NOC 2
H Daalder	2376091	NOC 1
H Dams	2376580	NOC 3
H de Bruijn	2370498	NOC 2
H Dekkers	2370546	NOC 2
H El Table Shousha	2378810	NOC 2
H Gerlings	2372364	MEROS 2
H Gijsbers	2375847	NOC 3
H Gilsing	2375751	NOC 2
H Gilsing	2375751	NOC 5
H Gruijters	2370884	NOC 2
H Hak	2375835	NOC 6
H in 't Veld	2374728	NOC 6
H Janssen	2376233	NOC 3
H Jegerings	2372794	MEROS 2
H Jucewicz	2372900	NOC 5
H Keijzers	2376583	NOC 5
H Kroezen	2372372	MEROS 2
H Kuypers	2366763	MEROS 1
H Lemmens - van Heijst	2375550	NOC 3
H Merks	2376439	NOC 2
H Mertens	2375576	NOC 2
H Mertens	2375799	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
H Oher	2375513	NOC 1
H Paaijmans	2378819	NOC 2
H Scheepers	2374759	NOC 2
H Scheepers	2375780	NOC 2
H Smits	2376242	NOC 3
H Swiggers	2371116	MEROS 2
H Terpstra	2376603	NOC 2
H van Ansem	2368751	NOC 2
H van Beeck	2372918	NOC 5
H van Bruinisse	2366205	MEROS 1
H van de Wouw	2375760	NOC 2
H van Dooren	2374744	NOC 3
H van Griensven - Smulders	2370026	NOC 2
H van Hoof	2375794	NOC 2
H van Ierop	2368253	NOC 2
H van Nies	2371096	MEROS 2
H van Otterdijk	2372785	MEROS 2
H van Tilburg	2372782	MEROS 2
H vd Berk - Vermeulen	2372808	MEROS 2
H vd Heuvel	2372792	MEROS 2
H vd Laar	2374787	NOC 3
H Verberne - Manders	2371156	MEROS 2
H Verbruggen	2376279	NOC 2
H Willems	2376494	MEROS 1
H. Willemsen	2395092	NOC 3
HA van der Zanden	2376591	NOC 2
HA van Dijk	2370899	NOC 3
HA vd Heuvel	2372793	MEROS 2
HA Verberne	2372817	MEROS 2
HC de Koning	2374736	MEROS 1
HC Groenendaal - de Waard	2375549	NOC 3
HCA Verhoeven	2372773	NOC 3
HCL Helsloot - Lauxstermann	2375811	NOC 3
HCM Lucassen	2372022	NOC 2
HCM Noordman	2376489	NOC 4
Hee K.M. van	2376608	NOC 2
Hemgenbergs	2366840	MEROS 1
Hertogs - de Wit	2376241	NOC 2
HG Jansen	2375506	NOC 3
HGC vd Ven	2372931	NOC 5
HGM Migchels	2370033	NOC 2
HGM Oddens	2381011	NOC 5
HJCJ van Ierop	2376413	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
HJM Coolen - Swinkels	2371103	MEROS 2
HJM Janssen - Leurs	2381026	NOC 3
HM Jonkers	2376618	NOC 2
HM van Tilburg	2372362	MEROS 2
HMJ Swinkels	2375846	NOC 2
HMJG van Asten	2370051	NOC 2
HMM vd Sterre	2372802	MEROS 2
HOM Wouters - Velthoven	2376430	NOC 2
Hoof van C.A.G.M.	2372911	NOC 2
HP Maathuis	2376682	NOC 1
HPC van Dijk	2374733	NOC 2
HPJA Wouters	2376456	NOC 2
HPJM Verhagen	2376083	NOC 2
Hulsen	2372901	NOC 5
HW van Eijndhoven	2376161	NOC 3
HWJ Teunissen	2376607	NOC 2
I Broek - van Zoggel	2376176	NOC 2
I Gevers	2376149	NOC 2
I Huijboom	2372951	NOC 5
I Kuipers	2370024	NOC 2
I Scheepers	2372955	NOC 5
I van den Broek - van Zoggel	2376486	NOC 2
I van Dijk	2378858	NOC 3
I van Loon	2372915	NOC 5
I van Straaten - Eijkelestam	2370926	NOC 2
IA Jeurissen	2370041	MEROS 1
IVN Laarbeek	2376328	NOC 3
IW Strijbosch - Griepink	2375864	NOC 5
J Barten	2368760	NOC 2
J Biemans	2375511	NOC 4
J Bijnen	2376555	NOC 3
J Blecker	2370034	NOC 2
J Bosmans	2376254	NOC 2
J Brands - Steenberghe	2375852	NOC 1
J Brans	2372923	NOC 5
J Brouwer	2375544	NOC 2
J de Bruijn	2370866	NOC 2
J de Korte	2376286	NOC 3
J de Vries	2376345	NOC 2
J Dekkers - Smits	2375541	NOC 3
J den Butter	2383380	NOC 1
J Donkers - Jonkers	2375850	NOC 2
J Eijsbouts	2371117	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
J Frenken	2376684	NOC 2
J geven	2372927	NOC 5
J Gijsbers	2375578	NOC 2
J Goossens	2371147	MEROS 2
J Gubbels	2370524	NOC 2
J Hanique	2375509	NOC 2
J Heldens	2375575	NOC 2
J Hendricks	2376585	NOC 2
J Hormes	2376122	NOC 3
J Jansen	2370922	NOC 2
J Jeurgens	2374764	NOC 2
J Jonerius - Teunis	2375558	NOC 2
J Kobussen	2376614	NOC 1
J Kramer	2378970	NOC 6
J Kuijpers	2370022	NOC 2
J Louwersse	2372370	MEROS 2
J Machiels	2370038	MEROS 1
J Merks	2372920	NOC 5
J Meulenbroeks	2376252	NOC 2
J Mulder - van den Broek	2371139	MEROS 2
J Noordman	2376487	NOC 2
J Oostra	2376142	NOC 5
J Penninx - Severs	2378804	NOC 2
J Rulder	2376135	NOC 2
J Slegers	2375748	NOC 6
J Smeets	2370928	NOC 2
J Smits	2376615	NOC 3
J Smits - Bouwmans	2376619	NOC 3
J Spoorenberg	2376573	NOC 1
J Swinkels	2370086	NOC 3
J Tax	2375520	NOC 5
J Tilburgs	2375771	NOC 3
J Tooten	2375762	NOC 3
J van Berlo	2376594	NOC 2
J van de Laar	2375518	NOC 2
J van de Voorde	2371106	MEROS 2
J van den Eshof	2378818	NOC 2
J van den Hurk	2370559	NOC 3
J van den Hurk	2378853	NOC 3
J van der Burgt	2375784	NOC 2
J van der Linden	2374737	NOC 3
J van der Rijk	2370039	MEROS 1
J van Deursen	2371069	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
J van Dijk	2378862	NOC 3
J van Dijk	2372905	NOC 5
J van Eck	2372906	NOC 5
J van Eijk	2372941	NOC 5
J van Jongh	2376137	NOC 2
J van Kemenade	2369181	NOC 2
J van Kessel	2376426	NOC 3
J van Lierop	2375822	NOC 2
J van Lierop	2376278	NOC 2
J van Pelt - Verhees	2375776	NOC 3
J van Rooij	2372803	MEROS 2
J van Tongeren	2372786	MEROS 2
J van Wetten	2370552	NOC 2
J van Zon	2375770	NOC 6
J vd Bogaard	2376605	NOC 2
J vd Boogaard	2370045	NOC 2
J vd Hurk	2370886	NOC 3
J vd Laar	2375572	NOC 6
J vd Wallen	2371070	MEROS 2
J Verhoeven	2370065	NOC 2
J Verschuuren	2372891	NOC 3
J Vogels	2372964	NOC 1
J Vogels - vd Velden	2375853	NOC 1
J Welling	2376746	NOC 2
J Wildenberg	2375858	NOC 2
J Wouters	2376457	NOC 2
J.R. Jeurissen	2370041	MEROS 1
JA van de Heuvel	2376129	NOC 3
JA van Schaik	2375757	NOC 6
JAC Hoogendoorn	2371061	MEROS 2
Jacobs	2371155	MEROS 2
JAGE van Gennip - Smeets	2375865	NOC 3
JAM Migchels - Kanters	2370032	NOC 2
JAM Raymakers	2376189	NOC 4
JAM Smits	2376124	NOC 3
JAM van Berloo	2376557	NOC 2
JAM Vlemmings	2374972	NOC 2
JAP Kop	2375798	NOC 3
JC van Brinkhuis - Wellie	2376438	NOC 2
JC van Niel - Schuren	2376120	NOC 2
JCA Dekkers	2369192	NOC 2
JCG Klomp - Hermkens	2375778	NOC 2
JCJ Daniels	2375584	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
JE Sluiters	2374721	NOC 2
JE Sosoma	2376148	NOC 5
Jeijsen	2372959	NOC 5
JEJ Kok	2367904	MEROS 1
Jeuken - Koolen	2371075	MEROS 2
JF van Asten	2376219	NOC 2
JFA vd Ven	2370499	NOC 2
JFJ van de Ven	2376693	NOC 1
JFM van Doorn	2372805	MEROS 2
JG Bury	2376411	NOC 2
JG Goosens - van Baars	2372361	MEROS 2
JG Jacobs	2371101	MEROS 2
JG Maissan	2368215	NOC 2
JG van Veggel	2376408	NOC 2
JGH Dekkers	2375756	NOC 2
JH Schuurmans	2375829	NOC 1
JH Strijbosch	2370887	NOC 1
JH van de Ven	2375814	NOC 1
JHA Janssen	2381021	NOC 3
JHG Visser	2371111	MEROS 2
JHL Gruithuijzen	2385690	NOC 1
JHPM Claessen - van der Sanden	2375796	NOC 3
JHW van Berkel	2376183	NOC 2
Jiang Qiongqiong	2372950	NOC 5
JJ Beniers	2375777	NOC 2
JJAM Hendriks	2374716	NOC 3
JJGM van der Velden	2371092	MEROS 2
JJM Biemans	2375524	NOC 2
JJM van Licrop	2375803	NOC 6
JJTB Willemse	2375808	NOC 3
JL Brockmans	2370036	NOC 2
JL van den Berg	2376338	NOC 2
JLA Corbeij	2370888	NOC 3
JLH Bekx	2376678	NOC 2
JLH Bekx	2376677	NOC 6
JLM Frenken	2376686	NOC 2
JLM Raaijmakers - Noordman	2376692	NOC 2
JLM van Moorsel	2370540	NOC 2
JLW van Weert	2376602	NOC 5
JM van Boheemen	2370059	NOC 2
JM van Wetten - Meeuwis	2378868	NOC 2
JM vd Ven - de Martines	2372806	MEROS 2
JM Verrijt - Blaas	2372825	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
JMB van Straaten	2370925	NOC 2
JMD Brink	2376121	NOC 2
JMJM Schellekens	2376661	NOC 1
JMK Jarec	2376502	NOC 2
Joosten	2372781	MEROS 2
JP Gooiker	2379026	NOC 4
JP Meulendijk - Gillpitt	2381025	NOC 3
JPC Heeren	2371142	MEROS 2
JPGM van Zuijlen	2376409	NOC 2
JPH Gruijters	2374872	NOC 3
JPJ Bakels	2376728	MEROS 1
JR Wilder	2375764	NOC 2
JS Kik	2374887	NOC 2
JTH Gossen	2376442	NOC 1
JW Slegers	2372797	MEROS 2
JWM van Gennip	2375856	NOC 3
K Biemans	2375817	NOC 4
K Burghouts	2374754	NOC 2
K Burghouts	2374757	NOC 2
K Kuijn	2375754	NOC 2
K Linders	2370536	NOC 2
K Madou	2370901	NOC 2
K Mescher	2376576	NOC 2
K Smits	2371113	MEROS 2
K van der Voort	2372949	NOC 5
K van Kemenade	2369180	NOC 2
K van Thiel	2376680	NOC 2
K vd Boogaard	2370052	NOC 2
K.M. van Hee	2376608	NOC 5
KCGM van Lankveld	2376250	NOC 6
Keeren	2372919	NOC 5
KM van Dijk	2376453	NOC 2
Koenraads	2372914	NOC 5
Kortland	2366141	MEROS 1
KT Jager	2376689	MEROS 1
Kuijn - Robbescheulen	2375753	NOC 6
L Achten	2375574	NOC 2
L d Laar	2374791	NOC 3
L de Groot	2376548	NOC 3
L de Jong	2376451	NOC 2
L Dekkers - Daniels	2376500	NOC 3
L Fransen	2371128	MEROS 2
L Fransen - Marse	2371090	MEROS 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
L Gerlings	2372366	MEROS 2
L Giepmans - Dekkers	2370092	NOC 2
L Gruijters	2370554	NOC 2
L Jeurgens	2374761	NOC 2
L Jeurgens	2374763	NOC 2
L Koetsier	2376244	NOC 3
L Lucassen	2370556	NOC 2
L Lucassen	2372867	NOC 3
L Maas	2368247	NOC 2
L Meesters	2375827	NOC 3
L Meijer	2370081	NOC 4
L Merks	2376394	NOC 5
L Migchels	2375818	NOC 2
L Musters	2370918	NOC 2
L Raaijmakers - Derks	2381009	NOC 2
L Schoutens - Lansee	2372826	MEROS 2
L Spaan	2374729	NOC 2
L Strijbosch	2370543	NOC 3
L van Benthem	2376184	NOC 2
L van Berlo	2376450	NOC 2
L van Boheemen	2370502	NOC 2
L van Boxtel	2376182	NOC 2
L van den Eijnde	2376400	NOC 6
L van Dijk	2375546	NOC 2
L van Rooij	2371088	MEROS 2
L van Rooy	2372936	NOC 5
L vd Kerkhof	2370537	NOC 2
L vd Laar	2368210	NOC 2
L Verouden	2370551	MEROS 1
L. Thielen	2366214	MEROS 1
LAM Overmars	2376329	NOC 2
Lathouwers	2372910	NOC 5
LBM Bekx	2376174	NOC 2
LCD Nijhuis	2372889	NOC 4
LCH Eijkelenboom	2376569	NOC 1
LGH Jacobs	2376146	NOC 3
LH Grasveld	2374725	NOC 3
IJ Dam	2376155	NOC 2
IJ Kivits	2370516	NOC 2
IJ Raymakers	2376185	NOC 4
IJPJ Lemmens	2368254	NOC 2
LM Brouwers	2374766	NOC 3
LM Griep	2378815	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
LM van den Heuvel	2376599	NOC 2
LM van der Vleuten	2367914	NOC 2
LRG Versfeld	2370519	NOC 1
M Amatraijo - van Rijssel	2372369	MEROS 2
M Berben	2370527	NOC 2
M Biemans-Biemans	2376433	NOC 2
M Bierhoff - van Gompel	2376627	NOC 2
M Bittner	2374778	NOC 6
M Bronstein	2372801	MEROS 2
M Brouha	2375782	NOC 6
M Brouwers	2370528	NOC 3
M Claessen-Amkreutz	2370048	NOC 3
M Corstens	2376821	NOC 2
M de Beer	2372863	NOC 3
M de Jager	2376247	NOC 2
M de Jong	2370934	NOC 2
M de Jong	2381019	NOC 2
M de Kok	2376441	NOC 3
M de Korte	2376284	NOC 3
M de Swart	2371100	MEROS 2
M Dekkers	2370063	NOC 2
M Dekkers	2378854	NOC 3
M Dekkers	2376499	NOC 6
M Geboers	2374673	MEROS 1
M Gilsing	2376391	NOC 2
M Gruijters	2370520	NOC 3
M Hendriks	2375587	NOC 3
M Huddleston - Slater	2369188	NOC 1
M Jacobs - Verbaarschot	2372367	MEROS 2
M Jansen - van Schijndel	2370923	NOC 2
M Janssen - Jansen	2366737	NOC 2
M Kamphorst	2372970	NOC 5
M Keijzer	2371154	MEROS 2
M Kicker	2375504	NOC 3
M Klaassen	2378817	NOC 2
M Klomp	2371126	MEROS 2
M Konings	2369182	NOC 2
M Kors	2372934	NOC 5
M Maas - Willems	2376239	NOC 2
M Madou	2370885	NOC 2
M Manders	2370902	NOC 3
M Matheij	2372821	MEROS 2
M Merks	2372921	NOC 5



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
M Nauta	2374726	NOC 2
M Nijssen	2371077	MEROS 2
M Ortega Maldonado	2376752	NOC 2
M Otten	2369190	NOC 2
M Pijnenburg	2374756	NOC 2
M Prins	2378856	NOC 2
M Ramakers	2375833	NOC 2
M Roggen	2370562	NOC 2
M Rooijmans	2370898	NOC 3
M Senders - Gringhuis	2373311	NOC 1
M Senders - Gringhuis	2373311	NOC 6
M Slegers	2371143	MEROS 2
M Slegers - van den Enden	2375750	NOC 2
M Slikker	2372897	NOC 5
M Smits	2370891	NOC 2
M Smits	2375789	NOC 3
M Strijbosch	2371059	NOC 3
M Swinkels	2370526	NOC 2
M Thijssen	2378867	NOC 2
M van Asten	2376423	NOC 2
M van Beeck	2372896	NOC 5
M van Berlo - Biemans	2374540	NOC 2
M van Berlo - Biemans	2374540	NOC 3
M van Blarcum	2378828	NOC 2
M van Boheemen	2370062	NOC 2
M van de Kerkhof	2370533	NOC 2
M van den Born	2378831	NOC 2
M van den Brock	2376543	NOC 2
M van den Hurk	2376491	NOC 2
M van der Burgt	2376246	NOC 2
M van der Laken	2372899	NOC 5
M van Dijk - van Bakel	2375841	NOC 2
M van Doorn	2372815	MEROS 2
M van Duppen - Joosten	2370532	NOC 2
M van Eck	2372924	NOC 5
M van Gennip	2375861	NOC 2
M van Kessel	2376567	NOC 2
M van Krieken	2368763	NOC 2
M van Lankveld	2376249	NOC 2
M van Lieshout	2370522	NOC 2
M van Otterdijk	2372787	MEROS 2
M van Riel	2372913	NOC 5
M van Splunter	2370043	MEROS 1



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
M van Thiel - van der Rijt	2376482	NOC 2
M van Vijfeijken - Kolenberg	2379024	NOC 2
M van Vuuren	2370896	NOC 5
M van Wel	2372892	NOC 2
M vd Boogaard - Dekkers	2370047	NOC 2
M vd Bos	2369897	NOC 2
M vd Broek	2374643	NOC 2
M vd Elsen	2376492	NOC 2
M vd Kerkhof	2370547	NOC 3
M vd Wallen	2371074	MEROS 2
M Verbakel	2370563	NOC 3
M Verberne	2371132	MEROS 2
M Verhoeven	2375795	NOC 3
M Verstappen	2372860	NOC 2
M Vervoordeldonk	2370927	NOC 2
M Vervoort	2375746	NOC 2
M Vervoort	2375774	NOC 2
M Woning	2376496	NOC 2
M Wouters	2372940	NOC 5
MA Huffenreuter	2375758	NOC 3
MA Rooijakkers	2376412	NOC 2
MA van der Sanden	2371497	NOC 5
MA van Moorsel	2376273	NOC 3
MAG van Rooij	2371065	MEROS 2
MAJA van der Putten	2376644	NOC 3
MAJL van der Burg	2366768	NOC 2
MAJM Oosthoek	2370937	NOC 2
MAM Nooijen	2370929	NOC 2
MAM Raymakers	2376191	NOC 4
MAN Coolen	2371102	MEROS 2
MAU Hoebens - Eijsbouts	2371135	MEROS 2
MB Vlemmings - Verschuren	2374954	NOC 2
MC Bos	2371108	MEROS 2
MCF Joosten	2372796	MEROS 2
MCJ Meurs	2376034	NOC 2
MCJ Nooijen - Seibers	2370930	NOC 2
MD van Berlo	2375855	NOC 3
ME Lahuisen	2376504	NOC 1
ME Manders - Goosens	2369184	NOC 2
Merkies	2372937	NOC 5
MFM de Groot	2375554	NOC 3
MG Takacsy - van den Brink	2376157	NOC 6
MGL de Groot	2375562	NOC 6



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
MGPJ Swinkels - Koenen	2374720	NOC 6
MHE Dassen	2376145	NOC 1
MHG Otten	2370523	NOC 3
MHG van Dam	2371079	MEROS 2
MHG van Dijk	2371136	MEROS 2
Milieu werkgroep IVN Son en Breugel	2375512	NOC 2
Milieuwerkgroep IVN Nuenen	2375046	NOC 1
MJ Kobussen	2372857	NOC 1
MJ Kobussen	2373530	NOC 1
MJ Kweens - Vereijken	2381020	NOC 2
MJ van Zoggel	2376403	NOC 2
MJC van Eerd	2372917	NOC 5
MJF van Hees	2375565	MEROS 1
MJF van Hees	2375565	NOC 3
MJG Berkers	2374745	NOC 4
MJGJ Versmissen	2375569	NOC 1
MJH van Rijssel	2371153	MEROS 2
MJM Keulers	2376386	NOC 1
MJV van der Heijden	2376153	NOC 2
MLF Meulendijk	2376559	NOC 2
MLW Vorstenbosch	2376736	NOC 2
MMJ Bankers	2376447	NOC 3
MP Dekker	2376130	NOC 3
MP Nooijen	2370549	NOC 2
MP van Ouwerkerk - Dijkers	2372885	NOC 2
MPA van Horne - Snijders	2371125	MEROS 2
MPL Verschuuren - Raijmakers	2372374	NOC 3
MS van Boheemen - van der Most	2370091	NOC 2
MWHM Rovers	2370893	NOC 3
MWM van Bommel	2372877	NOC 3
N Coppens	2375505	NOC 3
N Coppens	2376099	NOC 3
N Dekkers - Daniels	2370046	NOC 2
N Dekkers - Daniels	2376498	NOC 6
N Donkers	2376588	NOC 5
N Jeurgens	2374760	NOC 2
N Kiessens	2372894	NOC 3
N Otten	2370545	NOC 3
N Rutten	2376282	NOC 3
N Santegoed	2372780	MEROS 2
N Suurs	2375917	NOC 2
N Tan	2376578	NOC 3



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
N van Aarle	2370550	NOC 2
N van Licrop - Bastiaans	2376410	NOC 2
N van Limpt	2372930	NOC 5
N van Nunen	2372814	MEROS 2
N van Oosterom	2376505	NOC 2
N van Schaik - Warnaar	2375747	NOC 2
N van Soerland	2372947	NOC 5
N Verhoeven	2375837	NOC 3
NAJ Meijer	2370040	MEROS 1
Natuurbeschermingscommissie KNNV afd. Eindhoven	2376158	NOC 1
NHT van de Vossenbergh	2376667	NOC 2
NJGJ van der Wielen	2368221	NOC 2
O Nienhuis	2376621	NOC 2
O Sanders	2376676	NOC 2
O Viguurs	2372866	NOC 2
O Vlemmings	2379020	NOC 3
P Bekkers	2370090	NOC 2
P Bouman	2369904	NOC 2
P Bouman	2369904	NOC 2
P Brouwer	2375543	NOC 2
P Brouwers	2378807	NOC 2
P Brouwers - Joosten	2378806	NOC 2
P Daniels	2374715	NOC 6
P Driessen	2371073	MEROS 2
P Eijsbouts	2371109	MEROS 2
P Fransen	2371118	MEROS 2
P Giepmans	2370060	NOC 2
P Hermen	2368216	NOC 2
P Hoebe	2376596	NOC 3
P Huijbregts	2375514	NOC 2
P Hurks	2385166	NOC 2
P Jakobs	2381028	NOC 1
P Jakobs	2381029	NOC 1
P Kuhn	2375802	NOC 3
P Manders	2369186	NOC 2
P Platenburg	2374686	NOC 3
P Raaijmakers	2381008	NOC 6
P Raymakers	2376238	NOC 4
P Schepers	2376266	NOC 2
P Silvis	2376281	NOC 1
P Sprengers	2370496	NOC 4
P Stals	2376175	NOC 2
P van Berlo	2376449	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
P van den Boom	2368778	NOC 2
P van den Merks - Reek	2376440	NOC 2
P van het Hof	2368767	NOC 2
P van Osch	2393636	NOC 2
P van Osch	2393812	NOC 2
P van Otterdijk	2372790	MEROS 2
P van Rijssel	2371105	MEROS 2
P van Thiel	2372973	NOC 1
P vd Kerkhof	2370534	NOC 2
P Wijns	2372909	NOC 5
P. Dekkers	2376390	NOC 2
P. en I. Vereijken	2376650	NOC 2
PAJW Cozijmants	2372886	NOC 6
PCH Verschuuren	2366767	NOC 2
PF Jansen	2376740	NOC 2
PH Swinkels	2377192	NOC 6
PHA Kuhn	2376835	NOC 3
PHG Franken	2376566	NOC 1
PHG van Thiel	2372972	NOC 1
PHJ Migchels	2372977	NOC 2
PHM Verschuuren	2370871	NOC 3
PJ Groenen	2372812	MEROS 2
PJ Groenendaal	2375813	NOC 3
PJAM van Eeuwijk	2376485	NOC 2
PJIM Raijmakers	2378857	NOC 3
PJM Klomp	2372875	NOC 1
PJM Klomp	2372875	NOC 6
PJW Verberne	2372819	MEROS 2
PLA Biemans	2376402	NOC 3
PLT Hendrix	2366142	MEROS 1
PM van Dijk - Huibers	2372371	MEROS 2
PM Welten	2370530	MEROS 1
PMG Swinkels	2371131	MEROS 2
PMGA Stultiens	2370557	NOC 3
PMH Corbeij	2370558	NOC 3
PMLM Gijsbers	2372962	NOC 2
Prins	2375571	NOC 1
Prins - vd Vliet	2376604	NOC 2
PW Maas	2376240	NOC 2
PWJ van Duppen	2375547	NOC 3
R Biemans	2376117	NOC 2
R Bijsterveld	2375781	NOC 2
R Bijsterveld	2376228	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
R Billekens	2376384	NOC 6
R Boon	2376119	NOC 3
R Bosklopper	2376237	NOC 1
R Daniels	2369979	NOC 2
R de Fockert	2376781	NOC 3
R Goevaers	2372865	NOC 1
R Kilsdonk	2371060	NOC 3
R Maas	2376186	NOC 3
R Moors	2376448	NOC 3
R Musters	2370900	NOC 2
R Paaijmans	2376116	NOC 2
R Roodhuyzen	2372879	NOC 2
R Rovers	2370561	NOC 3
R Ryksen	2376452	NOC 2
R Slegers	2370560	NOC 3
R Smulders	2374704	NOC 3
R Tan	2376134	NOC 3
R van Asten	2376218	NOC 2
R van de Kerkhof	2370548	NOC 3
R van de Ven	2375809	NOC 6
R van den Hurk	2370890	NOC 3
R van Hoenselaar	2376274	NOC 2
R van Hoenselaar	2376276	NOC 2
R van Itegem	2372908	NOC 5
R van Lierop	2375826	NOC 2
R vd Heijden	2372938	NOC 5
R vd Heuvel	2372791	MEROS 2
R vd Wallen	2372799	MEROS 2
R vd Wildenberg	2372928	NOC 5
R Veraart	2376436	NOC 2
R Wouters	2376429	NOC 2
RA Ettema	2376123	NOC 3
RAIM van der Linden	2376164	NOC 2
RGC Streeder	2374980	NOC 3
RGM van Zoggel	2371538	MEROS 1
RHG van den Bogaard	2370529	NOC 2
RHJJ Dekkers	2369193	NOC 2
RHJJ Dekkers	2369193	NOC 2
RJ de Goede	2375588	NOC 6
RJ van Montfoort	2376190	NOC 5
RJA van de Ven	2376606	NOC 1
RLM van Lochem	2376688	NOC 2
RM Kreemers	2376179	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
RMJ Jager	2376613	NOC 1
RT Udink	2376666	NOC 4
Rutten	2372946	NOC 5
RWJL van der Horst	2376355	NOC 1
RWLJ van der Horst	2376358	NOC 1
S Bieman	2375848	NOC 6
S Biemans	2375848	NOC 4
S Blom	2375501	NOC 2
S Kuypers	2371124	MEROS 2
S Moodliar	2372935	NOC 5
S Tan	2376133	NOC 3
S van Dam	2378813	NOC 2
S van de Kerkhof	2370544	NOC 2
S van de Wouw	2375755	NOC 6
S van Dijk	2378859	NOC 3
S van Vlokhoven	2378808	NOC 2
S vd Eijnde	2372800	MEROS 2
S vd Eijnde	2376398	NOC 6
S Veraart	2376435	NOC 2
S Verstappen	2372859	NOC 2
S Vervoort	2375773	NOC 2
S Waarsenburg	2376611	NOC 3
Sanders	2372939	NOC 5
Scheepers	2375800	NOC 6
Schuurman	2369817	MEROS 1
Seniorenvereniging KBO Aarle Rixtel	2375836	NOC 3
SJJF Smits	2375797	NOC 3
Slaats	2371133	MEROS 2
Smeters	2372820	MEROS 2
SMJ Biemans	2376310	NOC 6
SMJ van Osch	2376395	NOC 6
SP Boltjes	2372982	NOC 2
SPC bouman	2369923	NOC 2
SPJ van Schooten	2376115	NOC 1
Stichting omwonenden N279	2372873	NOC 1
Strijbosch VOF	2371152	MEROS 2
Stultiens	2372926	NOC 5
T Beniers	2370054	NOC 2
T Bijsterveld - Brouwers	2375779	NOC 2
T Brand	2370064	NOC 2
T Cadec	2371080	MEROS 2
T Coenen	2376571	NOC 5
T Cornelissen	2370535	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
T de Jong	2381018	NOC 2
T Donkers	2376617	NOC 2
T Engels	2370538	NOC 3
T Frenken	2376685	NOC 2
T Hak - Stout	2375834	NOC 2
T Hegeman	2370919	NOC 2
T Janssen	2371066	MEROS 2
T Kersten	2370029	NOC 2
T Kuijpers - vd Eikhof	2370023	NOC 2
T Nooijen	2370517	NOC 2
T Raaijmakers	2375838	NOC 3
T Schepers	2375769	NOC 2
T Smulders	2374536	NOC 3
T van Asten	2375551	NOC 2
T van Berne	2370931	NOC 2
T van de Vorst	2371123	MEROS 2
T van Geel	2370564	NOC 3
T van Leeuwen	2371112	MEROS 2
T van Lieshout - Hubers	2372956	NOC 5
T van Moorsel	2371119	MEROS 2
T van Rijssel	2372807	MEROS 2
T van Zutphen - vd Pol	2370932	NOC 2
T vd Elsen	2376490	NOC 2
T vd Kolk - Terpstra	2376673	NOC 2
T Verhappen	2375583	NOC 2
T Verhoeven	2370088	NOC 2
T Wich	2370867	NOC 3
Tabor	2372784	MEROS 2
TAM Essens	2372007	NOC 2
TEM Ceelen	2375585	NOC 3
Teunissen	2376188	NOC 5
TH van den Jansen	2376152	NOC 2
Th van Houten	2368770	NOC 2
Theunisse - Delarbre	2376446	NOC 2
Thijssen	2374724	NOC 2
Thijssen	2375768	NOC 3
THJ Smits	2370675	MEROS 1
Timmermans	2372898	NOC 5
TJC van Handel	2366764	NOC 2
TJP Kiggen	2375539	NOC 3
TJP Willems	2374773	NOC 3
TM de Groot	2371064	MEROS 2
TMJE Sweens	2370555	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
TPMA van Gelder	2375949	NOC 2
TWC Ermens vd Bogaard	2376383	NOC 1
U Elskamp	2374770	NOC 1
Uijtenbogaart - van Herk	2372855	NOC 3
V Bakel	2370037	MEROS 1
V Bijnen	2376381	NOC 6
V Hassel	2375522	NOC 5
V Hoogendoorn	2372360	MEROS 2
van Ballegooij	2372958	NOC 5
Van Berlo	2376648	NOC 6
van Bree	2371115	MEROS 2
Van de Laar	2374789	NOC 3
Van de Laar	2374792	NOC 3
van den Heuvel	2372363	MEROS 2
van der Linden	2374717	NOC 2
Van der Linden	2376125	NOC 2
van der Wallen	2371130	MEROS 2
Van Deursen Montagebedrijf	2367929	NOC 2
Van Dommelen	2375749	NOC 2
van Hassel	2376610	NOC 2
van Hoof	2374678	NOC 2
Van Hooff	2372944	NOC 5
van Lieshout - Claassen	2371121	MEROS 2
van Moorsel	2372788	MEROS 2
van Rijssel	2371078	MEROS 2
Van Rooij	2371151	MEROS 2
van Rooij	2371145	MEROS 2
Van Rooij - Renders	2381010	NOC 2
vd Heijden	2372933	NOC 5
Veraart	2381031	NOC 2
Veraart	2381035	NOC 2
Verbaarschot	2371134	MEROS 2
Vereniging Milieudefensie Groep Son en Breugel	2370924	NOC 2
Vereniging voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven e.o.	2370518	NOC 1
Verhallen	2371137	MEROS 2
Verhappen	2375854	NOC 2
Verhoeven	2371062	MEROS 2
VLA Klaassen	2378816	NOC 2
Voetbalvereniging ASV '33	2381022	NOC 3
Vogels	2371094	MEROS 2
W Aarnink	2376493	NOC 2
W Baken	2381030	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
W Bakker	2368213	NOC 2
W Beekmans	2376387	NOC 3
W Box	2374748	NOC 2
W Brinkhuis	2376437	NOC 2
W Burghouts - de Ruijter	2375863	NOC 3
W de Jong	2375040	NOC 2
W de Koning	2375862	NOC 4
W Guitjens	2372954	NOC 5
W Hendriks	2370565	NOC 3
W Jansen	2370553	NOC 2
W Klerkx	2368252	MEROS 1
W Kuijpers	2370025	NOC 2
W Prinsen	2370501	NOC 2
W Rooijackers	2372961	NOC 5
W Scheepers	2372957	NOC 5
W Swinkels	2371150	MEROS 2
W Tan	2376132	NOC 3
W van Bree	2371120	MEROS 2
W van de Kolk	2376674	NOC 2
W van Gerwen	2376248	NOC 2
W vd Ven	2370903	NOC 3
WAH Keijzers	2372818	MEROS 2
Werkgroep Behoud Vliedens Landschap	2371087	MEROS 2
WG van Boheemen	2370061	NOC 2
WH van Hulsentop	2370035	NOC 1
WHJ Kersten	2370028	NOC 2
WHJ Verberne	2371148	MEROS 2
WHL Vlemmings	2376672	NOC 3
WHM van Deursen	2367923	NOC 2
WJ van Bussel	2370525	NOC 3
WJ van Overbecke	2370097	NOC 6
WJ Vlemmings	2376671	NOC 3
WJLJT van Wijk	2376683	NOC 1
WJM Graat - Scheepers	2375806	NOC 3
WJP de Kuster	2397700	NOC 1
WKE Volleberg	2371093	MEROS 2
WLM Graat	2375807	NOC 3
WLM Vercoulen	2368246	NOC 1
WMC Schoenmakers	2376503	NOC 2
WMJ Heupink	2376126	NOC 6
WMJA Brockmans	2381014	NOC 2
WPCM Dirven	2370089	NOC 2
Y de Jager - Dekens	2376253	NOC 2



Naam inspreker	Briefnummer	Naam brief
Y Mulder	2371141	MEROS 2
Y Tielemans	2371144	MEROS 2
Y Vervoort	2374753	NOC 2
ZLTO Afdeling Helmond - Mierlo	2374722	NOC 1
Zwanen	2368218	NOC 2