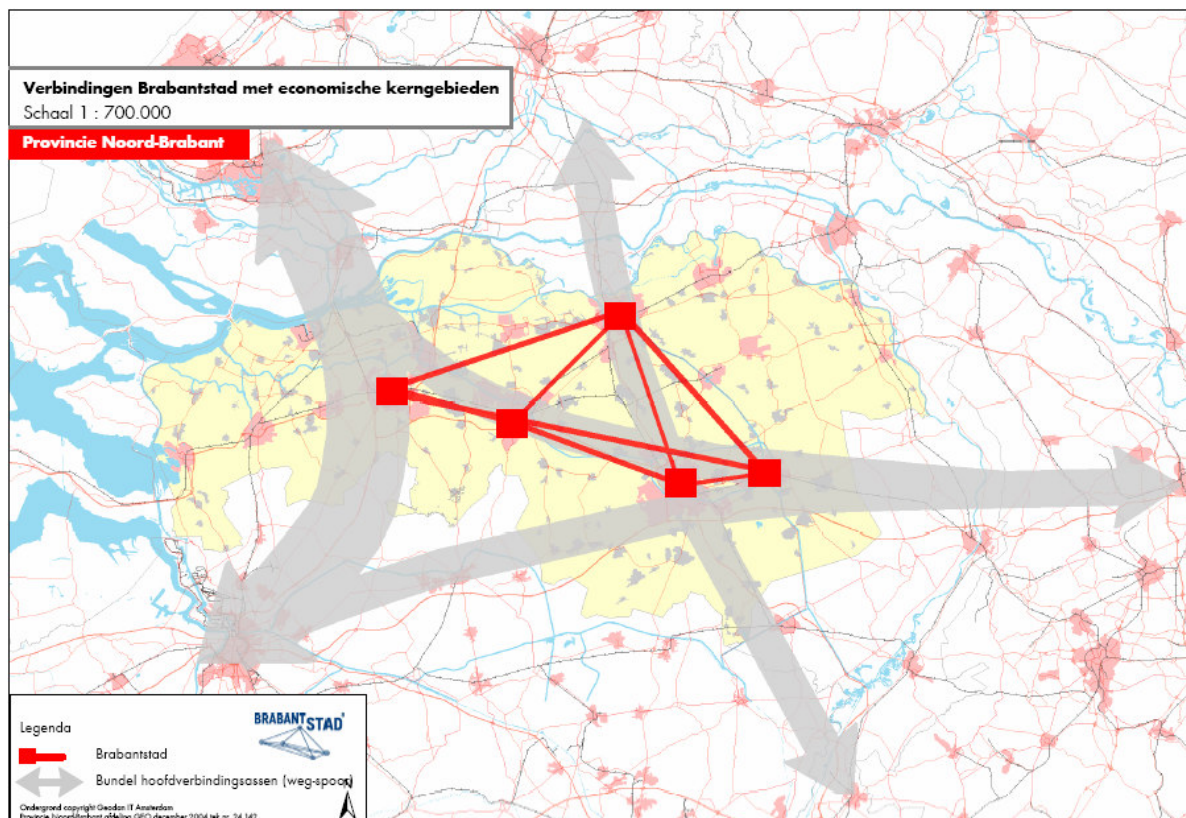




Startdocument Reikwijdte en Detailniveau

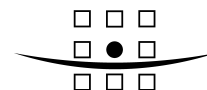
Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Provincie Noord-Brabant

14 december 2005

Concept rapport, versie 02

9R6361.A0



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT

Heer Bokelweg 145
Postbus 705
3000 AS Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon
+31 (0)10 458 37 17 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Startdocument Reikwijdte en Detailniveau Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
Verkorte documenttitel	Startdocument R&D SMB PVVP+
Status	Concept rapport, versie 02
Datum	14 december 2005
Projectnaam	SMV PVVP+
Projectnummer	9R6361.A0
Auteur(s)	Judith Jaquet, Patricia Koppert-Bakker
Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Referentie	9R6361.A0/R002/jjaq/Rott2a

INHOUDSOPGAVE

		Blz.
1	INTRODUCTIE	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Procedure PVVP+ en SMB	1
1.3	Leeswijzer	3
2	WERKINGSSFEER STRATEGISCHE MILIEU BEOORDELING	5
2.1	Selectiecriteria	5
2.2	Overige uitgangspunten	7
2.3	Selectie van onderwerpen	7
3	AFBAKENING ONDERWERPEN EN ALTERNATIEVEN	11
3.1	Hoofdpijnen PVVP+	11
3.2	Gebiedsprofielen	12
3.3	Regionale netwerkvisies	12
3.4	OV-netwerk BrabantStad	13
3.5	Fietsnetwerken	14
3.6	Kwaliteitsnetten goederenvervoer	14
3.7	Overige onderwerpen	15
3.8	Beïnvloeding Vogel- en Habitat Richtlijngebieden	17
4	AANPAK MILIEUBEOORDELING	19
4.1	Methodiek	19
4.2	Beoordelingskader	21
4.3	Milieurapport	23
4.3.1	Inhoudelijke eisen	23
4.3.2	Inhoudsopgave	24
Bijlagen:		
1	Overzicht geraadpleegde instanties	
2	Geraadpleegde achtergronddocumenten	
3	Kaartbijlage startdocument	
4	Reacties en commentaar geraadpleegde instanties	

1 INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding

De provincie Noord-Brabant is bezig met het opstellen van een *Provinciaal Verkeer en Vervoerplan* voor de periode 2005-2020 (*PVVP+*). Het *PVVP+* vormt volgens de Planwet Verkeer en Vervoer de provinciale uitwerking van de Nota Mobiliteit. Het *PVVP+* bestaat in zijn uiteindelijke vorm uit drie documenten: *Kaders en ambities*, *Dynamische beleidsagenda* en *Uitvoeringsprogramma* oftewel het Brabants MIT. In januari 2005 is een eerste versie, de zogenaamde *Consultatienota PVVP+*, vrijgegeven. De *Consultatienota* bestond uit de documenten 'Kaders en Ambities' en 'Kiezen en uitvoeren, aanzet tot een dynamische beleidsagenda'. De consultatie was specifiek gericht op partijen die mogelijk een rol kunnen spelen in de uitvoering van het beleid en was uitdrukkelijk niet de invulling van de wettelijk verplichte inspraakprocedure. Inmiddels is de consultatiefase afgerond, en werkt de Provincie aan een door Gedeputeerde Staten vast te stellen 'Ontwerp *PVVP+*' dat vervolgens de officiële inspraakprocedure zal doorlopen.

Sinds 21 juli 2004 is de EU-richtlijn voor de Strategische MilieuBeoordeling (SMB) van plannen en programma's van overheden van kracht. De richtlijn is bedoeld om ook de milieueffecten van plannen en programma's in beeld te brengen en bij de besluitvorming te betrekken. Daarmee wordt een hoog milieubeschermingsniveau en een duurzame ontwikkeling beoogd. In dit kader is de provincie tot de conclusie gekomen dat het raadzaam en noodzakelijk is om voor het *PVVP+* een SMB-procedure te volgen. Deze SMB-procedure heeft primair betrekking op het deel 'Kaders en Ambities' en alleen in afgeleide zin op de dynamische beleidsagenda.

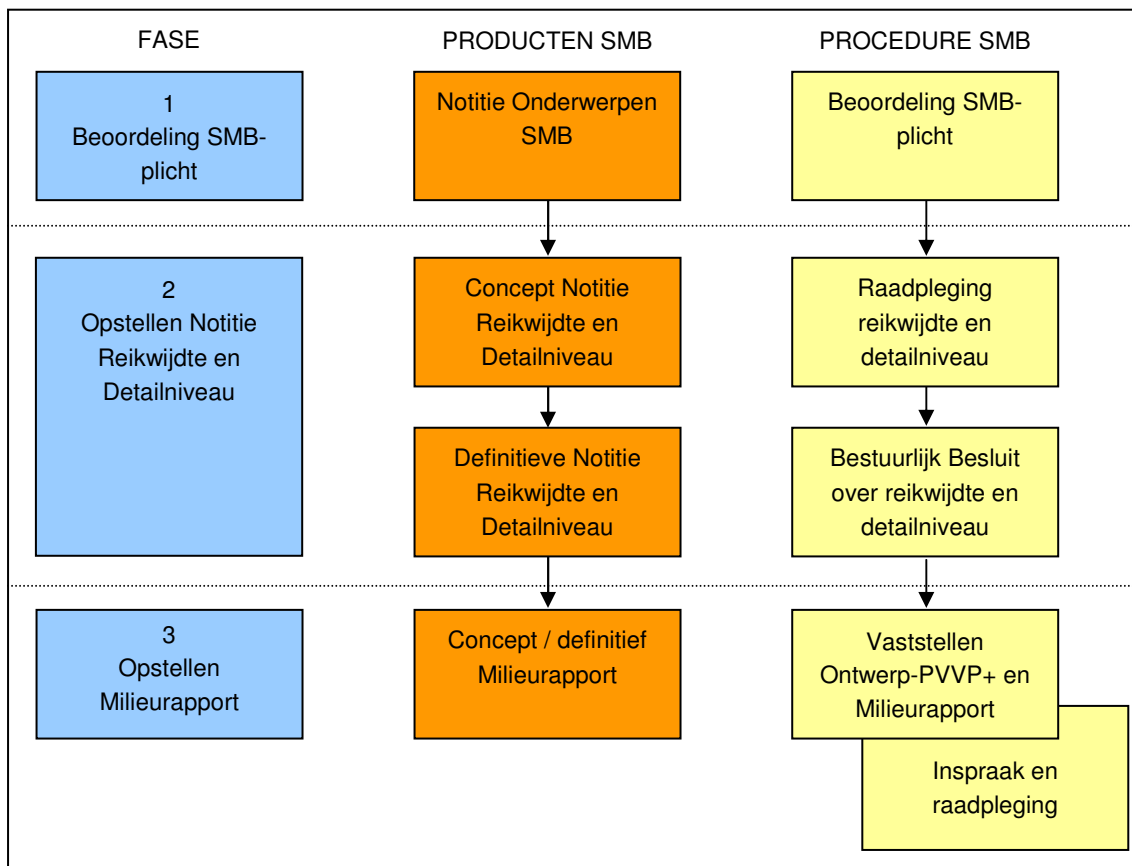
De resultaten van de SMB-procedure worden vastgelegd in een *Milieurapport* en in het *Ontwerp-PVVP+*. De provincie streeft er naar beide documenten gezamenlijk ter inzage te leggen.

1.2 Procedure *PVVP+* en SMB

De aanpak voor het opstellen van het *Milieurapport* voor de strategische milieubeoordeling van het *PVVP+* is gericht op het in beeld brengen van de relevante milieu-informatie en het systematisch en gericht beoordelen van de alternatieven. De strategische milieubeoordeling is gericht op de wezenlijke onderdelen uit het *PVVP+* waar milieuafwegingen een rol spelen.

De procedure voor de strategische milieubeoordeling is weergegeven in figuur 1.1. De figuur geeft de aanpak in hoofdlijnen weer in relatie tot de procedure.

Figuur 1.1: Procedure Strategische Milieubeoordeling PVVP+



Beoordeling SMB-plicht

Het besluit om een strategische milieubeoordeling van het *PVVP+* uit te voeren, vormt de start van de SMB-procedure.

Raadpleging reikwijdte en detailniveau

De volgende stap in de SMB-procedure is het opstellen van het *Startdocument Reikwijdte en Detailniveau*. Na vrijgeven van een concept van dit document door de gedeputeerde voor infrastructuur en mobiliteit, dhr. E. Janse de Jonge, als gedelegeerde van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Brabant, worden betrokken instanties geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het *Milieurapport*. Dit gebeurt per brief. In de brief vraagt de provincie de instanties om advies over de milieu-informatie die moet worden betrokken bij de beoordeling van de milieueffecten van relevante ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en mogelijke alternatieven. In bijlage 1 is een overzicht te vinden van de geraadpleegde instanties. Als bijlage bij de brief is het concept *Startdocument Reikwijdte en Detailniveau* toegevoegd.

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om tijdens de SMB-procedure een adviesaanvraag in te dienen bij de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Advisering door de Commissie m.e.r. is momenteel nog geen verplicht onderdeel van de SMB-procedure conform de Europese Richtlijn. De provincie heeft hiertoe toch besloten gezien het strategische karakter van het *PVVP+*.

In het ontwerp-wetsvoorstel voor wijziging van de Wet Milieubeheer ten behoeve van de implementatie van de Europese richtlijn (28 september 2004) is sprake van een verplichte betrokkenheid van de Commissie m.e.r. wanneer de passende beoordeling conform de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing is. Het is niet te verwachten dat dit wetsvoorstel op korte termijn in werking treedt. De wijze waarop omgegaan wordt met de passende beoordeling binnen het kader van deze SMB-procedure is toegelicht in paragraaf 3.5.

Besluit GS over Reikwijdte en detailniveau

De reacties van de geraadpleegde instanties worden verwerkt in het definitieve *Startdocument Reikwijdte en Detailniveau*. In bijlage 4 'Reactie en commentaar geraadpleegde instanties' geeft de provincie aan op welke wijze is omgegaan met de reacties van de geraadpleegde instanties. Dit definitieve startdocument wordt ter besluitvorming voorgelegd aan GS van Noord-Brabant.

Vaststellen Ontwerp-PVVP+ en Milieुरapport

Het definitieve *Startdocument Reikwijdte en Detailniveau* vormt het uitgangspunt voor het op te stellen *Milieुरapport*. De uitkomsten van het SMB, zoals neergelegd in het *Milieुरapport*, zullen opgenomen worden in het *Ontwerp-PVVP+*. GS van Noord-Brabant zullen per brief vastleggen in hoeverre het *Milieुरapport* afwijkt van hetgeen beschreven is in het startdocument. In het voorjaar van 2006 zullen het *Ontwerp-PVVP+* en het *Milieुरapport* vastgesteld worden door GS van Noord-Brabant.

Inspraak en raadpleging

Na vaststellen van het *Ontwerp-PVVP+* en het *Milieुरapport* zullen deze in het voorjaar van 2005 ter inzage worden gelegd. De reacties op het *Ontwerp-PVVP+* zullen verwerkt worden in het definitieve *PVVP+*. Ook de reacties op het *Milieुरapport* zullen in het definitieve *Milieुरapport* verwerkt worden. In een aparte *Nota verwerking reacties en commentaar* geeft de provincie aan op welke wijze de reacties op beide documenten zijn verwerkt in de definitieve documenten. Naar verwachting zal het definitieve *PVVP+* tezamen met het *Milieुरapport* in de zomer van 2006 vastgesteld worden door Provinciale Staten van Noord-Brabant.

1.3 Leeswijzer

Voor u ligt het *Startdocument* waarin de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen *Milieुरapport* zijn beschreven.

Hoofdstuk 2 van dit document geeft aan voor welke onderwerpen van het *PVVP+* een milieुरapport zal worden opgesteld en op welke wijze de keuze voor deze onderwerpen tot stand is gekomen. Daarbij zal kort voor enkele belangrijke ontwikkelingen ook worden gemotiveerd waarom deze niet in de SMB zullen worden betrokken.

Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de onderwerpen en de alternatieven die in het *Milieुरapport* beschreven worden.

Tot slot staat in hoofdstuk 4 op welke wijze en op welk detailniveau de mogelijke gevolgen voor het milieu zullen worden beschreven.

2 WERKINGSSFEER STRATEGISCHE MILIEU BEOORDELING

De SMB kan worden gezien als een soort milieueffectrapportage. Het is alleen geen rapportage op een gedetailleerd project- of inrichtingsniveau, maar een milieutoets op een meer abstract, strategisch niveau. De SMB-plicht geldt weliswaar voor het *PVVP+* als geheel, feitelijk gezien komen de milieugevolgen voort uit afzonderlijke beleidsuitspraken over specifieke onderwerpen. Onderwerpen die in aanmerking komen voor de SMB-beoordeling dienen onder andere concreet genoeg te zijn om een kader te vormen voor toekomstige besluiten.

Dit hoofdstuk bevat de toelichting op welke wijze de provincie, op basis van de werkingssfeer van de EU-richtlijn, een selectie heeft gemaakt van de onderwerpen voor het op te stellen milieurapport.

2.1 Selectiecriteria

De selectie van onderwerpen die meegenomen worden in de SMB is gebaseerd op criteria, die vastliggen in de Europese richtlijn (2001/42/EC) en criteria die voor de provincie zelf belangrijk zijn.

In het algemeen geldt dat de reikwijdte van de milieutoets niet zonder meer kan worden beperkt tot die onderdelen van het *PVVP+* die afwijken van het vigerende *PVVP*. Met het opnieuw vaststellen van het *PVVP* c.q. het op enkele punten tekstueel herzien van dit plan geven Provinciale Staten immers aan achter de eerdere beleidsuitspraken uit het *PVVP* te staan. Dit opnieuw vaststellen kan worden gezien als een heroverweging met hetzelfde resultaat. Daarom kunnen onderwerpen die ook al deel uitmaken van het *PVVP*, toch vallen onder de SMB-plicht van het *PVVP+*.

De volgende criteria zijn gehanteerd voor de selectie van de onderwerpen:

- a. Activiteiten van de C- en D-lijst van het Besluit MER;
- b. Activiteiten van invloed op Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (VHR);
- c. Stand van zaken besluitvorming;
- d. Duidelijk aangeven waar de SMB 'niet' over gaat;
- e. Toetsen van concreetheid van beleidsuitspraken.

Ad a. Activiteiten van de C- en D-lijst van het Besluit MER

Aan de hand van de C- en D-lijst van het Besluit MER en de provinciale milieuverordening is getoetst of het *PVVP+* kaderstellende uitspraken doet over onderwerpen die m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn. Dat zijn bijvoorbeeld uitspraken over nieuwe of uitbreiding van wegen, vaarwegen en spoorwegen.

Rekening is gehouden met het feit dat volgens de ontwerp-wetstekst voor de wijziging van de Wet milieubeheer (september 2004) van kaderstelling sprake is, indien daarbij locaties of tracés worden aangegeven. Bij het bepalen van de onderwerpen waarover de provincie in het *PVVP+* kaderstellende uitspraken doet is de aandacht met name gericht op ontwikkelingen die:

1. qua aard en schaal van provinciaal ruimtelijk belang kunnen worden geacht ; en
2. waarvoor het *PVVP+* het ruimtelijk kader bepaalt voor de doorwerking en uitvoering ervan, geheel of gedeeltelijk binnen de gestelde planperiode.

Ad b. Activiteiten van invloed op Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (VHR)

Aan de hand van een kaart met de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden in de provincie Noord-Brabant is getoetst welke voorgenomen beleidskeuzen in het PVVP+ gevolgen kunnen hebben voor de milieukwaliteit in deze gebieden. Daarbij is uitdrukkelijk ook gekeken naar de externe werking.

Ad c. Stand van zaken besluitvorming

Beleidsuitspraken in het PVVP+ over activiteiten waarover al vervolgbesluitvorming heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld in de vorm van vaststelling en goedkeuring van een tracébesluit, vallen niet onder de SMB-plicht. Dit geldt ook voor beleidsuitspraken die een bestaande situatie vastleggen.

Indien een eerder plan al voorziet in een bepaalde ontwikkeling - en de provincie is gehouden het betreffende besluit over te nemen - dan geldt voor deze ontwikkeling eveneens geen SMB-plicht. Dit geldt bijvoorbeeld voor het streekplan *Brabant in Balans* inclusief de uitwerkingsplannen.

Ad d. Duidelijk aangeven waar de SMB 'niet' over gaat

Duidelijkheid in het proces ontstaat door ook expliciet aandacht te besteden aan de onderwerpen uit het PVVP+ waarvoor geen strategische milieubeoordeling zal worden uitgevoerd. Dit zijn onder andere onderwerpen waarvoor de beleidsverantwoordelijkheid niet bij de provincie ligt. Voor de provincie Noord-Brabant is voor de afbakening van onderwerpen en alternatieven de uitwerking in de regionale maatregelenpakketten van belang.

Het PVVP+ bevat echter geen kaderstellende uitspraken ten aanzien van projecten. Infrastructurele projecten worden dan ook niet meegenomen in de SMB.

Ad e. Toetsen van concreetheid van beleidsuitspraken

Nagegaan is of de beleidsuitspraken die uit stap A, B, C en D naar voren zijn gekomen, voldoende concreet zijn.

Een uitspraak is in dit kader voldoende concreet wanneer in redelijkheid een verband te leggen is tussen de beleidsuitspraak en de milieugevolgen, zowel in ruimte als in tijd. Wanneer de milieugevolgen niet te voorspellen zijn of er nauwelijks milieugevolgen te verwachten zijn, is een beoordeling niet zinvol.

Na beoordeling van deze onderwerpen aan de hand van de selectiecriteria is een selectielijst met onderwerpen samengesteld.

2.2 Overige uitgangspunten

Naast voorgaande selectiecriteria is een aantal uitgangspunten gesteld voor de selectie van onderwerpen en de uitvoering van de SMB.

SMB passend bij aard en abstractieniveau PVVP+

Kenmerkend voor het PVVP+ is de insteek op strategisch niveau door middel van definiëring van gebiedsprofielen waarbinnen een onderscheidend belang aan de bereikbaarheid met de verschillende vervoerswijzen is gekoppeld. In de methode van effectvoorspelling staat deze insteek centraal. Deze methode is toegelicht in hoofdstuk 4.

De SMB moet passen bij het specifieke karakter van het besluit; de vaststelling van het PVVP+ . Een strategisch plan waarin al veel keuzen zijn gemaakt en voor een aantal planelementen achteraf moet worden aangegeven op welke manier milieuoverwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Dit heeft onvermijdelijk tot gevolg dat de milieubeoordeling het karakter heeft van een beoordeling achteraf.

SMB gebaseerd op bestaande informatie

De milieubeoordeling wordt gebaseerd op bestaande en beschikbare informatie. Dat wil zeggen dat wordt uitgegaan van bestaande informatie ten aanzien van te beschermen waarden of gebieden in Noord-Brabant. Daarnaast gaat het om milieu-informatie die bijvoorbeeld al in bestaande milieu(effect)rapporten is opgenomen. Daarbij geldt als voorwaarde dat de betreffende informatie voldoende moet aansluiten bij de beoordelingsvereisten van de SMB-richtlijn.

2.3 Selectie van onderwerpen

Tijdens het selectieproces van de onderwerpen is gewerkt van 'grof' naar 'fijn'. Eerst is een groslijst opgesteld waarin alle mogelijke onderwerpen uit het PVVP+ zijn opgenomen die mogelijk zouden kunnen vallen onder de SMB-plicht. Vervolgens is aan de hand van de selectiecriteria (zie paragraaf 2.1) bepaald of een onderwerp wel of niet onder de SMB-plicht valt. Tenslotte zijn de uitgangspunten uit paragraaf 2.2 meegenomen bij de definitieve selectie van de onderwerpen die meegenomen worden in de SMB.

Onderwerpen die op grond van de selectiecriteria en uitgangspunten meegenomen worden in de SMB zijn:

- gebiedsprofiel centrumgebied: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel agglomeraties: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen
- gebiedsprofiel regionale stedelijke kernen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel stedelijke periferie: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel kernen in het groen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel agrarische cultuurlandschappen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel regionale natuur- en landschapseenheden: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel grootschalige industriële complexen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel regionale bedrijventerreinen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- gebiedsprofiel intensieve agrarische bedrijvigheid: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid diverse vervoerswijzen;
- regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Noordoost Brabant;
- regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio 's-Hertogenbosch;
- regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Tilburg;
- regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Breda;
- regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio West-Brabant;
- OV-netwerk Brabantstad;
- primaire fietsnetwerk;
- kansrijke fietsrelaties in de B5;
- kwaliteitsnet goederenvervoer over de weg;
- kwaliteitsnet goederenvervoer over het water;
- kwaliteitsnet goederenvervoer over het spoor;
- overige onderwerpen (o.a. transito-as versus ontwikkelingsas, modal shift, prijsbeleid, dynamisch verkeersmanagement).

Onderwerpen die op grond van de selectiecriteria en uitgangspunten **niet** meegenomen worden in de SMB betreffen onder andere:

- a. ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen;
- b. ruimtelijke locatiealternatieven, bijvoorbeeld bedrijventerreinlocaties, woningbouwlocaties of glastuinbouwgebieden;
- c. infrastructurele projecten (zie ook ad d op bladzijde 5).

Ad a. ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen

De ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen is gebaseerd op het vastgestelde vigerende streekplan *Brabant in Balans*. Het *PVVP+* is dus niet kaderstellend voor de ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen. Uitwerkingsplannen op basis van het streekplan zijn ook al vastgesteld, zodat voor het SMB de ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen (het zogenaamde 'vlekkenplan') als gegeven moet worden beschouwd. Alternatieve ruimtelijke indelingen van de gebiedsprofielen zijn dus niet mogelijk en worden in het SMB dan ook niet meegenomen.

Ad b. ruimtelijke locatiealternatieven

Specifieke ruimtelijke locatiealternatieven, zoals alternatieve locaties van specifieke bedrijventerreinen of glastuinbouwgebieden, maken geen deel uit van het *PVVP+* en zullen dus ook niet in de SMB worden meegenomen.

Ad c. infrastructurele projecten

Het *PVVP+* beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de Provincie Noord-Brabant op strategisch niveau. Daarbij wordt op het niveau van het integrale verkeers- en vervoerbeleid gebruik gemaakt van de gebiedsprofielen uit het streekplan en op het niveau van de vervoerswijzen gebruik gemaakt van de diverse onderscheiden netwerken (de regionale netwerkvisies voor de auto, het primaire fietsnetwerk en de kansrijke fietsrelaties voor de fiets, het OV-netwerk BrabantStad voor het openbaar vervoer en tenslotte de kwaliteitsnetten goederenvervoer en de Goederenruit voor het goederenvervoer). Specifieke infrastructurele projecten maken onderdeel uit van deze netwerken en worden dan ook niet individueel meegenomen in de SMB.

3 AFBAKENING ONDERWERPEN EN ALTERNATIEVEN

De hoofdlijnen van het beleid uit het *PVVP+* zijn bepalend voor de toekomstige ontwikkelingen van voorzieningen voor de fiets, de auto, het openbaar vervoer en het goederenvervoer. In het *Milieurapport* zullen de milieugevolgen hiervan worden beoordeeld binnen het kader van dit beleid. Daarnaast zal het *Milieurapport* een beschouwing over de gevolgen voor de Vogel- en Habitat Richtlijngebieden en de cumulatieve milieugevolgen van het *PVVP+* bevatten.

De EU-richtlijn stelt dat redelijke alternatieven voor de beleidskeuzen in beeld moeten worden gebracht. Deze verplichting moet worden gezien in het licht van de doelstelling van de richtlijn: ervoor zorgen dat tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van plannen rekening wordt gehouden met de milieueffecten van de uitvoering ervan.

In dit hoofdstuk volgt eerst een korte toelichting op de beleidshoofdlijnen, voor zover relevant voor de SMB. Daarna is per in de SMB meegenomen onderwerp (zie paragraaf 2.3) aangegeven binnen welk kader dit uitgewerkt wordt, wat de alternatieven zijn en op welke wijze de milieugevolgen beschreven worden. Dit hoofdstuk sluit af met de wijze waarop de Vogel- en Habitat Richtlijn in de SMB verwerkt wordt.

3.1 Hoofdlijnen PVVP+

De centrale doelstelling voor het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid luidt: *“Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, het sociaal en het ecologisch kapitaal in Noord-Brabant.”*

Met deze doelstelling streeft de Provincie Noord-Brabant naar duurzame mobiliteit, waarbij er een balans bestaat tussen de bijdrage van de verschillende beleidsvelden aan de economische ontwikkeling van Noord-Brabant (economische pijler), de effecten op veiligheid en leefbaarheid (sociaal-culturele pijler) en de effecten op natuur en milieu (ecologische pijler). Deze doelstelling is verder uitgewerkt in de *Visie Mobiliteit* uit 2003.

De centrale beleidsuitgangspunten van het verkeers- en vervoersbeleid zijn:

- de afstemming tussen Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer moet een nodeloze groei van de verplaatsingsbehoefte voorkomen;
- niet overal kan alles: investeringen in vervoerssystemen nemen we op basis van een zakelijke afweging op basis van maatschappelijk rendement;
- waar het gaat om de kwaliteit van bereikbaarheid, kiezen we consequent voor een van-deur-tot-deur-benadering.

De ambities zoals neergelegd in de *Visie Mobiliteit* zijn op hoofdlijnen in het *PVVP+* opgenomen.

Een ander uitgangspunt voor het in het *PVVP+* neergelegde beleid vormen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, zoals neergelegd in het streekplan *Brabant in Balans*. Aansluitend op dit streekplan zijn in het *PVVP+* gebiedsprofielen onderscheiden. De ruimtelijke ligging van de gebiedsprofielen is weergegeven op kaart B3-1 in bijlage 3. Per gebiedsprofiel is een keuze gemaakt voor een bepaalde kwaliteit van de bereikbaarheid. De gebiedsprofielen bieden een afwegingskader bij het opstellen van een integrale netwerkvisie voor Noord-Brabant waarin de rol van de verschillende modaliteiten goed is afgewogen. Momenteel is een integrale netwerkvisie (zoals

gevraagd in de Nota Mobiliteit) nog niet gereed. Aan de bouwstenen voor deze integrale netwerkvisie is wel al gewerkt, namelijk de regionale netwerkvisies voor de autobereikbaarheid, de Verkenning OV-netwerk BrabantStad, de regionale fietsnetwerken en een eerste gedachtevorming over een kwaliteitsnet goederenvervoer.

3.2 Gebiedsprofielen

In het *PVVP+* is per gebied gekozen voor een bepaalde kwaliteit van de bereikbaarheid in afstemming met de aspecten leefbaarheid en veiligheid. Per gebiedsprofiel is een beschrijving gegeven van de rol en de ruimte van de verschillende vervoerswijzen voor het personenvervoer en de mate waarin en de manier waarop het goederenvervoer wordt gefaciliteerd. In een diagram is per gebiedsprofiel het beleidsmatige belang aan een goede bereikbaarheid voor de verschillende vervoerswijzen (fiets, auto, openbaar vervoer en goederenvervoer) opgenomen. Het diagram geeft ook een indicatie van de mate waarin de Provincie tegemoet wil komen aan de ruimtebehoefte van de onderscheiden vervoerswijzen. De diagrammen zijn voor ieder gebiedsprofiel weergegeven in bijlage 3, de kaarten B3-2 tot en met B3-11.

Aangezien het *PVVP+* zich richt op het strategische verkeers- en vervoersbeleid kunnen de milieueffecten van de gebiedsprofielen alleen op kwalitatieve wijze beschreven worden. Vergelijking met de alternatieven vindt dan ook alleen op kwalitatieve wijze plaats. De beschrijving van de milieueffecten richt zich op het beleidsmatige belang dat aan een goede bereikbaarheid van de vervoerswijzen wordt gehecht. De alternatieven moeten daar dan ook in gezocht worden.

De in de SMB voor de gebiedsprofielen onderscheiden alternatieven zijn:

- alle gebiedsprofielen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid fiets verminderen (1 niveau minder: commentaar op *Consultatienota PVVP+* was dat de fiets erg prominent aanwezig was in alle gebiedsprofielen);
- gebiedsprofiel centrumgebied: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verminderen (van niveau 3 naar 2: oud alternatief uit *Consultatienota PVVP+*);
- gebiedsprofiel kernen in het groen en gebiedsprofiel regionale bedrijventerreinen: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid openbaar vervoer verhogen (1 niveau meer: commentaar op *Consultatienota PVVP+* was dat het openbaar vervoer in het platteland matig aanwezig was).

3.3 Regionale netwerkvisies

De ontwikkelde regionale netwerkvisies zijn primair vanuit autobereikbaarheid opgesteld, met verkeersveiligheid en leefbaarheid als randvoorwaarden. De netwerkvisies zijn opgesteld vanuit de gedachte van een betrouwbare en acceptabele reistijd 'van-deur-tot-deur' voor het autoverkeer. De basis voor de regionale netwerkvisies vormt de categorisering volgens duurzaam veilig. In de regionale netwerkvisies zijn regelstrategieën vastgesteld om op de stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een bepaalde afwikkelingskwaliteit te garanderen. Het zogenaamde 'onderliggende wegennet' zit hiermee verwerkt in de regionale netwerkvisies. In 6 prioriteitsklassen is aangegeven welke verkeersstromen bij een dreigende overbelasting van (een deel van) het wegennet voorrang krijgen boven

andere verkeersstromen. Wegen die niet in de regelstrategie zijn opgenomen, kunnen in aanmerking komen voor herinrichting gericht op het ontmoedigen van sluipverkeer. De kaarten met de regelstrategieën geven richting aan te stellen prioriteiten binnen een regio bij structurele congestie (dus niet bij incidenten) en daarmee aan de inzet van operationeel verkeersmanagement. Per prioriteitsklasse is een gewenste bereikbaarheidskwaliteit geformuleerd met als indicator de reistijd in de spits en een referentiesnelheid. Op basis hiervan kunnen de feitelijke reistijden beoordeeld worden en de regionale maatregelpakketten met concrete benuttings- of infrastructurele maatregelen opgesteld worden.

De regionale maatregelpakketten maken geen onderdeel uit van het *PVVP+*. Voor de SMB zijn dan ook alleen de regionale netwerkvisies beschikbaar. De kaarten van de regionale netwerkvisies, met daarin opgenomen de prioritering van het wegennet, staan in bijlage 3 (de kaarten B3-12 tot en met B3-16). Alternatieven in de SMB zijn dan te zoeken in de prioritering van het wegennet.

De in de SMB voor de regionale netwerkvisies onderscheiden alternatieven zijn:

- voor alle netwerkvisies: een minimale variant (gehele netwerk prioriteit 5 of 6);
- voor alle netwerkvisies: een maximale variant (gehele netwerk prioriteit 1 of 2).

3.4 OV-netwerk BrabantStad

Het OV-netwerk BrabantStad bestaat uit drie elementen: spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en knooppunten. Het OV-netwerk BrabantStad is vooral gericht op het (inter)nationale schaalniveau, het niveau van BrabantStad en het niveau van de stad met de agglomeratie, zie kaart B3-17 in bijlage 3. Op basis van de Verkenning OV-netwerk BrabantStad hebben de betrokken partijen gezamenlijk afspraken gemaakt om projecten te realiseren volgens een overeengekomen *investeringsprogramma 2004 – 2020*.

Het OV-netwerk BrabantStad wordt in het *PVVP+* aangehaald en bevestigd, het investeringsprogramma 2004 – 2020 maakt echter geen deel uit van het *PVVP+*, zodat er geen projecten in de SMB meegenomen worden. Bovendien worden voor grootschalige projecten uit het investeringsprogramma 2004 – 2020 afzonderlijke milieueffectrapportages uitgevoerd (zoals het Nationaal Sleutelproject stationsomgeving Breda). In het SMB wordt het OV-netwerk BrabantStad kwalitatief op de milieueffecten beoordeeld. Eén van de binnengekomen reactie op de *Consultatienota PVVP+* met betrekking tot het openbaar vervoer was dat het openbaar vervoer in het landelijk gebied achtergesteld wordt bij de keuze voor het OV-netwerk BrabantStad. In de uitgevoerde verkenning naar het OV-netwerk BrabantStad zijn drie scenario's doorgerekend (centrale-stadscenario, stadsrandscenario en weidescenario). De sterke punten van deze drie scenario's zijn samengebracht in het OV-netwerk BrabantStad.

Het in de SMB voor het OV-netwerk BrabantStad onderscheiden alternatief is:

- meer openbaar vervoer in het landelijk gebied, gebaseerd op het ontvangen commentaar op de *Consultatienota PVVP+*.

3.5 Fietsnetwerken

In de provinciale nota '*Brabant fietst!*' is een primair fietsnetwerk ontwikkeld bestaande uit fietsroutes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden. Dit primaire fietsnetwerk is een dynamisch netwerk; waar nieuwe verbindingen ontstaan, bijvoorbeeld door ruimtelijke ontwikkelingen of verkeersmaatregelen, worden deze in het netwerk opgenomen. De laatste stand van zaken betreffende het primaire fietsnetwerk is in het *PVVP+* opgenomen, zie ook kaart B3-18 in bijlage 3.

Omdat het primaire fietsnetwerk vooral gericht is op regionale fietsverbindingen, is specifiek voor de B5-steden (de vijf grote Brabantse steden: Tilburg, 's-Hertogenbosch, Breda, Eindhoven en Helmond) de studie '*Kansen voor de fiets in de Brabantse stedelijke agglomeraties*' uitgevoerd. De kansrijke fietsrelaties zijn op kaart weergegeven (zie kaart B3-19 in bijlage 3).

De beoordeling van het primaire fietsnetwerk en de kansrijke fietsrelaties op de milieueffecten vindt kwalitatief plaats.

In de SMB worden voor de fietsnetwerken geen alternatieven meegenomen. Reeds bij de alternatieven voor alle gebiedsprofielen is de fiets meegenomen.

3.6 Kwaliteitsnetten goederenvervoer

In samenwerking met de provincies Limburg, Zeeland en Zuid-Holland ontwikkelt de provincie Noord-Brabant een kwaliteitsnet voor het goederenvervoer. Het kwaliteitsnet goederenvervoer is bedoeld om het goederenvervoer doelmatig en veilig af te wikkelen in een multimodaal netwerk van verbindingen over de weg, het water en het spoor. In de visie van Noord-Brabant maakt het kwaliteitsnet goederenvervoer over de weg zoveel mogelijk gebruik van de wegen met prioriteit 1 en 2 in de regionale netwerkvisies (zie paragraaf 3.3). De Brabantse inzet is om de *Visie Brabantse Vaarwegen* en de *Goederenruit Zuid-Nederland* (zie kaart B3-20 in bijlage 3) te linken aan het kwaliteitsnet goederenvervoer. Specifiek voor het vervoer over water zijn opwaardering van de Zuid-Willemsvaart en de drie sluizen van belang. De definitieve kwaliteitsnetten zijn nog in ontwikkeling, zodat alternatieven alleen gevonden kunnen worden in een andere modal split van het goederenvervoer.

Het in de SMB voor het kwaliteitsnet goederenvervoer onderscheiden alternatieven zijn:

- realisatie van de Goederenruit Zuid-Nederland;
- modal split van het goederenvervoer: modal shift van de weg naar het water.

3.7 Overige onderwerpen

Op basis van gevoerd overleg met de Provincie zijn een tweetal overige onderwerpen geselecteerd waarvan de beoordeling van de milieueffecten in de SMB is gevraagd. De verwachte milieueffecten zullen kwalitatief beschreven worden.

De overige onderwerpen, die in het SMB meegenomen worden, betreffen:

- de A4 als transitie-as versus de A4 als ruimtelijk/economische ontwikkelingsas;
- toepassen van prijsbeleid versus niet toepassen van prijsbeleid.

3.8 Beïnvloeding Vogel- en Habitat Richtlijngebieden

Op gebieden die als speciale beschermingszone op grond van de Vogelrichtlijn of habitatrichtlijn zijn of worden aangewezen, is het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing. Toepassing van het afwegingskader houdt in dat voor de besluitvorming over nieuwe activiteiten of plannen die significante gevolgen kunnen hebben voor te beschermen flora en fauna, een passende beoordeling plaatsvindt.

In het milieuraapport zal aandacht worden besteed aan de mogelijke milieugevolgen van deze activiteiten die optreden in de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (VHR-gebieden) in de provincie. Er zal geen volledige passende beoordeling worden uitgevoerd omdat dit alleen mogelijk is als bekend is of bepaalde activiteiten leiden tot significante gevolgen voor de beschermde VHR-gebieden. Daarvoor moet zeer gedetailleerd en zo precies mogelijk bekend zijn waar en in welke mate beschermde natuurwaarden (soorten en/of habitats) voorkomen en wat de effecten zijn van de activiteit. Dit overstijgt het detailniveau van de strategische milieubeoordeling voor het PVVP+. Om die reden is de beschrijving van de mogelijke milieugevolgen voor de VHR-gebieden geen volledige passende beoordeling.

Daarnaast is een passende beoordeling pas nodig, wanneer uit een voortoets blijkt dat het optreden van significante negatieve gevolgen voor de beschermde gebieden niet kan worden uitgesloten. Cumulatie met effecten van andere activiteiten in de omgeving moet daarbij ook beoordeeld worden.

Er wordt inzicht gegeven in de káns dat er significante gevolgen optreden in de beschermde gebieden door de externe werking van de nieuwe ontwikkelingen die in het PVVP+ komen te staan. Deze kans kan op basis van een gemotiveerd deskundigenoordeel worden vastgesteld aan de hand van:

- kaartmateriaal waarop de beschermde gebieden en de mogelijke invloeden daarop staan aangegeven;
- gegevens over de kenmerken, waaronder instandhoudingsdoelstellingen, van de beschermde gebieden.

Per oktober 2005 is het concept Natura 2000-doelendocument gepubliceerd. Tevens kan op basis daarvan zo nodig worden aangegeven welke mitigerende maatregelen bij de latere inrichting aan de orde kunnen zijn.

Op dit abstractieniveau is mogelijk om vast te stellen hoe groot de kans is dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet realiseerbaar zijn vanwege de natuurbeschermingsregelgeving.

4 AANPAK MILIEUBEOORDELING

Kenmerkend voor het verkeers- en vervoersbeleid in het PVVP+ zijn de gebiedsprofielen. In de methode van effectvoorspelling die gebruikt gaat worden voor de milieubeoordeling staan deze gebiedsprofielen centraal. De effectvoorspelling wordt gebaseerd en ondersteund door het samenstellen van kaarten. In dit hoofdstuk staat deze methodiek toegelicht. Daarnaast is beschreven aan welke criteria de onderwerpen getoetst zullen worden. Tot slot is de opzet van het op te stellen milieurapport beschreven.

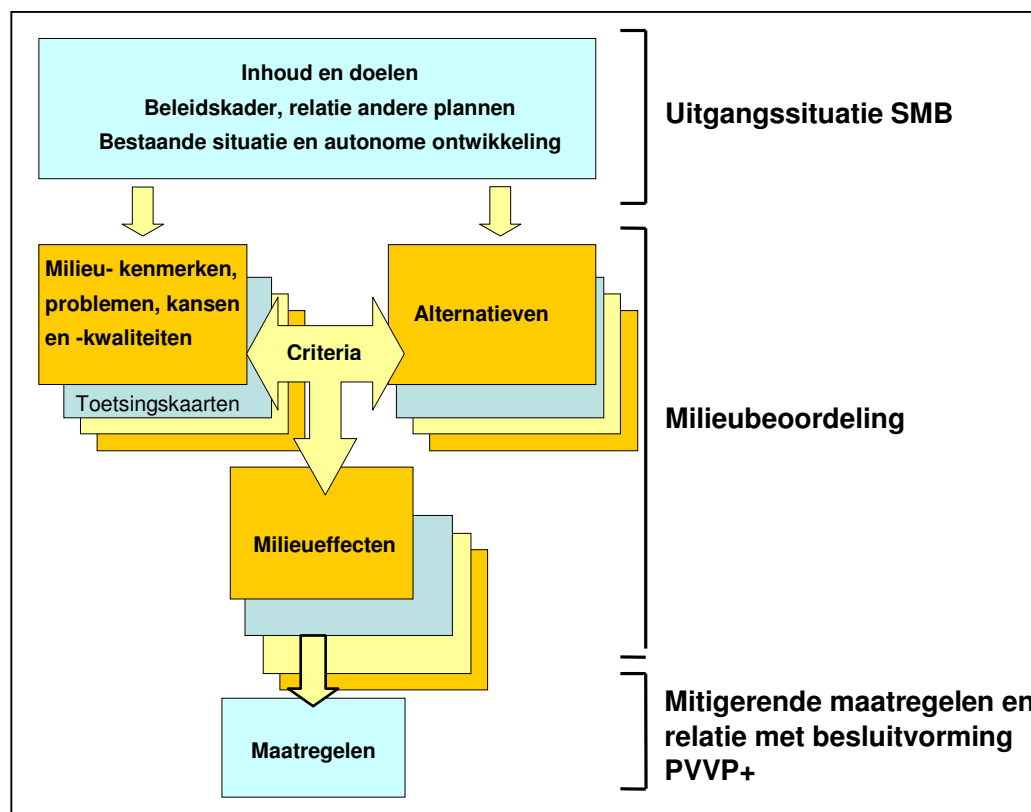
4.1 Methodiek

Het juiste abstractieniveau

De strategische milieubeoordeling vindt plaats op een abstractieniveau dat nauw aansluit bij de beleidsuitspraken uit het PVVP+. Het PVVP+ doet uitspraken op provinciaal niveau. Deze uitspraken zijn globaler van aard dan de beleidsuitspraken in een streekplan of bestemmingsplan. Pas bij vervolgbesluiten worden beleidsuitspraken gedaan over de meer precieze locatie, omvang, wijze van uitvoering en tijdsplanning van activiteiten en projecten. In het PVVP+ worden geen concrete locaties toegewezen, hooguit worden beleidsuitspraken gekoppeld aan gebieden. Van belang hierbij is derhalve dat in beginsel rekening wordt gehouden met het gegeven dat er bij latere vervolgbesluiten meer over de betreffende activiteit bekend is. Op het moment van besluitvorming over die concrete vervolgactiviteit zal een meer gedetailleerd inzicht moeten worden gegeven in de milieugevolgen. Dat kan bijvoorbeeld zijn in het kader van een m.e.r.-procedure.

De aanpak van de milieubeoordeling is in hoofdlijnen weergegeven in figuur 4.1.

Figuur 4.1: Aanpak Milieubeoordeling



Beschrijving bestaande situatie en autonome ontwikkeling

Basis voor de effectbeschrijving is een beschrijving van de bestaande situatie en autonome ontwikkeling zonder dat het beleid ten aanzien van de gebiedsprofielen gerealiseerd wordt. De beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling vindt pragmatisch plaats, gericht op de onderwerpen die beoordeeld worden.

Samenstellen 'Toetsingskaarten'

In de Europese richtlijn wordt gevraagd de 'milieukeurmerken' en de 'milieuproblemen' in beeld te brengen van de gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn. Beide elementen samen geven de waarden en kwetsbaarheid van het milieu aan in relatie met het voorgenomen beleid in het PVVP+. Voor de volgende onderwerpen zullen zogenaamde toetsingskaarten opgesteld worden: Bereikbaarheid, Mobiliteit, Bodem, Water, Natuur, Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie, Woon- en leefomgeving (geluid, lucht en externe veiligheid).

Samen met de informatie op de basiskaart (bestaande situatie en autonome ontwikkeling) geven deze kaarten een goed beeld van de milieusituatie die relevant is voor de SMB. Per kaart zal zoveel mogelijk, maar gericht op het regionale schaalniveau, informatie worden verzameld, die een indicatie vormt van de milieukeurmerken en milieuproblemen in de provincie Noord-Brabant. Voor zover de informatie niet op kaart kan worden weergegeven, zal deze beknopt in tekst worden beschreven.

Alternatieven

Op basis van dit Startdocument zal een overzicht worden samengesteld van de selectie van de onderwerpen, waarop de SMB-plicht zich richt. Door al deze onderwerpen, en de redelijke alternatieven daarvoor, in een schema te zetten, wordt de samenhang tussen deze onderwerpen en het totale PVVP+ in één oogopslag zichtbaar.

Milieueffecten

Door confrontatie van de toetsingskaarten met de alternatieven ontstaat vervolgens op strategisch niveau inzicht in de milieueffecten van het *PVVP+*. Op een aantal 'effectkaarten' zal de 'overlap' tussen de milieukennissen en –problemen en de onderwerpen en alternatieven in beeld worden gebracht. Uit deze overlappen of raakvlakken kunnen de definitieve criteria en indicatoren worden afgeleid waarin de milieueffecten kunnen worden uitgedrukt. De milieueffecten zullen aan de hand van deze indicatoren worden beschreven. De effectbeschrijving zal vooral kwalitatief van aard zijn op basis van de best beschikbare kennis en informatie. Waar mogelijk en relevant zal bij de kwalitatieve beoordeling gebruik worden gemaakt van kwantitatieve gegevens.

De afweging

Indien sprake is van redelijke alternatieven dan zullen de milieugevolgen daarvan in het milieurapport onderling worden afgewogen. In het milieurapport zal ook op hoofdlijnen worden aangegeven op welke wijze en in welke mate beleidsuitspraken positief of negatief zijn voor de natuur en de milieukwaliteit.

De motivering

Een belangrijk onderdeel van de EU-richtlijn is de motiveringsplicht. Bij het uiteindelijke besluit – de vaststelling van het aangepaste PVVP+ moet worden aangegeven op welke wijze met de informatie in het milieurapport en met de inspraakreacties is omgegaan.

4.2 Beoordelingskader

Om de aard van de mogelijke milieugevolgen te kunnen beschrijven en om een vergelijking te kunnen maken tussen de alternatieven en tussen de verwachte negatieve en positieve effecten van de beleidsuitspraken, is een beoordelingskader opgesteld (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1: Beoordelingskader

Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Verkeer	invloed op de mobiliteit invloed op de bereikbaarheid
Water	invloed op de watersysteem invloed op de waterkwaliteit
Lucht	invloed op de lokale luchtkwaliteit
Geluid	invloed op het achtergrondniveau invloed op milieubeschermingsgebieden voor stilte
Licht	invloed op de natuurlijke duisternis
Veiligheid	invloed op de externe veiligheid invloed op scheepvaartveiligheid
Bodem	invloed op totale systeem van natuurlijke geomorfologische en bodemkundige processen invloed op de bodemsamenstelling en -kwaliteit
Natuur	invloed op flora invloed op vogels invloed op fauna invloed op overige diersoorten
Landschap	invloed op het landschap
Cultuurhistorie	invloed op archeologische en cultuurhistorische waarden

Het beoordelingskader omvat een set van relevante aspecten en criteria. De aspecten en criteria zijn samengesteld op basis van de inhoudsvereisten van de EU-richtlijn, de verwachte milieugevolgen, het beleidskader en de gebruikelijke wijze van effectvoorspelling bij SMB's.

Overigens kan niet worden uitgesloten dat op basis van de milieubeoordelingen de aspecten en criteria in het milieuraapport iets anders zullen worden geformuleerd, bijvoorbeeld als gevolg van voortschrijdend inzicht of om praktische redenen.

4.3 Milieurapport

4.3.1 Inhoudelijke eisen

Het Milieurapport zal als een afzonderlijke bijlage bij het PVVP+ worden opgenomen. De Europese richtlijn respectievelijk het wetsontwerp ter implementatie ervan in de Nederlandse wetgeving geven voor de inhoud van het milieurapport de volgende inhoudelijke eisen:

1. Een schets van de inhoud en de belangrijkste doelstellingen van het PVVP+ in verband met andere, relevante plannen en programma's.
2. De relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling daarvan als het plan of programma niet wordt uitgevoerd.
3. De milieukeurmerken van gebieden waarvoor de gevolgen aanzienlijk kunnen zijn.
4. Alle bestaande milieuproblemen die relevant zijn voor het plan of programma.
5. De mogelijke aanzienlijke milieueffecten en de effecten van de alternatieven.
6. De voorgenomen maatregelen om aanzienlijke negatieve effecten op het milieu van de uitvoering van het plan of programma te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
7. Een schets van de reden voor de selectie van de onderzochte alternatieven en een beschrijving van de wijze waarop de beoordeling is uitgevoerd, met inbegrip van de moeilijkheden die bij het verzamelen van de vereiste informatie zijn ondervonden.
8. Een beschrijving van de voorgenomen monitoringsmaatregelen.
9. Een niet-technische samenvatting.

4.3.2 Inhoudsopgave

Navolgend kader geeft voor de volledigheid een overzicht van de verwachte inhoudsopgave van het milieuraapport.

Concept inhoudsopgave SMB PVVP+

Milieuraapport Verplaatsen in Brabant

Strategische milieubeoordeling van het PVVP+

Samenvatting

1. Strategische milieubeoordeling

- Aanleiding
- Doel SMB in relatie met het PVVP+ (inhoudelijk en procedureel)
- Procedure en betrokken partijen
- Aanpak milieueffectbeoordeling
- Reikwijdte en detailniveau informatie

2. PVVP+ Noord-Brabant

- Inhoud en doelen PVVP+
- Relatie met andere plannen en programma's
- Relevante beleidsdoelstellingen
- Voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen
- Mogelijke alternatieven en varianten (inclusief motivering)

3. Beoordeling milieueffecten

- Bestaande situatie milieu en autonome ontwikkeling
- Overzicht van milieukeukenmerken en milieuproblemen
- Beschrijving van de milieueffecten
- Samenvattende beoordeling en vergelijking van alternatieven

4. Beoordeling Vogel- en Habitatrichtlijn

- Vogel- en Habitatrichtlijngebieden
- Relevante onderwerpen en alternatieven
- Toetsingskader
- Beoordeling van de milieugevolgen

5. Cumulatieve milieueffecten

- Cumulatie van milieugevolgen

6. Maatregelen en monitoring

- Mitigerende maatregelen
- Monitoringsprogramma milieugevolgen

Bijlagen

Verantwoording gebruikte informatie, leemten in kennis en informatie

Verantwoording van het proces om te komen tot de milieubeoordeling

Bijlage 1

Overzicht geraadpleegde instanties

Geraadpleegde instanties

Alle gemeenten in de provincie Noord-Brabant

Alle GGA-regio's in de provincie Noord-Brabant

De B5

Alle Kamer van Koophandels in de provincie Noord-Brabant

De relevante maatschappelijke organisaties

Bijlage 2

Geraadpleegde achtergronddocumenten

Geraadpleegde Achtergronddocumenten

Europese Unie (juni 2001) Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Luxemburg, 27 juni 2001.

Europese Unie (2004) Uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Handreiking Europese Unie.

Ministerie VROM (oktober 2004) Strategische Milieubeoordeling. Aandachtspunten inzake de toepassing van de Europese richtlijn 2001/42/EG voor strategische milieubeoordeling. VROM-notitie 4184, oktober 2004.

Provincie Noord-Brabant (oktober 2003) Visie Mobiliteit; Op weg naar een vernieuwd Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan.

Wet- en regelgeving

Besluit milieu-effectrapportage 1994

Besluit van 4 juli 1994, houdende uitvoering van het hoofdstuk Milieu-effectrapportage van de Wet milieubeheer; zoals dit luidt op 15 april 2005.

Wet Milieubeheer

Wet van 13 juni 1979, houdende regelen met betrekking tot een aantal algemene onderwerpen op het gebied van de milieuhygiëne.

Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer

Voorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de uitvoering van richtlijn nr. 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van plannen en programma's (PbEG L 197).

Samenvatting wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer

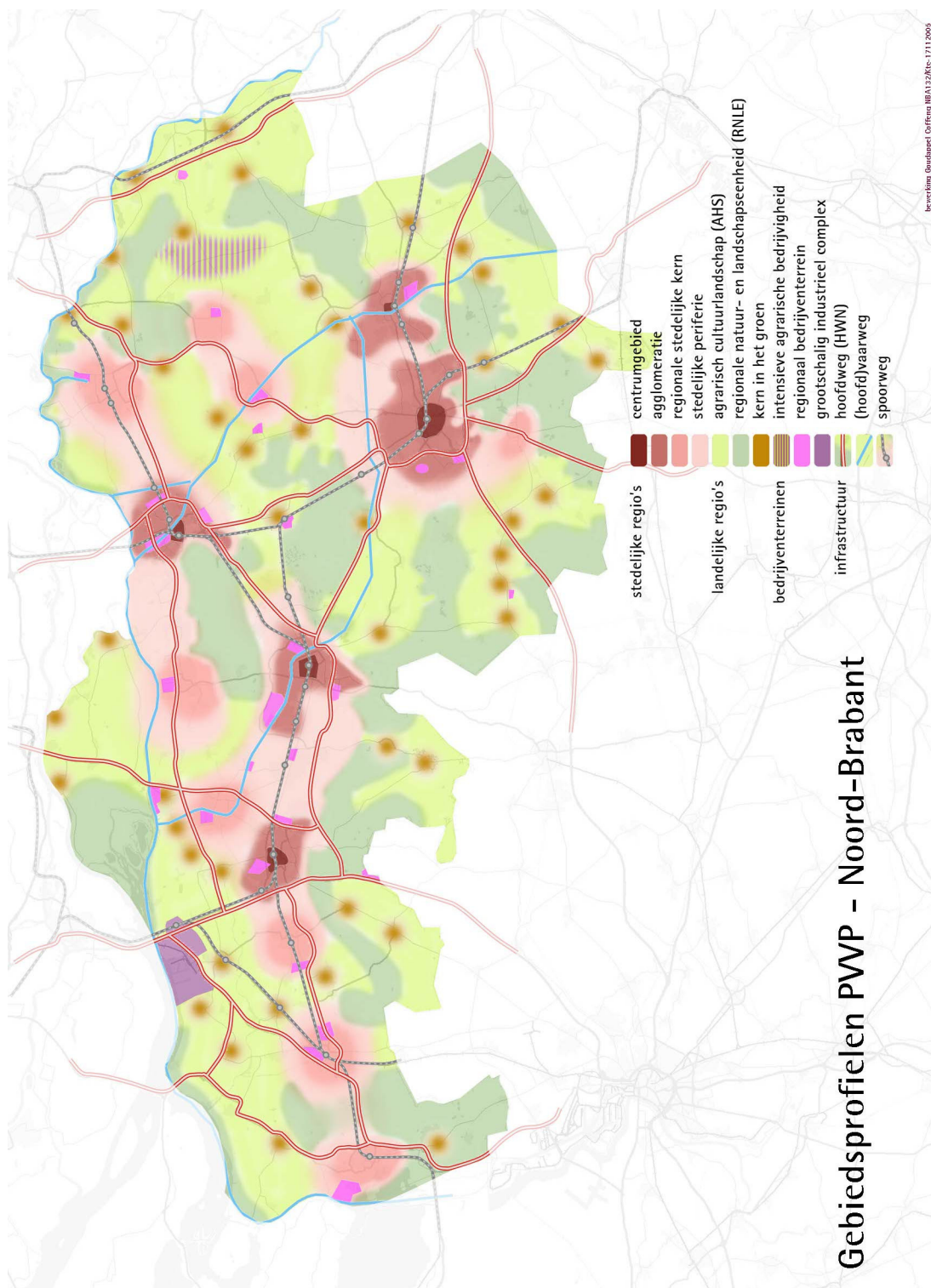
Samenvatting wetsvoorstel ter implementatie van richtlijn 2001/42/EG voor Strategische milieubeoordeling (SMB).

Provincie Noord-Brabant. Provinciale Milieuverordening.

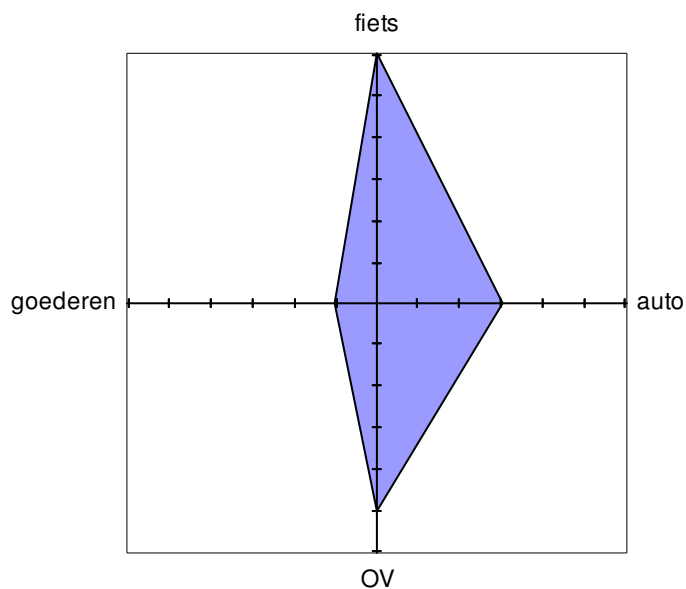
Bijlage 3

Kaartbijlage startdocument

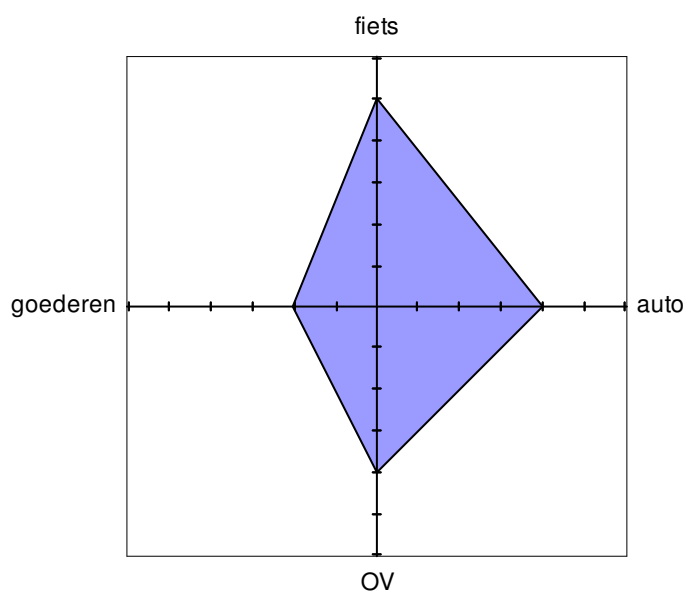
Figuur B3-1: Totaaloverzicht gebiedsprofielen



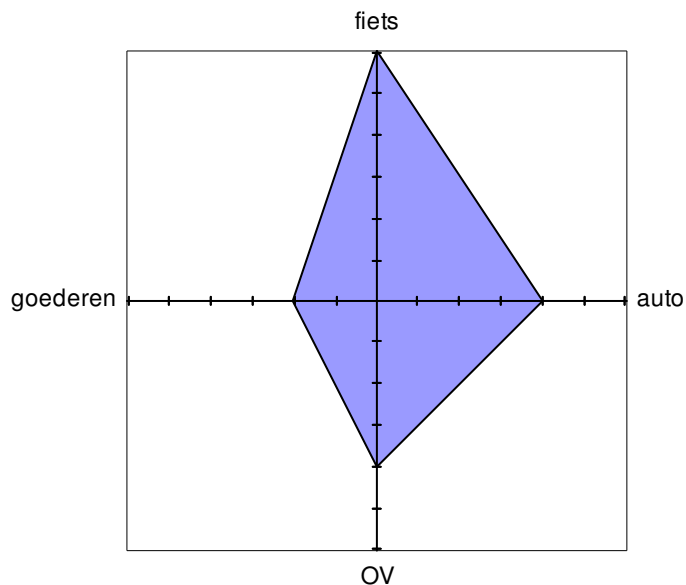
Figuur B3-2: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel centrumgebieden



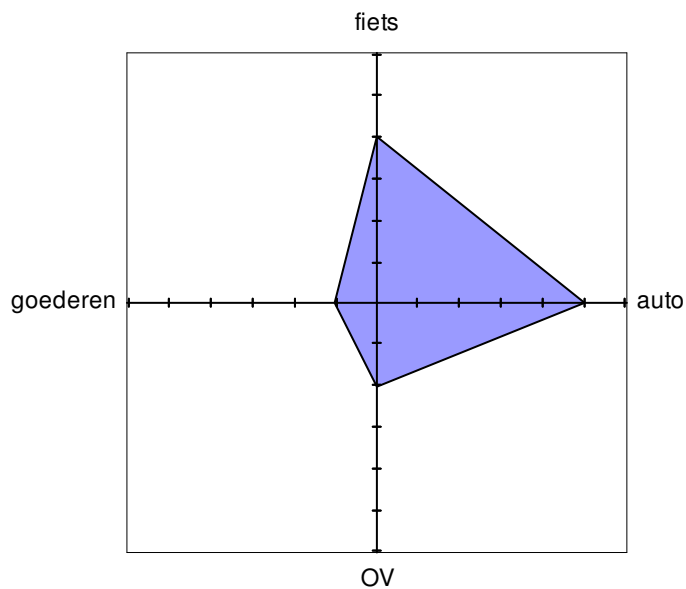
Figuur B3-3: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel agglomeraties



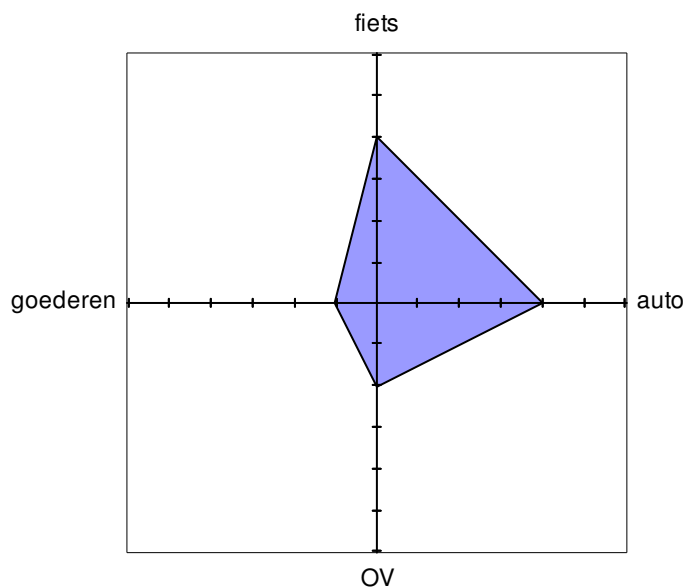
Figuur B3-4: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel regionale stedelijke kernen



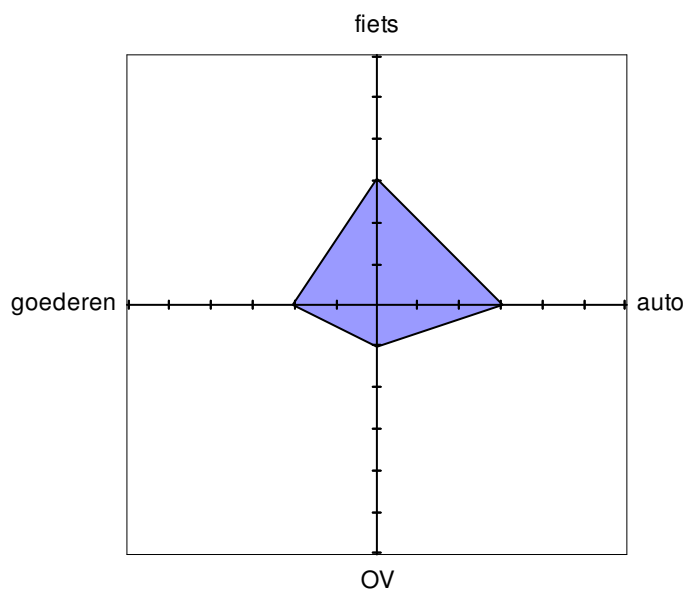
Figuur B3-5: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel stedelijke periferie



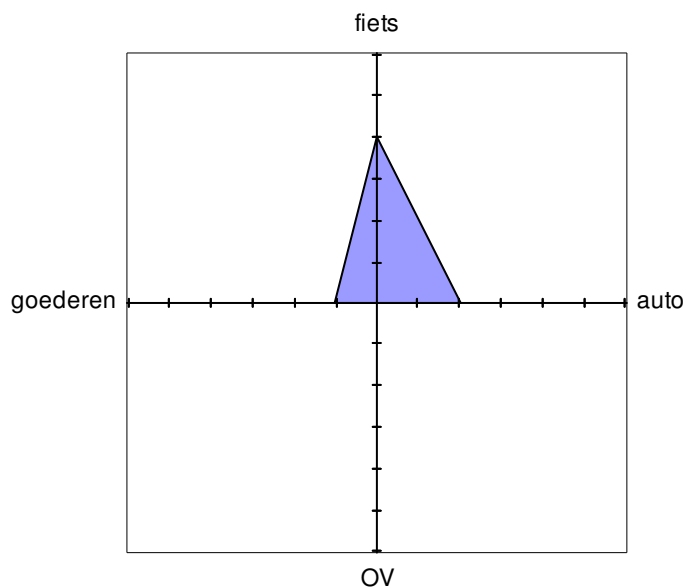
Figuur B3-6: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel kernen in het groen



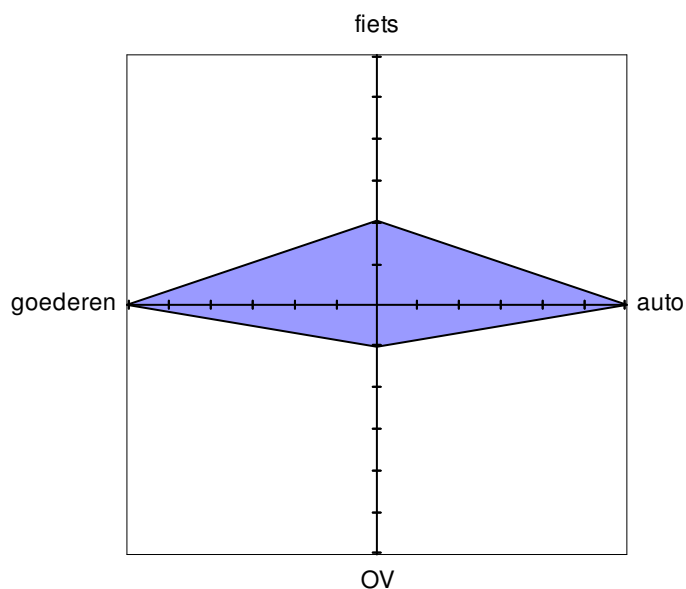
Figuur B3-7: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel agrarische cultuurlandschappen



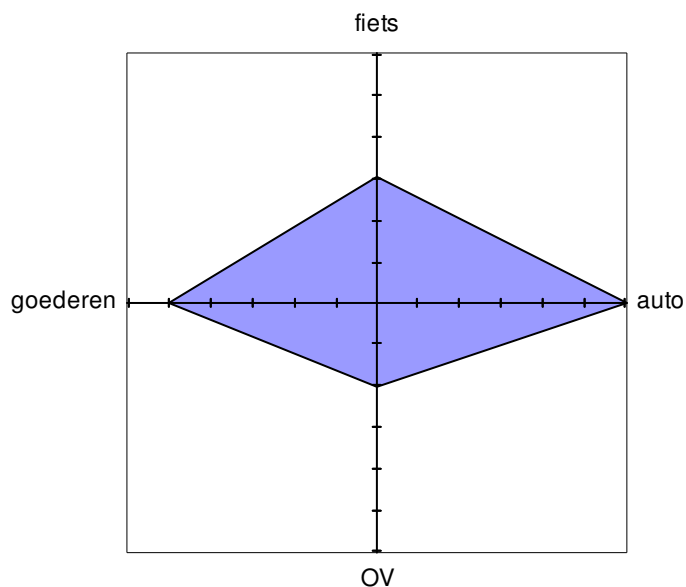
Figuur B3-8: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel regionale natuur- en landschapseenheden



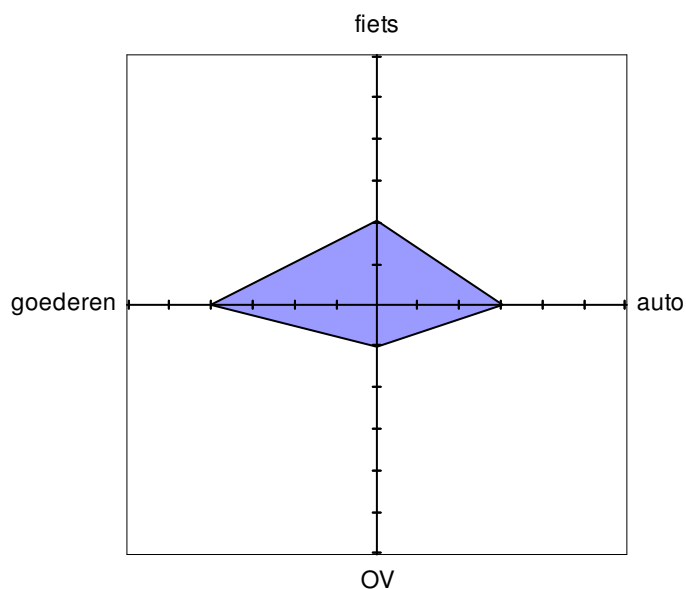
Figuur B3-9: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel grootschalige industriële complexen



Figuur B3-10: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel regionale bedrijventerreinen



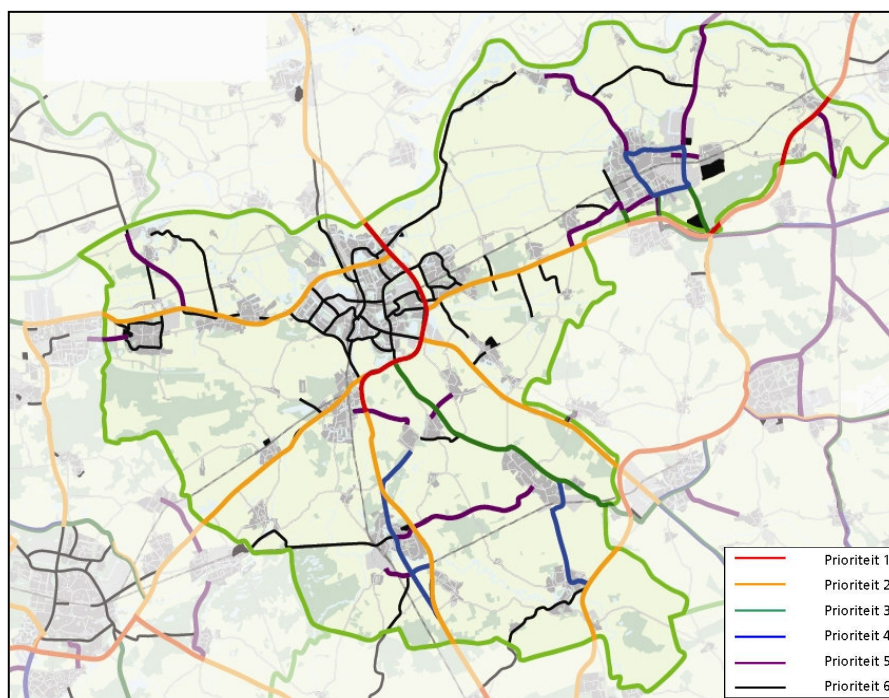
Figuur B3-11: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel intensieve agrarische bedrijvigheid



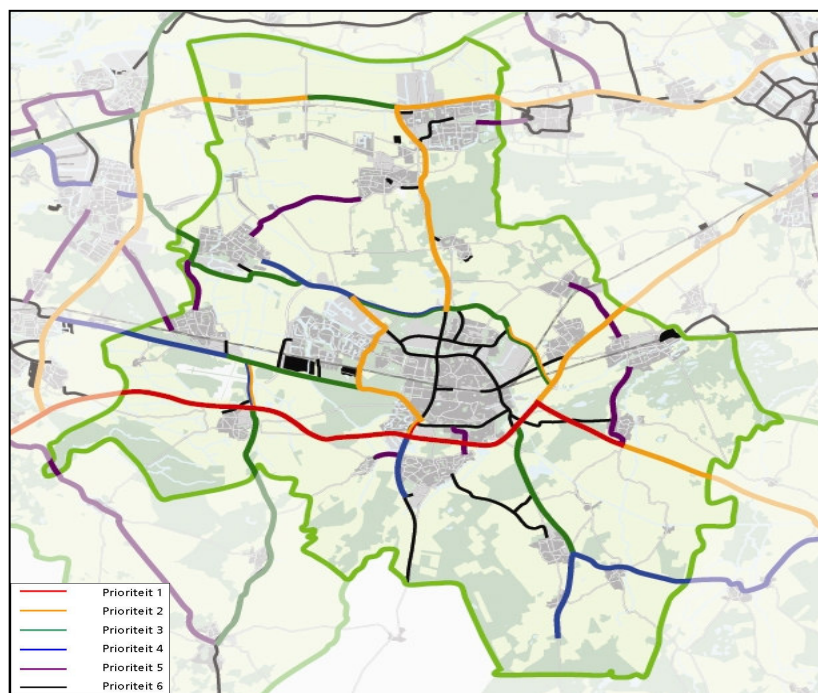
Figuur B3-12: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Noordoost Brabant



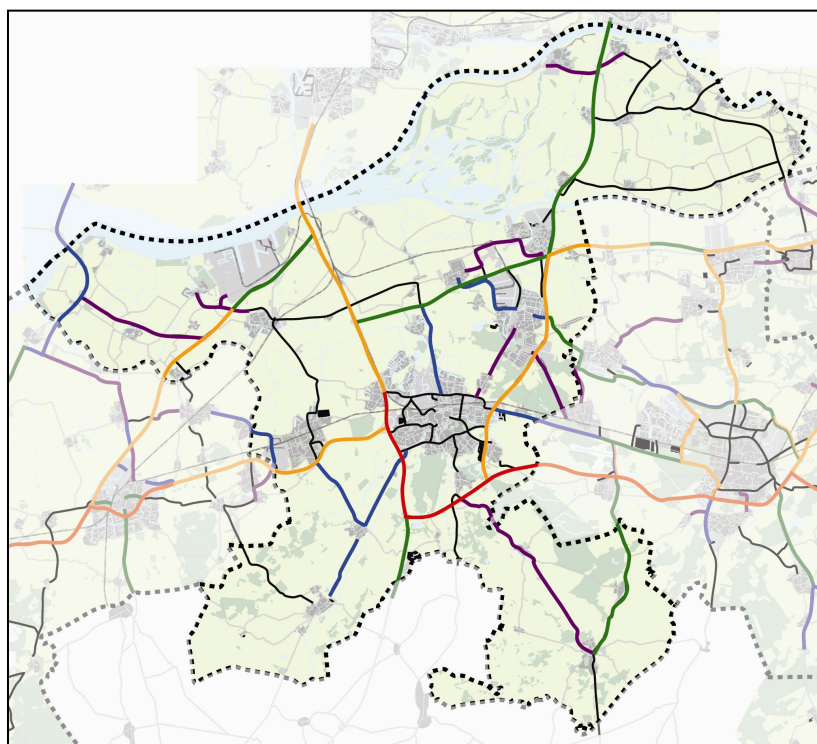
Figuur B3-13: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio 's Hertogenbosch



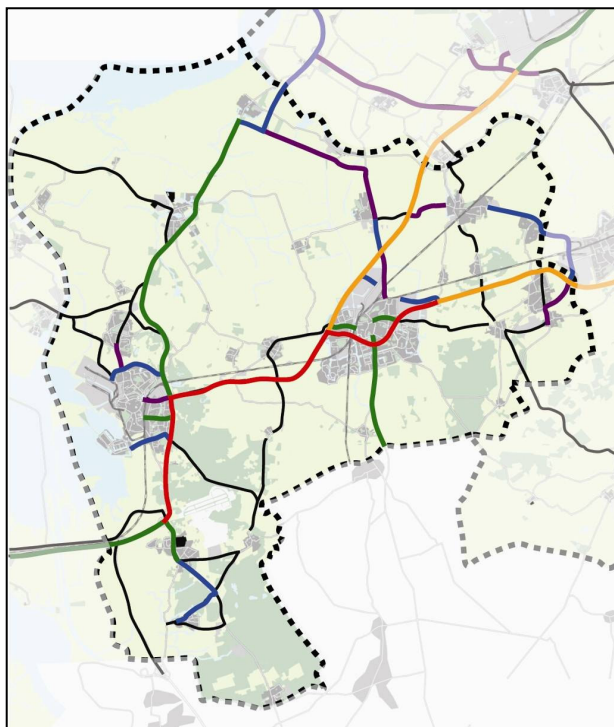
Figuur B3-14: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Tilburg



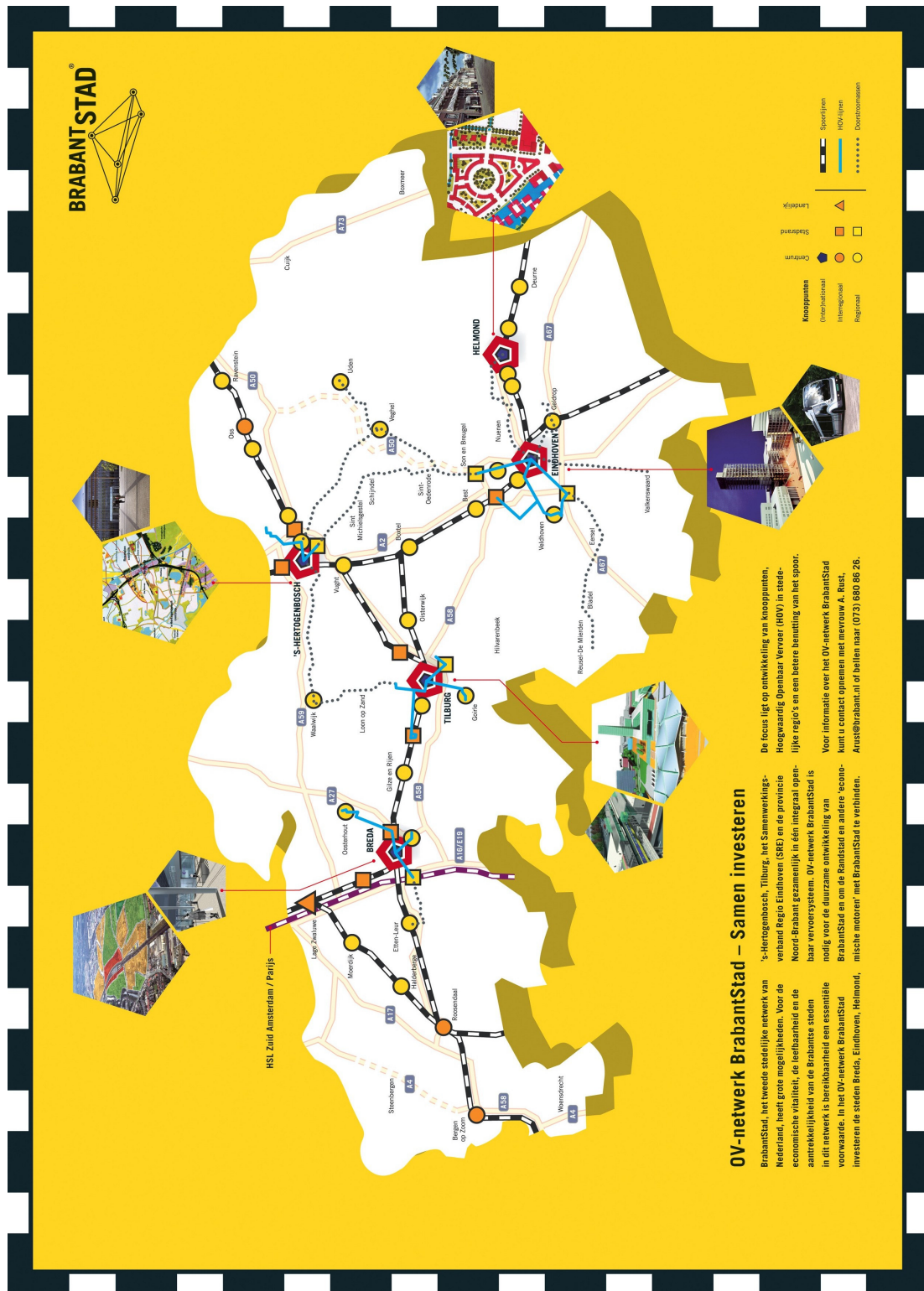
Figuur B3-15: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Breda



Figuur B3-16: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio West-Brabant



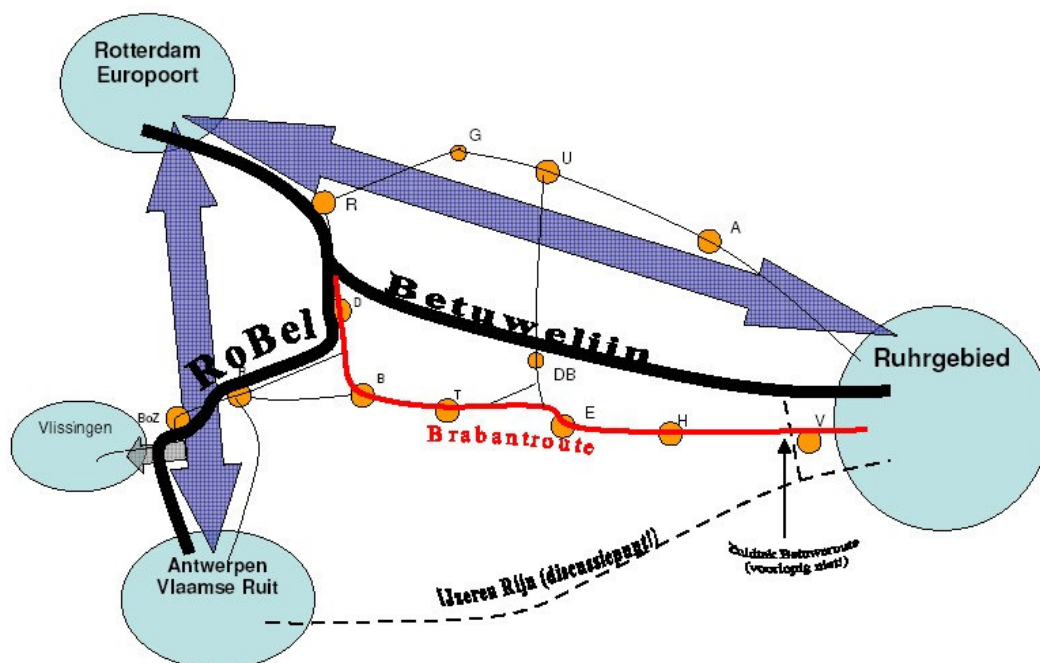
Figuur B3-17: OV-netwerk BrabantStad



Figuur B3-19: Kansrijke fietsrelaties in de B5



Figuur B3-20: Goederenruit Zuid-Nederland



Bijlage 4

Reacties en commentaar geraadpleegde instanties

PM: volgt in de definitieve versie, na raadpleging van deze concept-versie.