Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oss

C.c.: gemeenteraad Gemeente Oss

Postbus 5

5340 BH OSS

Oss, 4 maart 2021

Belanghebbenden Harnas Oss

p/a Harnas 82

5346 WR OSS

Geacht college,

Betreft: Randweg Oss Noord – NEE!!!

Tijdens de opiniecommissie van 21 januari hebben twee bewoners van Harnas Oss ingesproken over de toekomstige situatie rondom de Noordelijke Randweg. De uitgesproken teksten zijn als bijlage (8 en 9) toegevoegd aan dit schrijven.

Hun betoog, namens ons allen, komt samenvattend neer op het volgende:

- het verbreden van de Frankenbeemdweg is onnodig, omdat de Beatrixweg verder ten Noorden al voldoende mogelijkheden tot ontsluiting biedt;
- de Singel 40-45 wordt nauwelijks ontlast, dus een duur project voor iets wat geen oplossing biedt;
- Voor ontsluiting van nieuwe woningen Oijense Zij Noord is randweg niet nodig (zie verkeerseffecten woningbouwontwikkeling Oijense Zij Noord);
- het ecologische karakter van onze wijk gaat hierdoor teloor, vele vogels, vissen, kleine land- en waterdieren, insecten etc. waaronder ook beschermde soorten zoals b.v. ijsvogel en bunzing. die hier ook wonen zullen worden verjaagd. De gewijzigde situatie (verkeersgedrag na Corona, de geplande nieuwbouw Oss-West) vraagt om een nieuw onderzoek waarbij ook varianten zonder randweg over de Frankenbeemdweg worden beschouwd;
- verregaande verbreding incl. reductie van de waterpartij grenzend aan onze tuinen zal een grote negatieve impact hebben op de aantrekkelijkheid en waarde van onze huizen, op de geluidsbelasting op de gevels, op de leefbaarheid in onze tuinen en het algehele aangezicht.

Onze conclusie: Voor welk probleem is de Noordelijke randweg een oplossing??

De discussie over de Frankenbeemdweg woedt al vele jaren. Als buurtbewoners hebben we inmiddels een heel archief met kennisgevingen naar aanleiding van onderzoek van de gemeente Oss

die onze argumenten onderschrijven. Wij begrijpen dat dat al even geleden is, dus hebben voor u de betreffende stukken en passages op een rijtje gezet.

Het gaat om de volgende stukken:

1. Afspraken met bewoners gemaakt in 1997;
2. Brief gemeente Oss aan bewoners Harnas, onderwerp: Definitief besluit over resultaten verkeersstudie Oss-Noord, gedateerd 6 april 2009;
3. Van Mobiliteitsvisie naar mobiliteitsplan Eindrapportage, publicatie 7 juli 2011;
4. Mobiliteitsplan Oss 2020, uitgave oktober 2011;
5. Verkeerseffecten woningbouwontwikkeling Oijense Zij Noord d.d. 12 augustus 2019;
6. Verkeersonderzoek Randweg Oss Noord d.d. 6 november 2020;
7. Visie Openbare Ruimte (Leidraad voor inrichting, uitvoering en beheer van de buitenruimte in Oss).

In de bijlagen (1 t/m 7) vindt u de van toepassing zijnde passages uit de stukken. Wij mogen er toch van uitgaan dat de gemeente consistent zal zijn met haar eigen conclusies uit het verleden? Zoals al vermeld tijdens de commissievergadering onlangs, gaan wij graag met u in gesprek om ons standpunt verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

namens heel Harnas Oss,

Bijlagen: 9

Bijlage 1:

1997: Bij aankoop van de huizen in 1997 dienden wij in het **koopcontract** mede te tekenen dat de laatste meters van onze achtertuin (onder dwingende voorwaarden) als een ecologische zone diende te worden behandeld en beschouwd. Deze zone zou bijdragen aan een verbinding met het achtergelegen agrarische landschap en/of natuurgebied in ontwikkeling (denk bv ook aan de inmiddels aangelegde 'Groene vingers'). Die afspraak is door ons en overige aanwonenden altijd gerespecteerd. Het kan toch niet zo zijn dat de gemeente op haar beurt nu in strijd met deze afspraak de ecologische zone doorsnijdt met een wijziging omtrent de Frankenbeemdweg?

Bijlage 2:

Brief gemeente Oss, onderwerp: Definitief besluit over resultaten verkeersstudie Oss-Noord, gedateerd **6 april 2009**:

Tijdens het overleg zijn gemeenschappelijke uitgangspunten geformuleerd voor de herinrichting. Deze uitgangspunten zijn:

1. de verkeersaantrekkende werking van de Frankenbeemdweg mag niet toenemen;
2. de Frankenbeemdweg moet veilig zijn voor fietsers en voetgangers;
3. de overlast van het autoverkeer voor aangrenzende woningen moet zoveel als mogelijk worden beperkt.

Op basis van deze uitgangspunten blijft het huidige smalle wegprofiel gehandhaafd. Dit nodigt niet uit tot extra gebruik van de weg en hard rijden. De mogelijkheden voor visuele versmalling worden nader onderzocht. Uitgangspunt is minimale verlichting in verband met het landelijke karakter van het gebied. Het wegdek bestaat uit een asfaltconstructie met steenmastiekdeklaag en geeft een maximale geluidsreductie. Dit materiaal is onder andere toegepast in de Molenstraat en Schaepmanlaan en is slijtvast en goed bruikbaar gelet op het landbouwverkeer dat gebruik maakt van de Frankenbeemdweg. Bij de aansluitingen van wegen en voetpaden worden plateaus gemaakt, die met een duidelijke markering in het wegdek worden aangegeven. De mogelijkheden om achter de woningen aan het Harnas een verbinding voor langzaam verkeer te maken worden nader onderzocht. Het verbod voor vrachtwagens blijft ook na herinrichting gehandhaafd.

Bijlage 3:

Van Mobiliteitsvisie naar mobiliteitsplan Eindrapportage, publicatie 7 juli 2011

Conclusie
De Rondweg-Noord is geen oplossing voor een betere bereikbaarheid van Noord maar ook niet voor de belangrijkste problemen in de druk rond het centrum van Oss.

Bijlage 4:

Mobiliteitsplan Oss 2020, uitgave oktober 2011

Geconcludeerd kan worden dat een Noordelijke rondweg geen oplossing biedt voor de knelpunten op de Singel 1940-1945. De oplossing voor de afwikkelingsproblemen zal gevonden moeten worden in het optimaliseren van de kruispunten. Het grootste knelpunt is dan het kruispunt Koornstraat – Singel 1940-1945. Bij de centrumontsluiting wordt daar dieper op ingegaan. Voor de verbetering van de leefbaarheid zal er gezocht moeten worden naar flankerende maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van het fietsgebruik. Het meeste verkeer op de Singel is immers intern verkeer. Dat zijn korte ritten waarvoor de fiets een goed alternatief is.

Bijlage 5:

Verkeerseffecten woningbouwontwikkeling Oijense Zij Noord d.d. 12 augustus 2019

3.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van Oijense Zij Noord zorgt voor een verkeersproductie van circa 1.750 mvt/etm. Afhankelijk van de ontsluitingsvariant ontsluit dit verkeer via de Spitsbergerweg, Oijenseweg en de zuidelijk gelegen woonstraten Westhaag, Oosthaag en Haagpoort. Op wegvakniveau leidt dit niet tot knelpunten in de doorstroming en verkeersafwikkeling. Ook elders in Oss leidt de voorgenomen planontwikkeling niet tot een significante verslechtering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie.

Bijlage 6:

Verkeersonderzoek Randweg Oss Noord d.d. 6 november 2020

2.8 Conclusie

In onderstaande tabel zijn de intensiteiten opgenomen per variant op de veertien locaties.

Nr.	Weg	2030 Referentie Mvt/etmaal	2030 Variant 1 Mvt/etmaal	2030 Variant 2 Mvt/etmaal	2030 Variant 3 Mvt/etmaal	2030 Variant 4 Mvt/etmaal	2030 Variant 5 Mvt/etmaal
1	Huizenbeemdweg	4.290	4.560	4.680	3.940	4.950	4.170
2	Mikkeldonkweg	1.960	2.400	2.540	1.960	2.850	2.260
3	Frankenbeemdweg	1.750	3.440	3.670	3.490	4.370	4.110
4	Spitsbergerweg	2.120	4.130	4.290	4.110	4.930	4.740
5	NRW-fase1	0	4.720	4.830	4.670	5.240	5.080
6	Kanaalstraat	3.580	6.360	6.370	6.260	6.750	6.640
7	Kanaalstraat	6.470	7.700	7.610	7.600	7.890	7.880
8	Oijenseweg	740	1.100	1.010	1.010	1.380	1.380
9	Oijenseweg	100	100	100	100	1.320	1.320
10	Macharenseweg	3.810	4.270	4.230	4.260	3.360	3.400
11	Tournooiveld	1.150	1.130	1.130	1.050	780	770
12	Rusheuvelstraat	5.540	5.500	5.510	5.580	4.720	4.770
13	Singel 1940-1945	18.970	17.670	17.490	17.630	17.260	17.410
14	Singel 1940-1945	18.050	16.430	16.220	16.290	15.800	15.910

Tabel 7: Intensiteiten op 14 wegvakken, referentie 2030 en de varianten 1 t/m 5

Naar aanleiding van de modelresultaten komen de volgende conclusies naar voren:

- De Noordelijke Randweg heeft een aantrekkende werking.
- Bij alle varianten vindt een lichte verschuiving in routekeuze plaats voor verkeer komende vanuit het noorden. De route via de Beatrixweg en de N329 is minder aantrekkelijk geworden. Verkeer maakt meer gebruik van de John F. Kennedybaan en Bernhardweg/Oijenseweg met een vervolg via de Noordelijke Randweg.
- Na realisatie van fase 1, nemen de intensiteiten op de Frankenbeemdweg toe tot ca. 3.450 mvt/etmaal. De huidige inrichting van deze weg is niet geschikt om deze hoeveelheden verkeer te verwerken. Het advies is dan ook om fase 1 en 2 gelijktijdig te realiseren.
- De realisatie van fase 3 (Middeldonkweg tussen John F. Kennedybaan en Gewandeweg), trekt modelmatig beperkt extra verkeer. Dit is het gevolg van de wijziging in maximumsnelheid van 60 km/h naar 50 km/h.
- Bij alle varianten neemt de intensiteit op de Singel 1940-1945 af, de onderlinge verschillen tussen de varianten zijn marginaal. De intensiteiten op de Singel 1940-1945 betreffen na realisatie van de Noordelijke Randweg ca. 17.000 mvt/etmaal, afhankelijk van de meetlocatie. Gemiddeld betekent dit een intensiteitsafname van ca. 10% (ca. 2.000 mvt/etmaal).

- Het openstellen van de fietsverbinding tussen de Oijenseweg en de Noordelijke Randweg voor gemotoriseerd verkeer heeft een positief effect op de Macharenseweg en de Rusheuvelstraat/Voorburcht. De noordelijke wijken ontsluiten directer op de Noordelijke Randweg waardoor de Macharenseweg en Rusheuvelstraat/Voorburcht worden ontlast.

De volgende lokale bijzonderheden zijn van belang:

- De combinatie van doorgaand en bestemmingsverkeer op de Kanaalstraat. De afdraaibewegingen en het achteruit inrijden van vrachtverkeer in relatie tot verkeersveiligheid en doorstroming is een aandachtspunt.
- De absolute toename van de hoeveelheid verkeer op de Oijenseweg na openstellen van de fietsverbinding voor gemotoriseerd verkeer. Deze toename heeft invloed op de leefbaarheid van de huidige bewoners en de verkeersveiligheid in relatie tot de fietsroute.

Bijlage 7:

Visie Openbare Ruimte (Leidraad voor inrichting, uitvoering en beheer van de buitenruimte in Oss)

4.3 Water beleven

Inzet is om de landschappelijke context en daarmee ook de watersystemen meer beleefbaar te maken in de openbare ruimte. In Oss en Berghem is de beleving van water in de openbare ruimte lange tijd minimaal geweest. Oorzaak daarvan is o.a. het feit dat het grondwater relatief diep gelegen is, door de ligging op de overgang van de hogere, drogere dekzandrug naar het lagere, nattere komgebied. Daarnaast is het thema beleving van water lange tijd geen specifiek aandachtspunt geweest. De aanwezige oppervlaktewatersystemen hebben primair een betekenis voor de af- en aanvoer van regen- en kwelwater.

Het derde stelsel van waterlopen en water-

partijen markeert de noordrand van Mikkeldonk en Mettegeupel. In de lobben en in de noordrand van Mettegeupel (Schutterij, Heraut, Slotgracht en Hofvijver) is het water over het algemeen redelijk goed beleefbaar.



5.1.3. Functionele eenheden inrichting



Lijnen In de ruimtelijke hoofdstructuur zijn twee typen lange lijnen aangegeven, namelijk historische radialen en stadswegen. Beide hebben een eigen karakteristiek en sfeer, die we in het inrichtingsbeeld willen versterken. De historische radialen willen we herkenbaar maken en aan elkaar linken. De landelijke weg rondom Berghem is hierin een uitzondering. Hier dient in het bijzonder aandacht te zijn voor de overgang dorp–buitengebied. De stadswegen (dikke zwarte lijnen) hebben brede profielen met bij voorkeur middenbermen en begeleiding van grote bomen. Bij landelijke wegen (groene lijnen) is het belangrijkste aandachtspunt het landelijke karakter. De buurtontsluitingswegen (zwarte stippellijnen) zijn 50 km per uur wegen met een asfaltverharding. De fietsstraten (rode stippellijnen) hebben rood asfalt met daarin het symbool van een kroontje. De auto is hier te gast.

7.12 Mettegeupel



6.12.3 Ruimtelijke structuur

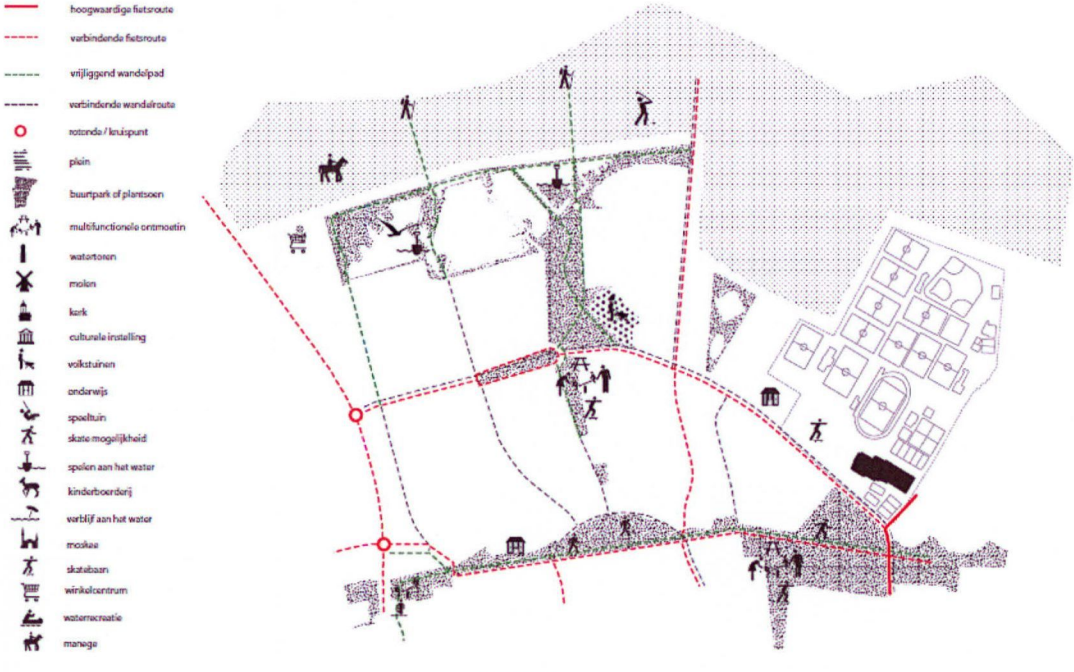
Structuurelementen

Groene Lob Het meest opvallende element in de ruimtelijke structuur is de trechtervormige groene lob.. Aan de noordzijde is de lob op zijn breedst en naar het zuiden toe loopt de lob taps toe. Het Harnas vormt een bebouwingsblok te midden van een grote waterpartij in deze groene lob. De sfeer van het aanliggende poldergebied is in deze groene lob al duidelijk ervaarbaar. De thematiek van het polderlandschap is als het ware de wijk ingetrokken.

Boog aan de rand De Frankenbeemdweg vormt de grens tussen de woonwijk en het poldergebied. Deze weg heeft een landelijke uitstraling. Dit komt enerzijds door de landelijke inrichting langs de rijbaan aan de zijde van de woonwijk. Deze bestaat uit een aantrekkelijke rij knotwilgen en een sloot of een bredere waterpartij. Anderzijds ligt aan de andere zijde van de rijbaan het poldergebied met prachtige vergezichten.

Groene sfeer Leidend thema in de groenstructuur is de ligging in het poldergebied. De groene lob trekt deze sfeer de woonwijk in. Wij zien hier ruimte voor weilanden, natte graslanden en waterpartijen met ecologische oevers. Aan de noordzijde van de lob komt het polderthema al zeer goed tot zijn recht. Wat dieper de wijk in kan het polderthema in de groene lob nog versterkt worden. De lanen van de Waaier hebben door de in breedte variërende groene bermen met bomen een sterke groene uitstraling, die bijdraagt aan het groene karakter van de wijk. In het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan heeft elke straat zijn eigen karakter gekregen door per straat een eigen beplantingssoort toe te passen.

Water In Mettegeupel is relatief veel oppervlaktewater aanwezig. De enorme waterpartij aan de noordzijde van de wijk heeft een landelijke uitstraling door de grote hoeveelheid riet. Aan de noordkant van de wijk is daarnaast ook relatief veel water met een stedelijke uitstraling aanwezig. Dit zijn grachten die aansluiten bij de thematische stedenbouwkundige benadering van Mettegeupel. Wij streven naar zoveel mogelijk hemelwater (zichtbaar) afkoppelen. De grote waterpartijen maken het mogelijk het hemelwater in de wijk te bergen.



DEELGEBIEDEN
‹ 246 ›

Bijlage 8:

Inspreektekst de heer Siemons

Noordelijke Randweg, Oss 21-01-2021

Inleiding
Als een groot orgaan als de Ossche gemeente een besluit gaat nemen dat impact heeft op je hele bestaan en omgeving, dan komen alle emoties naar boven. Onmacht, onbegrip, angst, woede, verdriet, enzovoort. Je wordt sensitief voor alles wat gaat over jouw onderwerp. Vandaag ben ik in de gelegenheid om een klein deel van mijn zorg met u te delen.

Een Noordelijke randweg zal een ontzettende toename geven van verkeersstromen met bijkomende lucht- en optische vervuiling. Daarnaast ontstaat een nog zwaardere, onaanvaardbare, geluidsbelasting op de achtergevel van onder andere mijn woning en in mijn achtertuin en dakterras.

Persoonlijk
Mijn zorg voor de Noordelijke randweg is op vele zaken gestoeld. Enkele wil ik op dit moment benoemen, enkele zullen door andere insprekers benoemd worden. Vele zullen nog onbenoemd blijven. Doel is het voorkomen van, maar in het ergste geval een serieuze stem hebben in de realisatie van een Noordelijke Randweg zoals nu geschetst wordt. Laat dit aub geen doeldiscussie worden waarbij het antwoord al vaststaat!

Als inwoner van Oss en werkzaam in steden buiten Oss (Nijmegen, Eindhoven, Den Bosch) heb ik met mijn gezin toch een weloverwogen besluit genomen om in Oss "Noord" te gaan wonen. Door het project "Het Eiland" is mijn gevoel voor natuur in combinatie met wonen samengekomen. De rust, het verre verkeersarme uitzicht over het landelijke gebied en de ecologische visie van het plan. We zijn dan ook bereid geweest daarvoor een bovengemiddelde prijs te betalen!

Sinds we hier wonen zijn we getuige van de mooie relatie tussen mens en natuur. Hoe blij worden we van het gevoel onderdeel uit te maken van dit mooie stukje Oss! Bijna dagelijks worden we verblijdt met een jagend ijsvogeltje, zwanen, eenden, reigers en incidenteel ooievaars! Maar ook unieke dieren zoals eekhoorntjes, jaarlijkse de kikkers die paren en zich dan laten horen, en zelfs een bunzing. Elke zomer zien we de schoolklassen biologielessen krijgen in het park, welke op een natuurlijke wijze overloopt in de polder. Elk met unieke elementen die onlosmakelijk met elkaar in verbinding staan. Last but not least, de vissers die hun weg richting deze wateren weten te vinden omdat dit stukje

natuur bekend staat om zijn schone wateren en wat daar in leeft. Nu we al maanden in Corona tijd zitten, zien we dagelijks de vele mensen die wandelend, trimmend en fietsend in park, en polder hun afleiding zoeken. Wat zijn we trots op dit stukje Oss!

Post Corona

Nu ik denk aan Corona en het Nieuwe normaal, besef ik dat het Post Corona Tijdperk ook niet meer hetzelfde zal worden. Mensen zullen meer thuiswerken, en niet meer tussen 9 en 5 op locatie moeten zijn. Er zal een hele nieuwe dynamiek qua rijbewegingen ontstaan die alle eerdere problemen en oplossingen in een ander perspectief plaatsen. Oss moet staan voor de toekomst en verduurzamen. Een Noordelijke Randweg is achterhaald. Ik woon in het Noorden van Oss. Voor mij zou het een zegen moeten zijn! Toch zie ik mede door voornoemde argumenten, geen toegevoegde waarde.

In mijn ogen heeft de Noordelijke randweg pal langs de huizen nog een ander groot nadeel. Het zal een aanzuigende werking hebben op verkeer van de dorpen die nu de Beatrixweg als rondweg gebruiken en van het vrachtverkeer dat dagelijks van en naar industrieterrein Elzenburg komt. Dit zal ernstige gevolgen hebben voor ons woongenot, de luchtkwaliteit, en zeker niet onbelangrijk, de unieke flora en fauna die we nu sinds 1998 hebben gecreëerd. Ik wil u er dan ook op attenderen dat nog niet zolang geleden ook serieus is overwogen de Frankenbeemdweg geheel af te sluiten voor autoverkeer!

Vervolg

Mocht het college toch door willen gaan met het plannen van een Noordelijke randweg, dan willen wij, bewoners van de Harnas/het eiland, een serieuze partij zijn die mee aan tafel komt zitten. Het is onze overtuiging dat dergelijke ingrijpende besluiten alleen maar genomen kunnen worden als je elkaar recht in de ogen aan kunt kijken. Oss heeft zich gecommitteerd aan het regiobesluit voor schonere lucht voor Noordoost Brabant (dtv nieuws). Dit zal toch ook voor de bewoners uit Oss Noord gelden?

Bijlage 9:

Inspreektekst mevrouw Geerars- Haenen

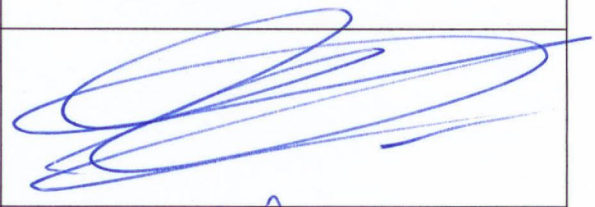
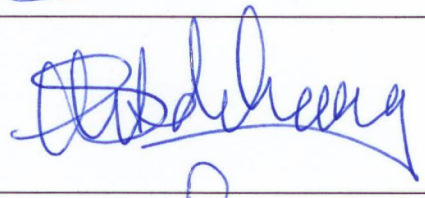
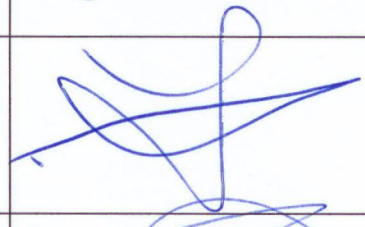
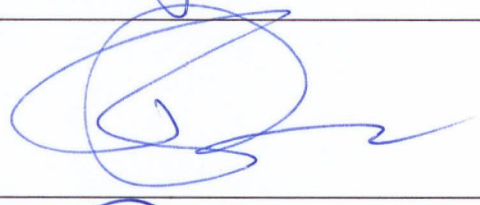
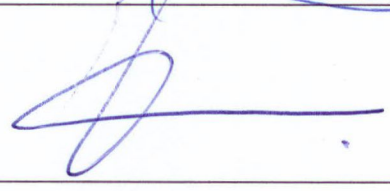
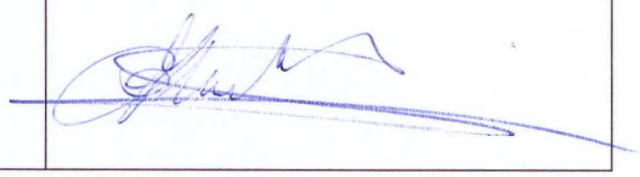
Ik spreek in namens een aantal bewoners van de Harnas.
Als eerste vragen wij ons af "waarom een noorder randweg?" Het is een zeer kostbaar project met grote impact op natuur, landschap en leefomgeving.
Volgens een recente rapportage wordt de verkeersdrukte op de singel 40-45 met slechts 10% gereduceerd als een dergelijke weg wordt gerealiseerd.
De plannen voor de randweg, die in een drietal opties voorliggen zullen bij uitvoering juist een aanzuigende werking hebben op gebruikers uit de dorpen Lith, Lithoyen en Teefelen en zullen alleen leiden tot meer verkeersdrukte op de Singel. Deze dorpen hebben al een randweg te weten de Beatrixweg richting Macharen met een aansluiting op de N329 richting de snelwegen A50 en A59, maar zullen deze route gaan mijden als er een aantrekkelijkere mogelijkheid langs de Frankenbeemdweg en verder wordt gerealiseerd.

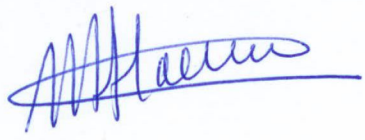
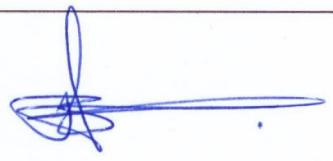
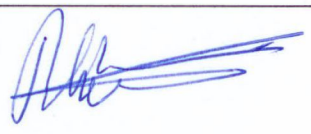
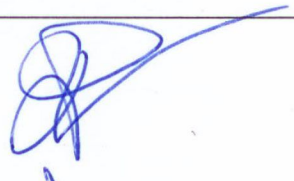
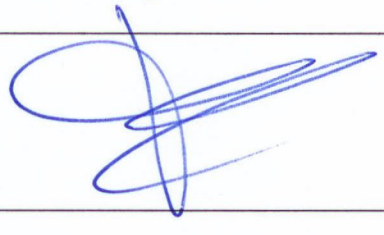
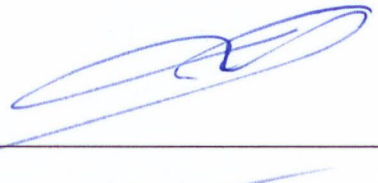
Onze belangen als bewoners van de Harnas, waarvan de achtertuinen grenzen aan de Frankenbeemdweg gescheiden door een waterpartij zijn daarom groot. De voorgestelde plannen zullen een verregaande en onaanvaardbare impact hebben op ons wooncomfort.
-Het zal leiden tot een onaanvaardbare geluidsoverlast op onze gevels.
-Een ontspannen verblijf in onze tuinen zal onmogelijk worden.
-De ecologische en duurzame opzet van de gehele wijk zal worden verstoord.
-Doorvoering van de plannen zal ook de waarde van de woningen negatief beïnvloeden.

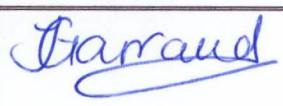
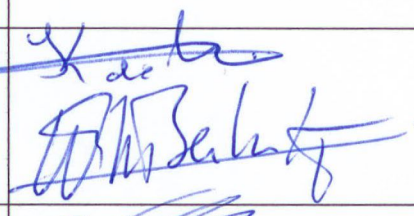
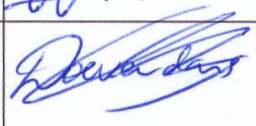
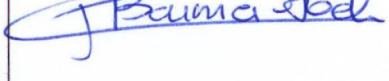
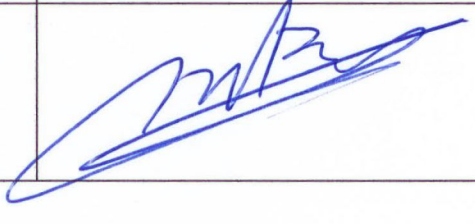
Gezien deze impact willen wij nauw betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van de plannen. Wij zijn ervan overtuigd dat alleen op deze manier we in gezamenlijkheid komen tot betere oplossingen dan de kille planologische plannen die nu voorliggen en die voor alle partijen acceptabel en zo optimaal mogelijk zijn.

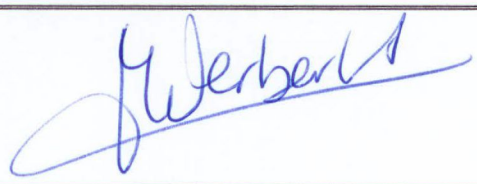
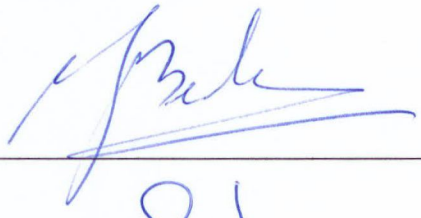
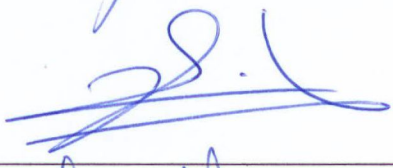
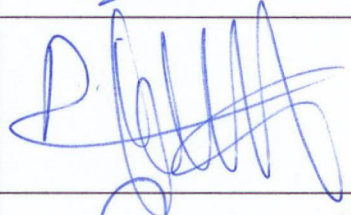
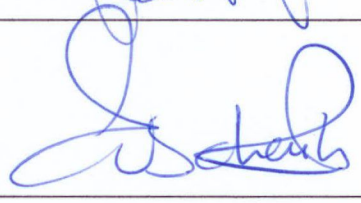
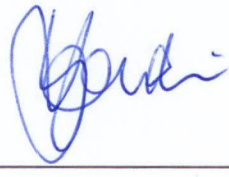
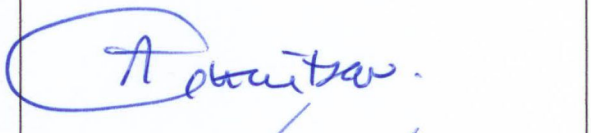
Als laatste zou ik willen opmerken.
Wanneer een Noorder Randweg er onverhoopt toch moet komen plan deze dan verder naar het noorden en maak van de huidige Frankenbeemdweg een weg voor fietsers, wandelaars en joggers, waarvan veel bewoners uit Oss en omgeving bij gebruik kunnen genieten van het prachtige polderlandschap. Voor deze gebruikers neemt de veiligheid ten opzichte van de huidige situatie ook enorm toe.
Daarnaast creëer je naar onze mening door op deze aanpak in te steken, een verkeerssituatie wat over 10 tot 20 jaar ook nog voldoet als er meer woningbouw in Oss West en Noord-West moet worden gerealiseerd.

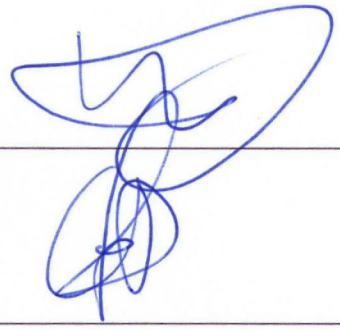
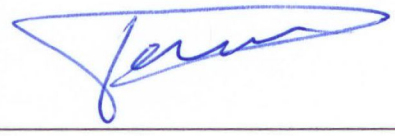
Een kopie van de door mij ingesproken tekst zal ik aan een ieder van u via de Griffie doen toekomen.

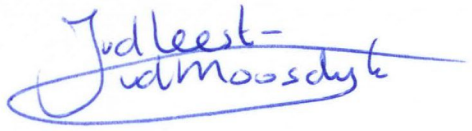
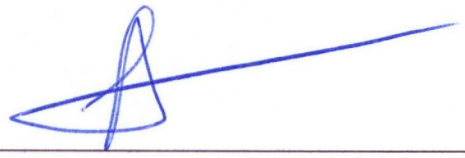
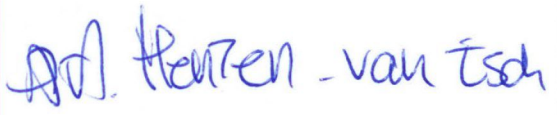
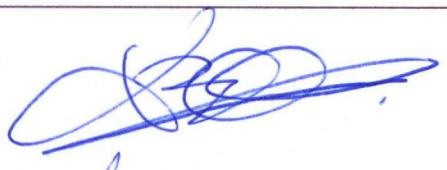
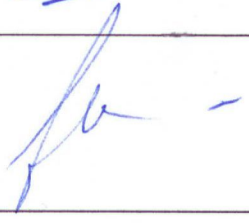
Naam	Adres	Handtekening
Bart Siemons	Harnas 66	
Elvie Siemons-Ceelen	Harnas 66	
Emil De Wilde	65	
Joost & Conny Uitdehaag	70	
Joost Uitdehaag	70	
Francien Nistelrooij	72	
Jan Nistelrooij	72	
Jan & Jeannette Blonk.	74	
Jeannette Bressers	74	

Naam	Adres	Handtekening
Monique Geevars-Haenen	Harnas 76	
Bas Geevars	Harnas 76	
Fred Mulder. Regina Mulder	Harnas 78.	
Nathalie Albers Rob Albers	Harnas 82	
Kees Hermsen en Dimphy v. Grinsven	Harnas 84	
George Permis hevysschn	Harnas 88	
Laurie de Veer eelke de Veer Jeroen de Veer	harnas 86	
Frank Huisman	harnas 90	
Ruud van Breda	Harnas 92	
M. ten Hoorn Boer	HARNAS 80	

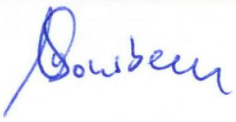
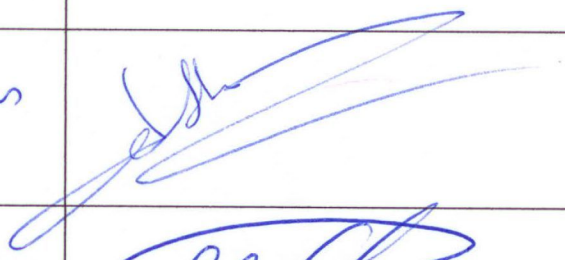
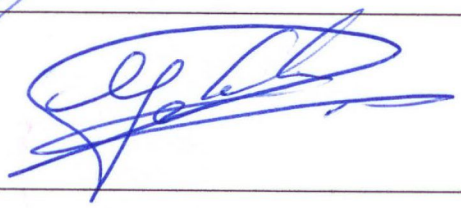
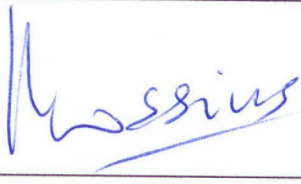
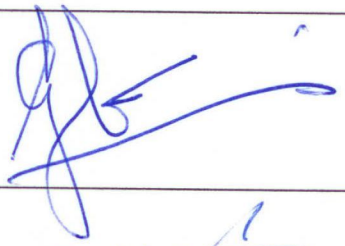
Naam	Adres	Handtekening
Fam. Garraud	Harnas 94	
K. de Waaadsteniet J. van Berkensteijn	Harnas 96	
Doevendans	Harnas 106	
Kaspauw	Harnas 106	
Ploegmakers	Harnas 108	
Knippers-Paelen	110	
H.v.Maasdonk	112	
T. Bauer	114	
G. Moorman	116	
M BROEKMAN	118	

Naam	Adres	Handtekening
Moniek Verberk	Harnas 120	
Hanneke Bekers	Harnas 122	
Jeroen Smit	Harnas 53	
PGM Smit van der Wijst	Harnas 53	
E.v. Schaik.	Harnas 50	
STIJN LOMAN	HARNAS 51	
Nenr Plnh.	Harnas 49	
Geerdink	Harnas 45	
Garritsen van Galen	Harnas 43	
Verhoef Visser	Harnas 41	

Naam	Adres	Handtekening
Berendsen	HARNAS 13	
Serdar	HARNAS 11	
Jessa	HaRnas 11	
Chantal	Harnas 9	
vd Veerdonk	Harnas 5	
Brocks	Harnas 1	
R. Roelofs	Harnas 12	
J. Dousi	Harnas 16	J. Dousi.
Pim van Mun	HARNAS 3	

Naam	Adres	Handtekening
Ramon & Joyce v/d Leest	Harnas 62	
Johan van Genven	Harnas 60	
J.V. Swaay	Harnas 58	
Jarco en Alien Heezen	Harnas 42	
Fam Oonens	Harnas 46	
Fam van Ooij	Harnas 26	
Fam. Berens	Harnas 30	
Anja de Beer	Harnas 32	
Damian v Vliet	"	
Kruizinga	162	

Naam	Adres	Handtekening
J. v. Dort	37	
Andre morssinkhof	35	
G. Vermeulen	33	
Welle	29	
de Hommel	27	
Old Wal	25	
De Groot	23	
De Groot	21	
Koel	19	
Martien v. Rossum	15	06-83247518 MARTIEN ROSSUM@gmail.com

Naam	Adres	Handtekening
N.v. Sonsbeek	Harnas 156	
L.v. Straalen	Harnas 154	
J. Dekker	Harnas 150.	
M. Wetering	Harnas 148	
K. Molenaar	Harnas 144	
L.v. Wijhe	Harnas 142	
H.M.v. Ewijk	Harnas 138	
R.v. Schijndel 136	Harnas 136	
G. Brands	Harnas 130	
Th. Baart	Harnas 126	

Naam	Adres	Handtekening
KLIEGISCH	HARNAS 59	
Sijl	Harnas 61	
Renate	Harnas 63	
Dieneke van Heukelom	Harnas 65	D.v.Heukelom
Marcel de Ridder	Harnas 67	



Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Oss
Postbus 5
5340 BA OSS

5346 WR. 82.