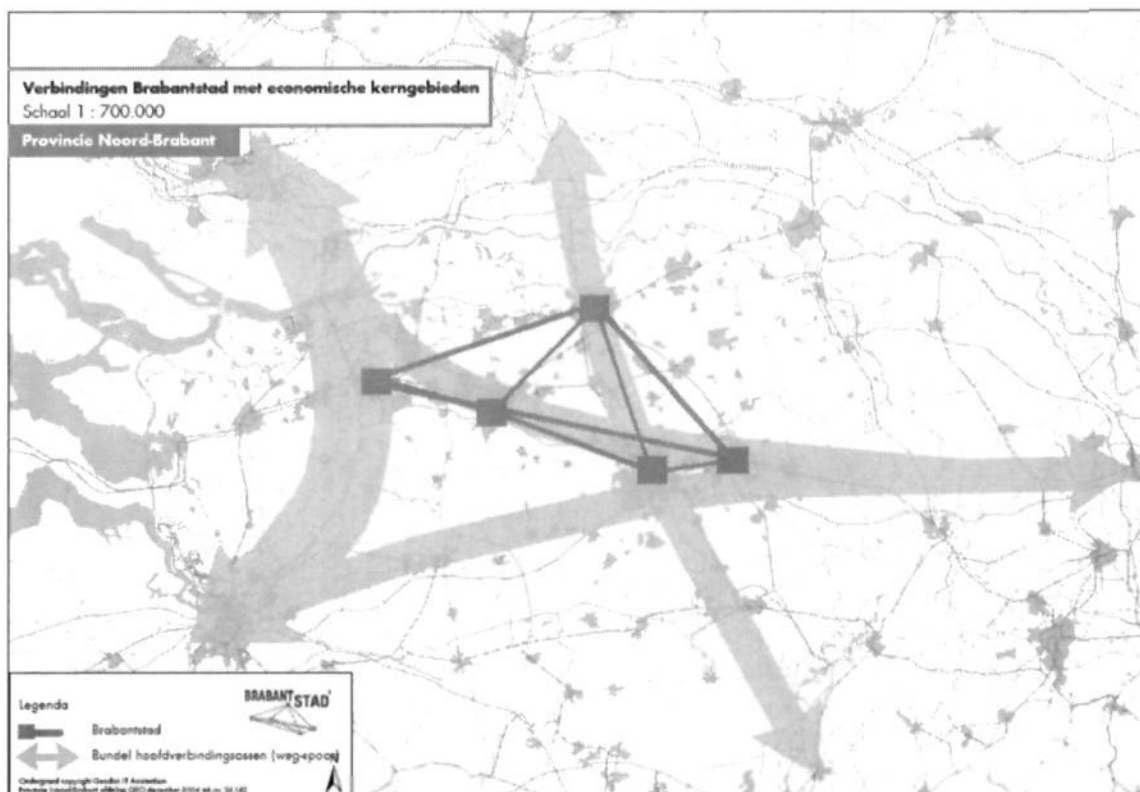




Startdocument Reikwijdte en Detailniveau

Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Provincie Noord-Brabant

1 februari 2006

Definitief rapport

9R6361.A0

A COMPANY OF



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 Milieubecoördeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
Verkorte documenttitel	Startdocument R&D SMB PVVP+
Status	Definitief rapport
Datum	1 februari 2006
Projectnaam	SMV PVVP+
Projectnummer	9R6361.A0
Auteur(s)	Judith Jaquet, Patricia Koppert-Bakker
Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Referentie	9R6361.A0/R004/jjaq/Rott2a

INHOUDSOPGAVE

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

1 INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding SMB

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 Aanleiding PVVP+

De aanleiding van het *PVVP+* is in het *PVVP+* verwerkt onder paragraaf 3.4 "Lessen uit het verleden". In kader 1.1 is deze paragraaf integraal opgenomen.

Het *PVVP+* heeft natuurlijk ook een relatie met het RVVP van het de Stadsregio Eindhoven (SRE). Deze relatie is weergegeven in kader 1.2.

kader 1.1: Aanleiding PVVP+ [Bron: PVVP+]

In 2004 hebben we een uitgebreide evaluatie gemaakt van het PVVP uit 1998. Daaruit blijkt – ofschoon we het plan hebben uitgevoerd – dat er veel meer factoren zijn dan het provinciaal beleid die invloed hebben op het functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem (zie tabel). Belangrijke factoren waarop het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid nauwelijks grip heeft, zijn:

- *autonome ontwikkelingen als economische groei en demografische trends;*
- *het niet uitvoeren van essentiële voornemens uit het Structuurplan Verkeer en Vervoer II door het Rijk, en;*
- *de invloed van de 'tijdgeest' (de wisselwerking tussen de publieke opinie en de landelijke politiek).*

Daarnaast bleek dat de ingezette middelen (waaronder geld) slechts ten dele effectief waren bij het behalen van de doelen van het PVVP 1998.

De doelstellingen uit het PVVP waren voor een belangrijk deel modificerend van karakter: de overheid formuleerde een wensbeeld. Dit beeld blijkt echter veel te ambitieus in het licht van maatschappelijke ontwikkelingen als het combineren van taken in het gezin en de groeiende afstanden tussen woon- en werklocaties.

	Autonoom	Beleid Verkeer en Vervoer	Ander beleid	Mate waarin doel wordt bereikt
Verkeersveiligheid				
Verkeersslachtoffers	-	+++		Haalbaar
Leefbaarheid				
Emissies SO ₂ /NO _x , CxHy	++	+		Haalbaar
Emissies CO ₂	---	+		Niet haalbaar
Geluid	---	++		Niet haalbaar
Openbaar vervoer gebruik				
Reizigerskilometers	++	++	++	Haalbaar
Aandeel keuzereizigers	++	++	+	Haalbaar
Auto				
Personenautokilometers	---	+	-	Niet haalbaar
Knelpunten congestie	---	++	-	Niet haalbaar
Goederenvervoer				
Vrachtautokilometers	---	+	+	Niet haalbaar
Model shift	+	+++		Haalbaar
Fiets				
Reizigerskilometers	---	++	--	Niet haalbaar
Verplaatsingen woon-werk	--	++	--	Niet haalbaar

De lessen uit het verleden laten zien dat wij op een andere manier moeten omgaan met mobiliteit en de manier waarop die in goede banen is te leiden. We zullen vaker moeten zoeken naar innovatieve oplossingen. Belevingsaspecten van mobiliteit moeten nadrukkelijker een plaats krijgen in het mobiliteitsbeleid. We zullen opnieuw moeten kijken of de baten van mobiliteit voor de maatschappij opwegen tegen alle (maatschappelijke) kosten. Afwegingen tussen kosten en baten moeten we scherper en transparant maken. Daarnaast wordt steeds duidelijker dat een aantal problemen alleen op een bovenlokaal (dat wil zeggen regionaal) schaalniveau oplosbaar zijn.

kader 1.2 Planrelatie PVVP+ en het RVVP van het SRE [Bron: PVVP+]

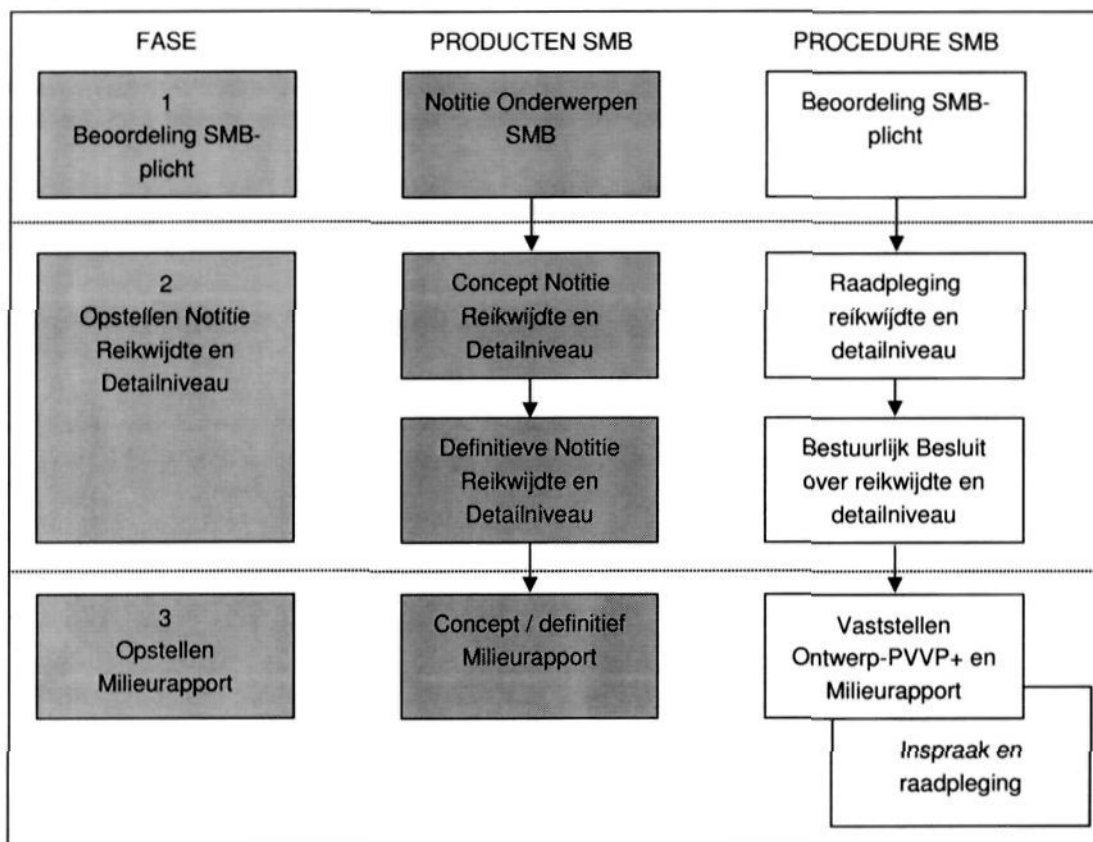
De provincies en WGR-plusregio's hebben op het gebied van verkeer en vervoer een vergelijkbare status, met dien verstande dat de Provincie óók wegbeheerder is waar WRG-plusregio's dat niet zijn. Daarnaast kan de Provincie wel kaders stellen voor die onderdelen van een RVVP die een bovenregionaal belang raken. Direct gevolg is dat de doorwerking van essentiële onderdelen uit het PVVP niet geldt voor alle Brabantse gemeenten. De gemeenten die liggen binnen het gebied van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) zijn gebonden aan het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van het SRE. Vanuit de algemene verantwoordelijkheid voor de totale provincie (bovenregionale kwesties) én vanwege de specifieke verantwoordelijkheid als wegbeheerder binnen de grenzen van het SRE is de provincie Noord-Brabant intensief betrokken bij het mobiliteitsbeleid van het SRE. De Provincie treedt daarmee niet in de bevoegdheden van het SRE, maar het betekent wel dat bij overlappende verantwoordelijkheden in samenspraak keuzes zullen worden gemaakt.

1.3 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, werden betrokken instanties geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het *Milieuraapport*. Dit gebeurt per brief. In de brief vroeg 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.

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+. Het advies van de Commissie m.e.r. is in deze notitie verwerkt en als afzonderlijk exemplaar beschikbaar.

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 2006 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 het najaar van 2006 vastgesteld worden door Provinciale Staten van Noord-Brabant.

1.4 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 *PVVP* uit 1998. 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.

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. Indien de uitkomsten echter aanleiding geven tot bijstelling van het PVVP+ zal dit in overweging worden genomen.

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:

- de gebiedsprofielen uit het PVVP+ (zie paragraaf 3.2):
 - centrumgebied;
 - agglomeraties;
 - regionale stedelijke kernen;
 - stedelijke periferie;
 - kernen in het groen;
 - agrarische cultuurlandschappen;
 - regionale natuur- en landschapseenheden;
 - grootschalige industriële complexen;
 - regionale bedrijventerreinen;
 - intensieve agrarische bedrijvigheid;
- de regionale netwerkvisies Brabant Beter Bereikbaar (zie paragraaf 3.3):
 - regio Noordoost Brabant;
 - regio 's-Hertogenbosch;
 - regio Tilburg;
 - regio Breda;
 - regio West-Brabant;
- OV-netwerk Brabantstad (zie paragraaf 3.4);
- de fietsnetwerken (zie paragraaf 3.5):
 - primaire fietsnetwerk;
 - kansrijke fietsrelaties in de B5;

- de kwaliteitsnetten goederenvervoer (zie paragraaf 3.6):
 - over de weg;
 - over het water;
 - over het spoor;
- overige onderwerpen (o.a. prijsbeleid) (zie paragraaf 3.7).

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 zoals die in het *PVVP+* zijn opgenomen zijn gebaseerd op de ruimtelijke functies in het vastgestelde vigerende streekplan *Brabant in Balans*. Vanuit de ruimtelijke functies in het streekplan zijn de gebiedsprofielen in het *PVVP+* bepaald op basis van welke invloed de ruimtelijke functies op de mobiliteit hebben. Het *PVVP+* is 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. Bij de ontwikkeling van de alternatieven is zowel gekeken naar 'positieve' als 'negatieve' alternatieven ofwel andere keuzes die beter voor de hand liggen. 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 eenodeloze 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;
- het voorkomen en beperken van de negatieve effecten van verkeer en vervoer.

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.

Het PVVP+ heeft ook relaties met het Provinciaal Milieubeleidsplan en het beleid ten aanzien van het verduurzamen van de energiehuishouding. In het Provinciaal Milieubeleidsplan speelt met name de leefbaarheid een grote rol. Voor wat betreft het milieu wordt gestreefd naar beperking en voorkoming van overschrijdingen van grenswaarden uit EU-richtlijnen, bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit. De milieunormen of de wettelijke milieunormen zijn een belangrijk toetsingscriterium voor deze SMB.

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 centrumgebied: beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verhogen (van niveau 3 naar 4: nog immer lopende discussie over vergroten autobereikbaarheid centrumgebied);
- 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 regelstrategie 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 regelstrategie van het wegennet. Een toelichting op de regelstrategie is te vinden in figuur 3.1.

figuur 3.1: Achtergrond regelstrategie [Bron: PVVP+]

Achtergrond regelstrategie Per prioriteitsklasse is een gewenste 'bereikbaarheidskwaliteit' geformuleerd als beoordelingkader voor de vraag wanneer er sprake is van een probleem. Als indicator is daarbij gekozen voor reistijd in de spits, en per wegtype per prioriteitsklasse is vervolgens aangegeven in welke mate een afwijking van de referentiesnelheid acceptabel is. Wanneer deze 'acceptabele reistijd' niet gehaald wordt, is sprake van een 'knelwegvak'. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de acceptabele snelheden per wegtype en per prioriteitsklasse in de spits. Overzicht geaccepteerde snelheid						
Ligging	Type weg/ max. snelheid	Referentie snelheid	Geaccepteerde snelheid in de spits per wegvakprioriteit			
			Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4/5
Buiten bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	60	60			
	120	80	80	70	65	
	100	70	70	60	50	
	80	60	60	50	40	35
	60	50	50	40	35	30
Binnen bebouwde kom	70	50	50	45	35	25
	50 (2x2)	35	35	30	25	20
	50 (1x2)	30	30	25	20	15
<i>Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer</i> Met deze beoordelingscriteria kunnen voor de belangrijke verkeers- en vervoersrelaties de feitelijke reistijden beoordeeld worden. Hiermee ontstaat een door alle wegbeheerders gedragen beeld van de bereikbaarheidskelpunten voor het autoverkeer in de regio's. In een gezamenlijk op te stellen regionaal maatregelenpakket kunnen vervolgens concrete benuttings- of infrastructurele maatregelen worden opgenomen om de vastgestelde problemen in samenhang op te lossen.						

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

- voor alle netwerkvisies: een minimale variant met op alle wegen een lage geaccepteerde snelheid in de spits (gehele netwerk prioriteit 5 of 6), waarbij alle wegen dus vol lopen (dus: niets ter verbetering doorstroming uitvoeren). De invloed op het milieu kan op onderdelen verschillend zijn;
- voor alle netwerkvisies: een maximale variant met op alle wegen een hoge geaccepteerde snelheid in de spits (gehele netwerk prioriteit 1 of 2), waarbij alle wegen dus goed doorstromen (dus: alles doen om de doorstroming te verbeteren: verbreden, doorstromingsmaatregelen enz.). Ook hier geldt dat de invloed op het milieu op onderdelen verschillend kan zijn.

Uit de alternatieven voor de netwerkvisies kan de vraag worden beantwoord in welke mate de huidige infrastructuur de voorzienbare mobiliteit kan faciliteren.

Het gaat hierbij om het volgende:

1. In hoeverre kunnen de alternatieven bestaande of mogelijke toekomstige knelpunten aanzien van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid en in mindere mate natuur oplossen of verminderen?
2. In welke mate kan het bestaande wegennet de voorzienbare mobiliteitsgroei aan? Tevens dient bij een ontkennend antwoord inzicht te worden gegeven in mogelijke alternatieve strategieën (zoals inzet mobiliteitsbeperkende maatregelen, aanleg van nieuwe wegen, vervoermanagement). Dit wordt beschreven in de vorm van mitigerende maatregelen.

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+*. Het SMB gaat niet over afzonderlijke MER-plichtige projecten maar over de strategische keuzes. Bovendien worden voor grootschalige projecten uit het investeringsprogramma 2004 – 2020 afzonderlijke milieueffectrapportages uitgevoerd (zoals het Nationaal Sleutelproject stationsomgeving Breda). In het SMB wordt dan ook alleen het OV-netwerk BrabantStad kwalitatief op de milieueffecten beoordeeld maar afzonderlijke maatregelen uit het investeringsprogramma niet. Een regelmatig terugkerende discussie bij het ontwikkelen van het OV-netwerk BrabantStad 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-stads scenario, stadsrand scenario en weidescenario). De sterke punten van deze drie scenario's zijn samengebracht in het OV-netwerk BrabantStad.

Als aanvulling op het OV-netwerk Brabantstad is aan de SMB toegevoegd:

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

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

- géén investeringen in het openbaar vervoer, dus géén OV-netwerk BrabantStad, om inzichtelijk te maken wat de gevolgen kunnen zijn als het openbaar vervoer niet verder uitgebouwd wordt.

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 het **niet** realiseren van de maatregelen ten behoeve van het goederenvervoer. Hiermee kunnen de gevolgen hiervan inzichtelijk gemaakt worden.

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

- géén realisatie van de Goederenruit Zuid-Nederland;
- géén modal shift van de weg naar het water.

3.7 Overige onderwerpen

Op basis van gevoerd overleg met de Provincie is één overig onderwerp geselecteerd waarvan de beoordeling van de milieueffecten in de SMB is gevraagd. De verwachte milieueffecten zullen kwalitatief beschreven worden.

Het overige onderwerp, dat in het SMB meegenomen wordt, betref:

- 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

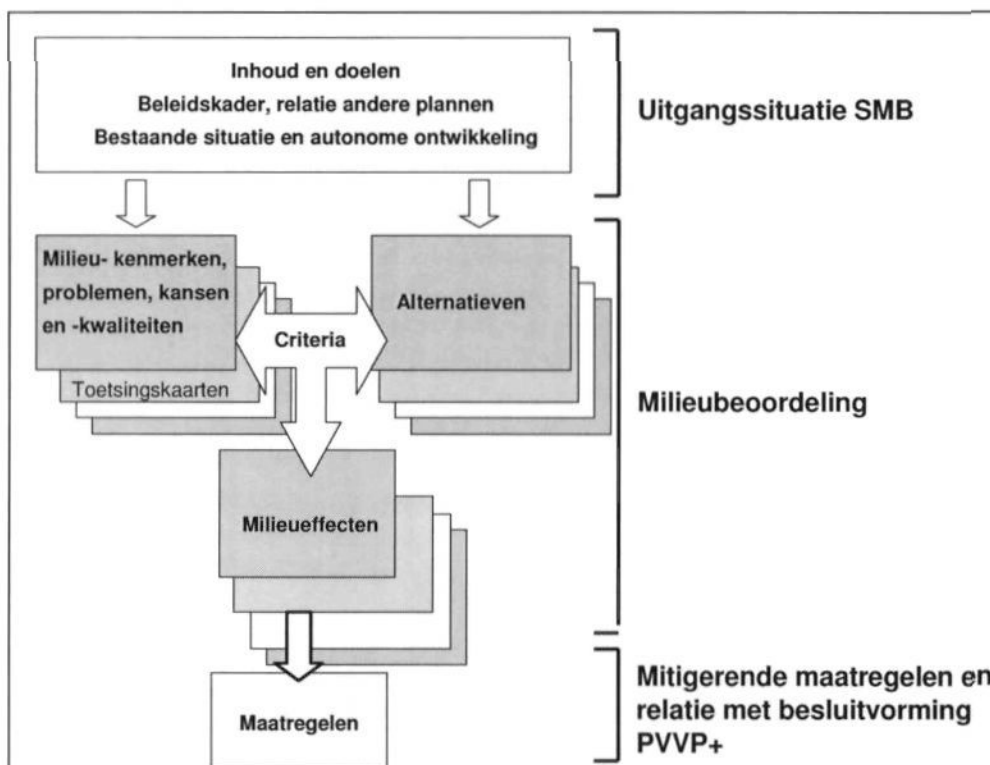
Kenmerkend voor het verkeers- en vervoersbeleid in het *PVVP+* zijn de gebiedsprofielen. In de methode van effectvoorspelling die gebruikt gaat worden voor de milieubeoordeling staan deze gebiedsprofielen centraal. De effectvoorspelling wordt gebaseerd en ondersteund door het samenstellen van kaarten. 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 globaal van aard. 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 'milieukeukenmerken' 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 milieukeukenmerken 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 is een overzicht samengesteld van de selectie van de onderwerpen, waarop de SMB zich richt. Door al deze onderwerpen, en de onderscheiden alternatieven daarvoor, in een schema te zetten, wordt de samenhang tussen deze onderwerpen en het totale *PVVP+* in één oogopslag zichtbaar. In figuur 4.2 is dit schema weergegeven.

figuur 4.2: Onderwerpen en alternatieven in SMB

Onderwerp	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Gebiedsprofielen	Centrumgebied	beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verminderen (van niveau 3 naar 2)	beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto verhogen (van niveau 3 naar 4)
	Agglomeraties		
	Regionale stedelijke kernen		
	Stedelijke periferie		
	Kernen in het groen		
	Agrarische cultuurlandschappen	beleidsmatige belang goede bereikbaarheid openbaar vervoer verhogen (1 niveau meer)	
	Regionale natuur- en landschapseenheden		
	Grootschalige industriële complexen		
	Regionale bedrijventerreinen	beleidsmatige belang goede bereikbaarheid openbaar vervoer verhogen (1 niveau meer)	
	Intensieve agrarische bedrijvigheid		
Netwerkvisies	Regio Noord-oost Brabant		
	Regio 's-Hertogenbosch		
	Regio Tilburg		
	Regio Breda		
	Regio West-Brabant		
	OV-netwerk Brabantstad	een maximale variant met op alle wegen een hoge geaccepteerde snelheid in de spits (gehele netwerk prioriteit 1 of 2), waarbij alle wegen dus goed doorstromen (dus: alles doen om de doorstroming te verbeteren: verbreden, doorstromingsmaatregelen enz.)	
OV	OV-netwerk Brabantstad + OV in landelijk gebied	geén investeringen in het openbaar vervoer, dus géén OV-netwerk Brabantstad	
	Primaire fietsnetwerk		
Fiets	Kansrijke fietsrelaties in de B5		
	Kwaliteitsnet goederenvervoer	geén realisatie van de Goederenruit Zuid-Nederland	
Overig	Prijsbeleid	niet toepassen van prijsbeleid	

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 milieukenmerken 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. Hierbij geven we aandacht aan situatie waar nomen overschreden kunnen worden.

De afweging

Van de gekozen alternatieven zullen de milieugevolgen 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	Indicator
Verkeer	Invloed op de mobiliteit Invloed op de bereikbaarheid	Modal split, voertuig/reizigerskilometers Reistijdnormen, I/C-verhouding,
Lucht	Invloed op de lokale luchtkwaliteit	Fijn stof, NOx, CO2, gezondheidsknelpunten
Energie	Invloed op het energieverbruik door verkeer	Energieverbruik verkeer
Geluid	Invloed op geluidbelasting mens	Aantal knelpunten wegverkeerslawaai (>65 dB(A)) Aantal woningen met geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A),
Veiligheid	Invloed op de externe transport veiligheid invloed op verkeersveiligheid	Plaatsgebonden risico en groepsrisico Aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers
Natuur	invloed op flora & fauna invloed op ontsnippering Invloed op milieubeschermingsgebieden	Verstoring (zie geluid) Doorsnijding natuur door wegen Overschrijding maximale geluidsbelasting

Milieuaspect	Beoordelingscriterium	Indicator
	voor stilte	van 40 dB(A) in de kern
Licht	invloed op de natuurlijke duisternis	Lichthinder dieren
Bodem	invloed op totale systeem van natuurlijke geomorfologische en bodemkundige processen invloed op de bodemsamenstelling en – kwaliteit	Aan de hand van doorsnijding en bodemtypen
Water	invloed op de watersysteem invloed op de waterkwaliteit	Verontreiniging bodem en oppervlaktewater Grondwaterbeschermingsgebieden
Landschap	invloed op het landschap	Belasting landschappelijke kwaliteit
Cultuurhistorie	invloed op archeologische en cultuurhistorische waarden	Aantasting waardevolle structuren en gebieden met een hoge verwachtingswaarde

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.

De belangrijkste onderwerpen in het Milieuraapport zijn Verkeer, Lucht, Geluid, Veiligheid en Natuur. Deze onderwerpen zullen dan ook uitgebreid aan bod komen. De aspecten Licht, Bodem, Water, Landschap en Cultuurhistorie worden in het Milieuraapport minder uitgebreid beschreven, aangezien de invloed van het PVVP+ op deze aspecten van minder groot belang is.

4.3 Milieuraapport

4.3.1 Inhoudelijke eisen

Het Milieuraapport 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 milieuraapport de volgende inhoudelijke eisen:

1. Een schets van de inhoud en de belangrijkste doelstellingen van het PVVP+ in relatie tot 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 en doel
- Procedure PVVP+ en SMB
- Aanpak milieueffectbeoordeling
- Afbakening
- Leeswijzer

2. PVVP+ Noord-Brabant

- Inhoud en doelen PVVP+
- Relatie met andere plannen en programma's
- Onderwerpen en alternatieven
- Huidige situatie en autonome ontwikkeling

3. Beoordeling milieueffecten gebiedsprofielen

- Inleiding
- Centrumgebied
- Agglomeraties
- Regionale stedelijke kernen
- Stedelijke periferie
- Kernen in het groen
- Agrarische cultuurlandschappen
- Regionale natuur- en landschapseenheden
- Grootschalige industriële complexen
- Regionale bedrijventerreinen
- Intensieve agrarische bedrijvigheid
- Samenvattende vergelijking van alternatieven

4. Beoordeling milieueffecten regionale netwerkvisies BBB

- Inleiding
- Regio Noordoost Brabant
- Regio 's-Hertogenbosch
- Regio Tilburg
- Regio Breda

- Regio West-Brabant
- Samenvattende vergelijking van alternatieven

5. Beoordeling milieueffecten OV-netwerk Brabantstad

- Inleiding
- OV-netwerk Brabantstad
- Samenvattende vergelijking van alternatieven

6. Beoordeling milieueffecten fietsnetwerken

- Inleiding
- Primaire fietsnetwerk
- Kansrijke fietsrelaties in de B5

7. Beoordeling milieueffecten kwaliteitsnetten goederenvervoer

- Inleiding
- Over de weg
- Over het water
- Over het spoor
- Samenvattende vergelijking van alternatieven

8. Beoordeling milieueffecten overige onderwerpen

- Inleiding
- Toepassen prijsbeleid versus niet toepassen prijsbeleid
- Samenvattende vergelijking van alternatieven

9. Cumulatieve milieueffecten

- Cumulatie van milieugevolgen

10. Maatregelen en monitoring

- Mitigerende maatregelen
- Compenserende maatregelen
- Monitoringsprogramma milieugevolgen

Bijlagen

Verantwoording gebruikte informatie, leemten in kennis en informatie

Verantwoording van het proces om te komen tot de milieubeoordeling

Kaarten

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 (www.brabant.nl).

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 (www.infomil.nl).

Wet Milieubeheer

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

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

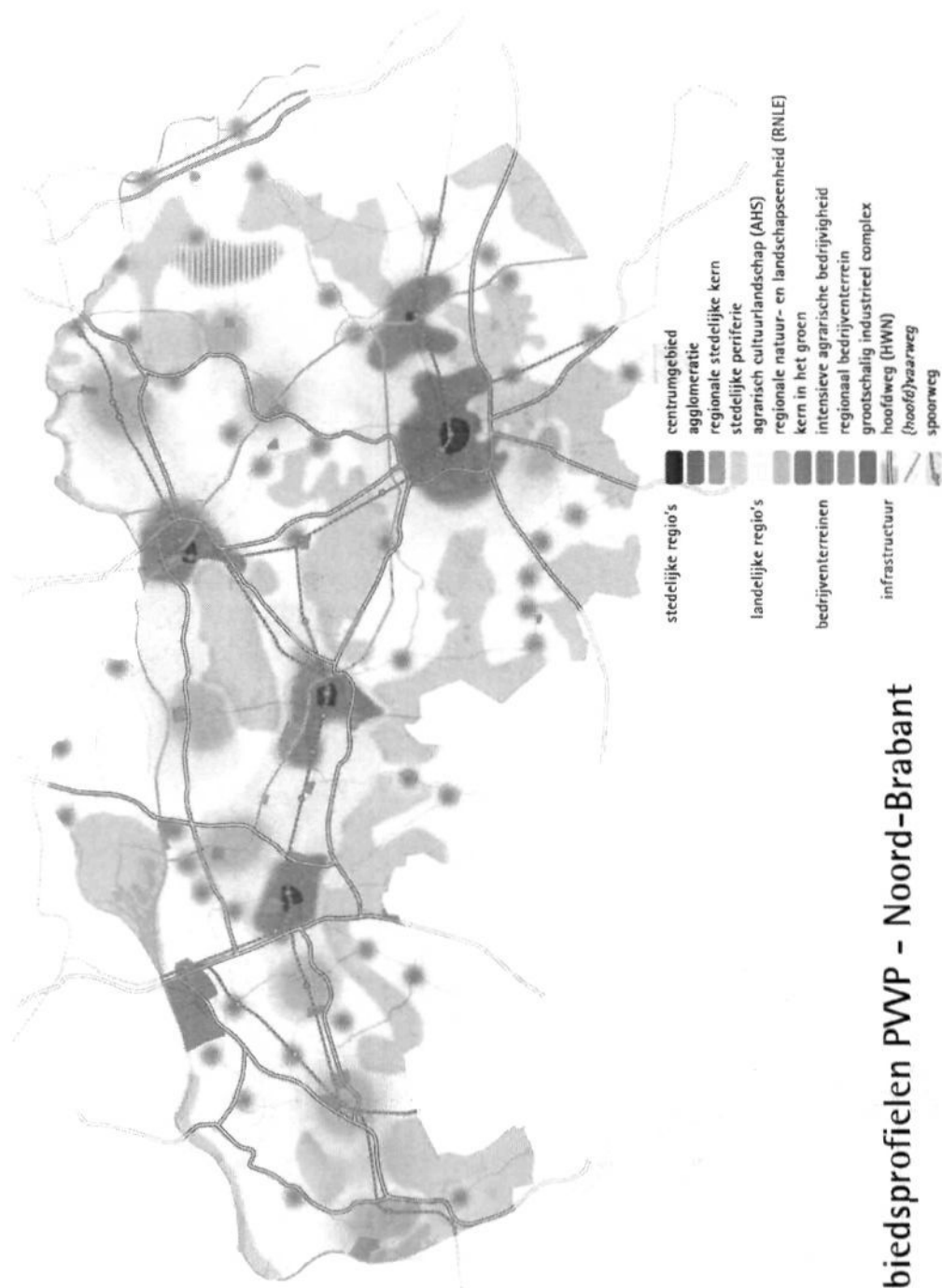
Samenvatting wetsvoorstel ter implementatie van richtlijn 2001/42/EG voor Strategische milieubeoordeling (SMB).

Provincie Noord-Brabant. Provinciale Milieuverordening.

Bijlage 3

Kaartbijlage startdocument

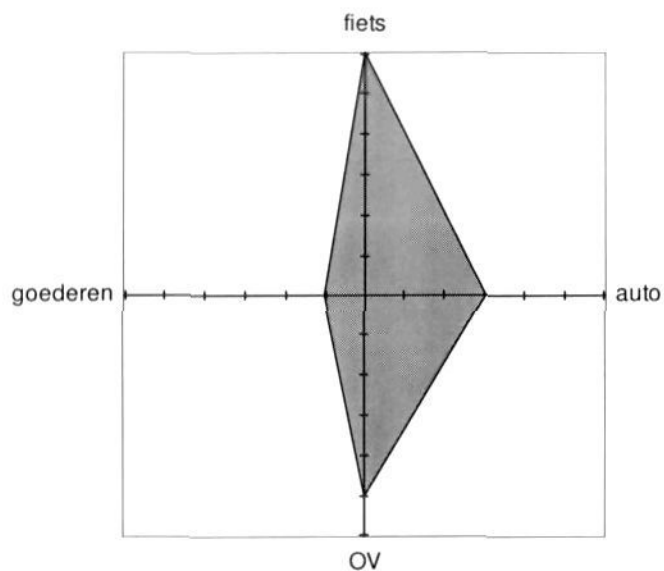
Figuur B3-1: Totaaloverzicht gebiedsprofilen



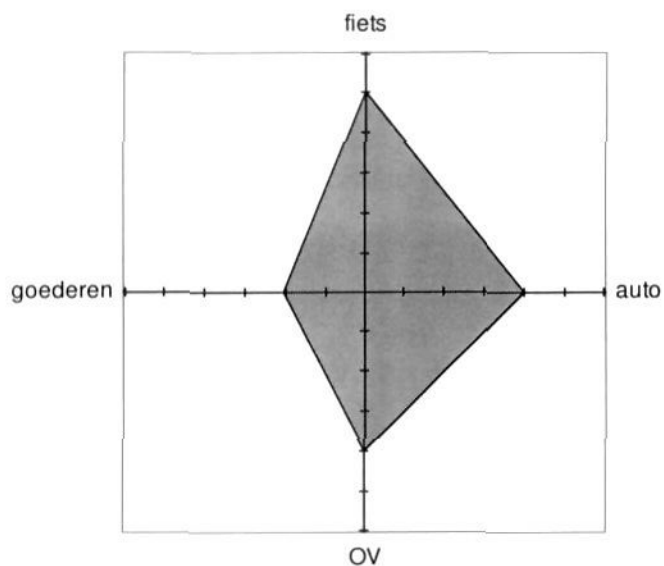
Bevoegdheid: Ruimtelijke Ordening 000000000 000000000 000000000

Gebiedsprofilen PWP - Noord-Brabant

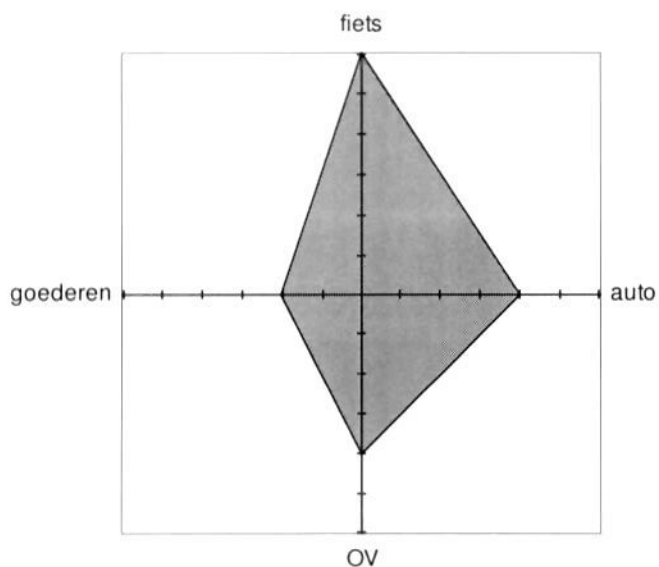
Figuur B3-2: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel centrumgebieden



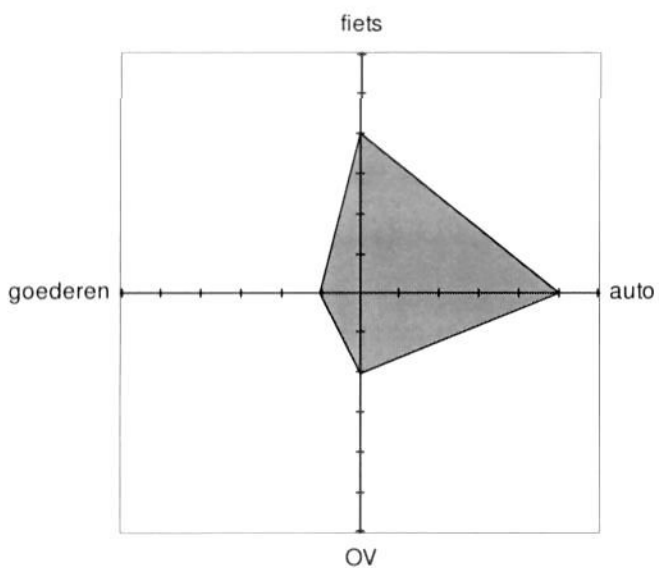
Figuur B3-3: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel agglomeraties



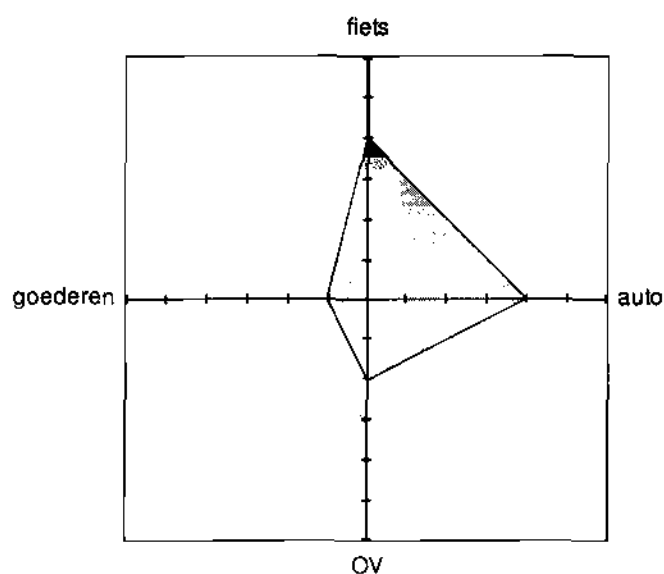
Figuur B3-4: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel regionale stedelijke kernen



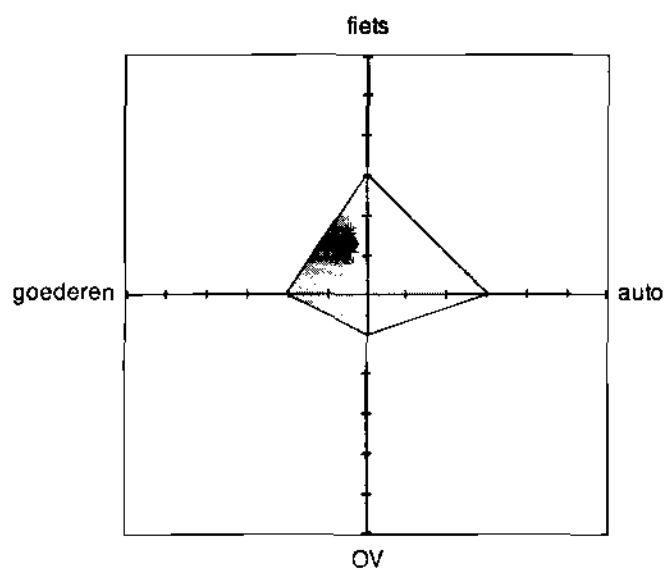
Figuur B3-5: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel stedelijke periferie



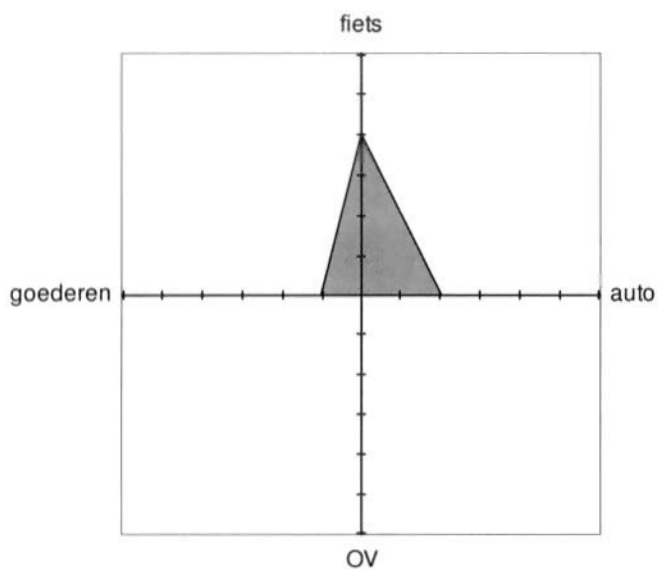
Figuur B3-6: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel kernen in het groen



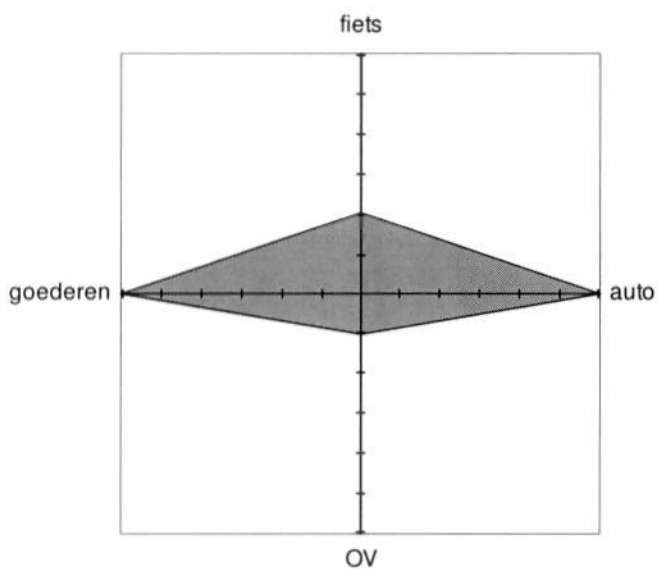
Figuur B3-7: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel agrarische cultuurlandschappen



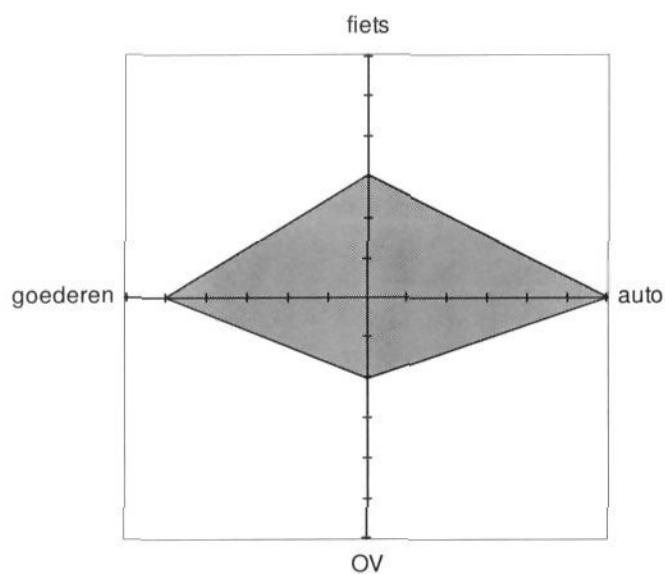
Figuur B3-8: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel regionale natuur- en landschapseenheden



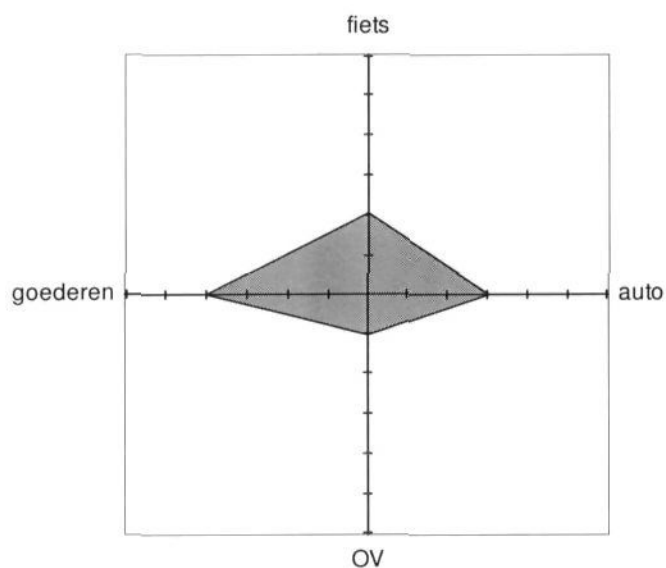
Figuur B3-9: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel grootschalige industriële complexen



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



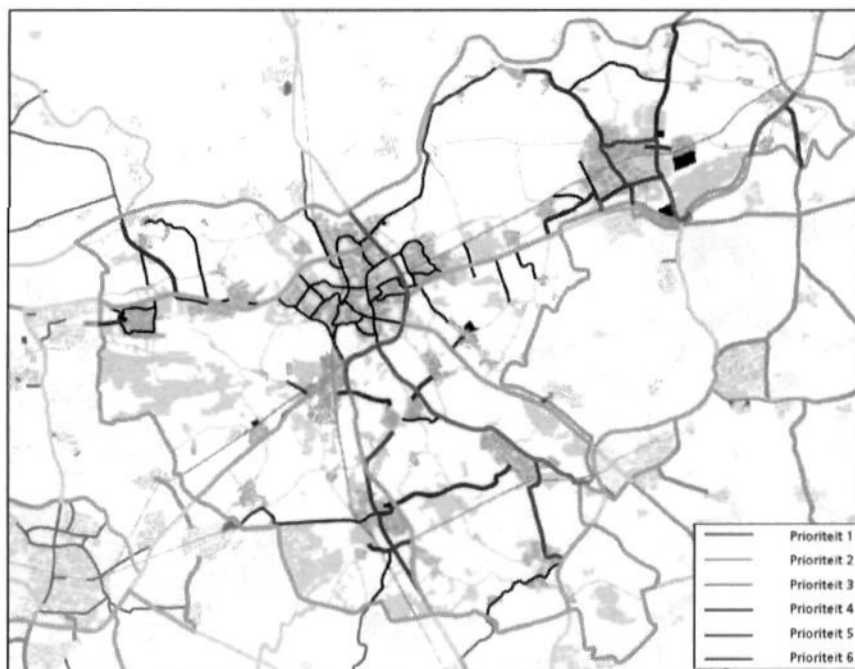
Figuur B3-11: Beleidsmatige belang goede bereikbaarheid vervoerswijzen in gebiedsprofiel intensieve agrarische bedrijvigheid



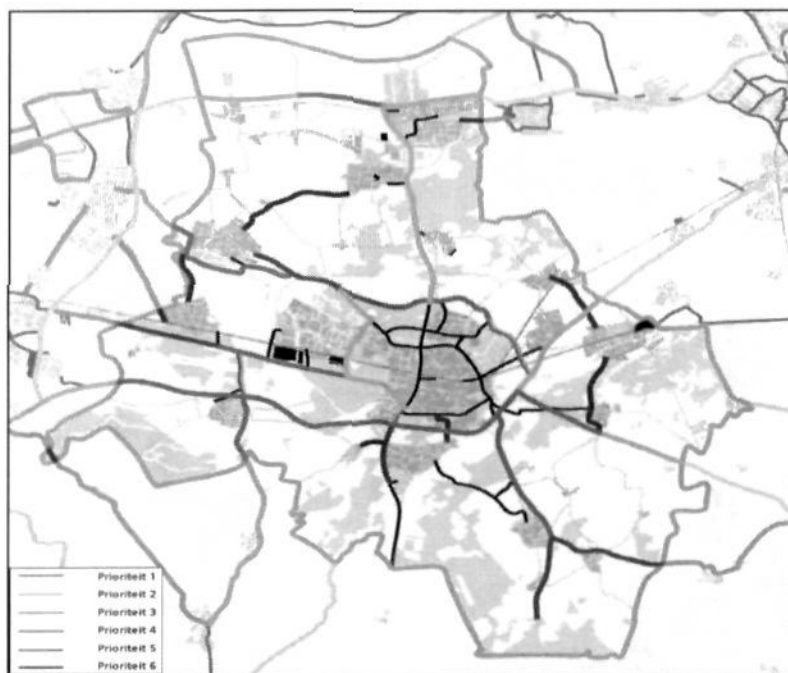
Figuur B3-12: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio Noordoost Brabant



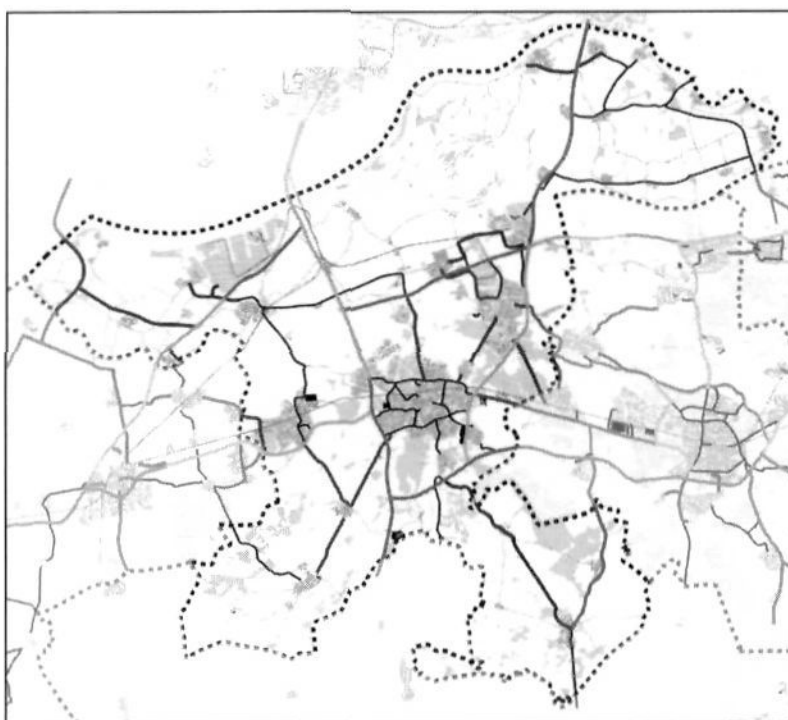
Figuur B3-13: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio 's Hertogenbosch



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



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



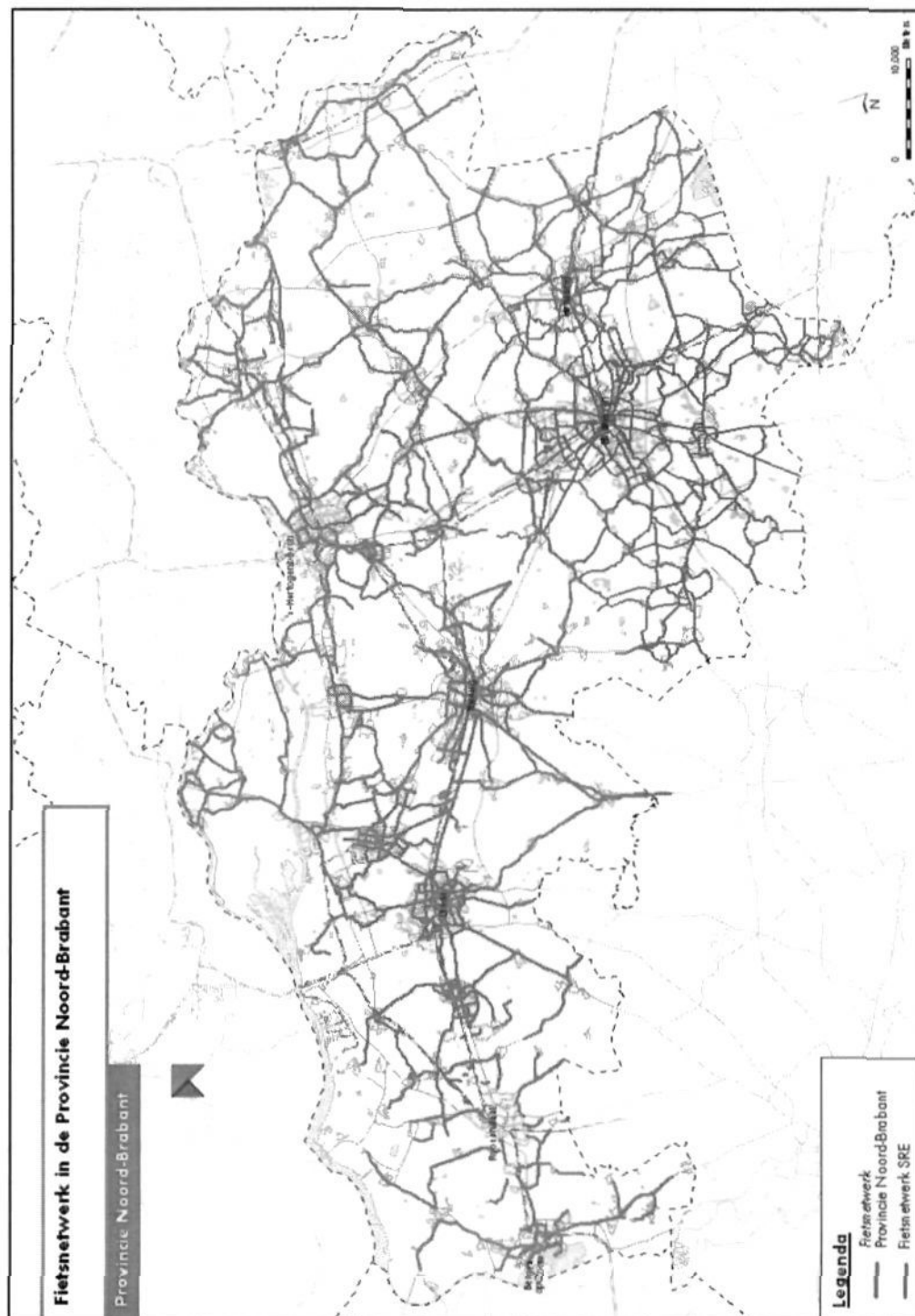
Figuur B3-16a: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio West-Brabant, zonder A4



Figuur B3-16b: Regionale netwerkvisie Brabant Beter Bereikbaar: Regio West-Brabant, met A4



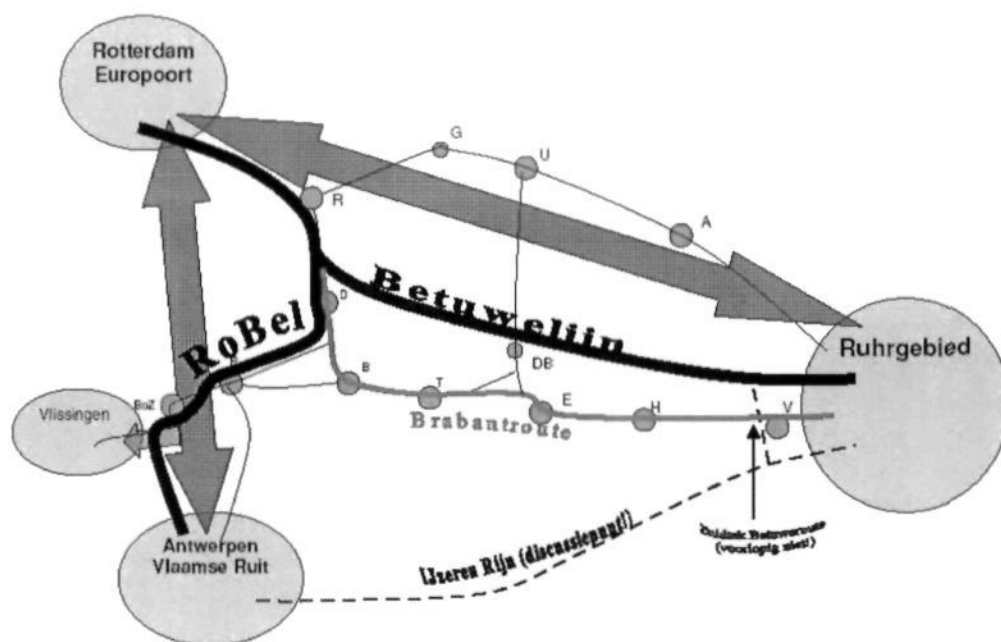
Figuur B3-18: Primair fietsnetwerk



Figuur B3-19: Kansrijke fietsrelaties in de B5



Figuur B3-20: Goederenruit Zuid-Nederland



Bijlage 4

Reacties en commentaar geraadpleegde instanties

Reacties en commentaar geraadpleegde instanties

Van de volgende geraadpleegde instanties zijn inhoudelijke reacties op de concept-versie van dit Startdocument Reikwijdte en Detailniveau Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan ontvangen:

- Kamer van Koophandel Eindhoven;
- Gemeente Mill;
- Gemeente 's-Hertogenbosch;
- Gemeente Vught;
- Provincie Noord-Brabant;
- Gemeente Best;
- Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging BZW;
- Gemeente Breda;
- GGA Westelijk Noord-Brabant;
- Commissie MER.

In navolgende tabellen is per instantie de reactie en het commentaar weergegeven, alsmede de wijze van verwerking in dit Startdocument.

Kamer van Koophandel Eindhoven	
Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Het is een erg abstrakt verhaal.	Toelichting: Conform strategische niveau van <i>PVVP+</i> .
Gebiedsprofielen: Beleidsmatige aandacht is zo'n algemeen iets. Als je de evaluatie van het vorige PVVP beziet, dat valt op dat beleidsmatige aandacht en concrete acties soms heel ver van elkaar staan. Tevens is er nog een verschil tussen acties en effecten.	Toelichting: Conform strategische niveau van <i>PVVP+</i> .
Gebiedsprofielen: <i>"Alle gebiedsprofielen: beleidsmatige aandacht goede bereikbaarheid fiets verminderen. (1 niveau verminderen)"</i> Dit is alleen nadelig als er reden is om aan te nemen, dat het nu niet goed is! Als je teveel gedaan hebt is het trouwens ook reden om de aandacht te verminderen.	-
Regionale netwerkvisies: De interpretatie van de prioritering is fout. Je kunt volgens de gebruikte systematiek niet alles 5 en 6 of 1 en 2 prioriteren. Het gaat er juist om om het verkeer te kunnen reguleren, dat op elke aansluiting juist wegen een verschillende prioriteit krijgen om te reguleren. Alleen bij ongelijkvloerse kruisingen kun je "ongestraft wegen van dezelfde categorie bij elkaar laten komen.	Toelichting: Om de effecten op het milieu te beoordelen is juist gezocht naar twee extreme alternatieven. Het gaat in de alternatieven niet zozeer om de prioritering, maar om het accepteren van een lage of een hoge snelheid in de spits en de consequenties die dit voor het uitvoeren van maatregelen heeft. Verwerking: Tekst alternatieven aangepast en kader toegevoegd met toelichting op de regelstrategie zoals die ook in het PVVP+ opgenomen staat.
OV-netwerk: Als één van de reacties een criterium is dat het OV in het landelijk gebied achtergesteld wordt, dan is dit een mening en geen gegeven.	Toelichting: Was onjuist geformuleerd. Verwerking: Tekst aangepast.

Kamer van Koophandel Eindhoven Reactie	Verwerking reactie
OV-netwerk: Meer OV in het landelijk gebied is totaal niet in één adem te vergelijken en beoordelen tegenover minder aandacht OV in de stedelijke regio! Het zijn twee verschillende grootheden met een eigen dynamiek.	Toelichting: Is correct, meer OV in het landelijk gebied is geen alternatief ten opzichte van OV-netwerk Brabantstad, maar een uitbreiding hierop en in die zin geen alternatief. Verwerking: Tekst aangepast.
Beoordelingskader: De vraag is of het "milieu op mensniveau" te weten het sociale milieu, het sociaal economisch milieu bij een milieu beoordeling niet net zo goed aan de orde moet komen. Je kunt op basis van bv TELOS verder gaan dan de traditionele EU-richtlijn. Met deze benadering heeft bv een verbetering van de autobereikbaarheid milieutechnisch ook een plus in sociaal en sociaal-economisch opzicht.	Toelichting: Voor een deel wordt het "milieu op mensniveau" ook bepaald door de leefbaarheid. Dit is weer rechtstreeks gerelateerd aan de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en de externe veiligheid. Op deze wijze is een deel van het "milieu op mensniveau" meegenomen in de SMB. Verder dan dat is in het kader van de EU-richtlijn niet nodig. Verwerking: Geen.
Inhoudsopgave Milieurapport: <i>Hoofdstuk 2 bevat alleen ruimtelijke ontwikkelingen.</i> Ook hier vanuit TELOS de relatie breder maken.	Toelichting: <i>Het PVVP is gebaseerd op de TELOS gedachten en het PVVP spreekt zich daarmee impliciet uit over de gekozen balans.</i> Verwerking: Geen.

Gemeente Mill Reactie	Verwerking reactie
Beoordelingskader In de beoordeling zal aandacht worden besteed aan de veiligheid waaronder de invloed op de externe veiligheid. De veiligheid kan in onderhavige beoordeling ook brongericht worden aangepakt. Wij gaan ervan uit dat in de beoordeling de routing voor de gevaarlijke stoffen specifieke aandacht krijgt.	Toelichting: Voor zover dit in het PVVP+ aan de orde komt, zal de routing voor de gevaarlijke stoffen beoordeeld worden in de SMB. Verwerking: Geen.

Gemeente 's-Hertogenbosch Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Delen van de startnotitie (m.n. de alternatieven in hoofdstuk 3) vragen gedetailleerde kennis van het voortraject. Voor andere vakgenoten is de notitie soms moeilijk leesbaar.	Toelichting: Deze SMB wordt uitgevoerd op het PVVP+. Men wordt bij het lezen dan ook geacht van de inhoud van het PVVP+ op de hoogte te zijn. Verwerking: <i>Kleine tekstuele aanpassingen verwerkt en toelichting op regelstrategieën uit PVVP+ overgenomen.</i>

Gemeente 's-Hertogenbosch	
Reactie	Verwerking reactie
Selectie van onderwerpen: Bij de in onderdeel 2.3 genoemde onderwerpen wil ik pleiten voor afstemming met de op de Nota Mobiliteit gebaseerde netwerkanalyse Brabantstad, die eveneens in (de eerste helft van) 2006 wordt uitgevoerd.	Toelichting: Zolang dit loopt is dit lastig om mee te nemen in deze SMB. Momenteel is alleen een plan van aanpak beschikbaar. In het Milieuraapport van het SMB kan dit als een leemte in kennis vermeld worden. Verwerking: Meenemen in Milieuraapport als leemte in kennis.
Gebiedsprofielen: In de onderdelen 2.3 (Selectie van onderwerpen), 3.2 (Gebiedsprofielen) en bijlage B3-1 zijn de gebiedsprofielen genoemd. Hierbij wil ik, zonder deze te herhalen, verwijzen naar de kanttekeningen die door de B5-steden zijn gemaakt bij de juistheid en bruikbaarheid van deze profielen.	Toelichting: De discussie omtrent de gebiedsprofielen is inderdaad nog aan de gang. Deze SMB kan deze discussie wellicht verhelderen. Verwerking: Geen.
Regionale netwerkvisies: Een in onderdeel 3.3 (regionale netwerkvisies) genoemd alternatief behelst het toekennen van een zelfde (hoge) prioriteit aan alle wegen in het netwerk. Dit is mijns inziens niet realistisch omdat binnen een netwerk altijd sprake is van onderlinge verschillen in prioriteit. Dit bezwaar geldt ook voor het andere alternatief waarbij alle wegen een heel lage prioriteit zouden krijgen.	Toelichting: Om de effecten op het milieu te beoordelen is juist gezocht naar twee extreme alternatieven. Het gaat in de alternatieven niet zozeer om de prioritering, maar om het accepteren van een lage of een hoge snelheid in de spits en de consequenties die dit voor het uitvoeren van maatregelen heeft. Verwerking: Tekst alternatieven aangepast en kader toegevoegd met toelichting op de regelstrategie zoals die ook in het PVVP+ opgenomen staat.

Gemeente Vught	
Reactie	Verwerking reactie
Pleitbetooq voor de ombouw van de N65. Vinden het noodzakelijk dat dit wordt meegenomen in de verdere planontwikkeling betreffende het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan.	Toelichting: Komt in de netwerkanalyse Brabantstad aan bod. Verwerking: Geen.

Provincie Noord-Brabant	
Reactie	Verwerking reactie
Selectiecriteria: Activiteiten van C en D lijst van het besluit MER toevoegen, bijvoorbeeld in bijlage.	-
Selectie van onderwerpen: Onderwerpen SMB clusteren maakt het geheel overzichtelijker (gebiedsprofielen, netwerkvisie's etc).	Verwerking: Lay-out aangepast.

Provincie Noord-Brabant Reactie	Verwerking reactie
Selectie van onderwerpen: Onder ad a: Is de ruimtelijke indeling van de gebiedsprofielen inderdaad gebaseerd op het vastgestelde streekplan?	Toelichting: Ja. Vanuit de functies die in het streekplan zijn vastgesteld zijn in het PVVP+ de gebiedsprofielen afgeleid op basis van het zogenaamde 'mobiliteitsprofiel' behorende bij de onderscheiden gebieden. Verwerking: Tekst aangepast.
Alternatieven: Hoofdstuk 3 alternatieven : het is mij niet duidelijk hoe de beoordeling van de alternatieven gaat plaatsvinden. Wordt hier aan gerekend , zijn het expertinschattingen (wie zijn dan de experts) ,wat is de rol van geraadpleegde instanties daarbij etc? Daarbij moet ook worden opgemerkt worden dat er een relatie ligt tussen de netwerkvisies auto, ov netwerk Brabant stad EN de gebiedsprofielen. Als bij alternatief 'netwerkvisie' het gehele netwerk prio 5 of 6 krijgt dan verlaag je dus in feite ook het niveau auto in de gebiedsprofielen	Toelichting: In hoofdstuk 4 is toegelicht hoe de beoordeling plaats zal vinden. De relaties tussen de verschillende onderwerpen komt in de SMB aan bod bij de cumulatie van de milieugevolgen. Verwerking: Geen.
Methodiek: Hoofdstuk 4, pag 21 onder alternatieven : 'leeg' schema (tabel) met onderwerpen (geluid, lucht etc) en alternatieven (nul, minder fiets, minder auto centrum etc) toevoegen verhoogt de leesbaarheid.	Toelichting: Bedoeld werd een andere tabel met een totaaloverzicht van de onderwerpen en de bijbehorende alternatieven die in de SMB aan bod zullen komen. Verwerking: De bedoelde tabel ingevoegd.
Beoordelingskader: Hoofdstuk 4, tabel 4.1 beoordelingskader. Moet nog verder worden aangescherpt naar indicatoren. Voor mobiliteit is dat aantal verplaatsingen of kilometers, voor bereikbaarheid is dat reistijd van deur tot deur per vervoerwijze etc.	Toelichting: Correct. Verwerking: Tabel aangescherpt.
Algemeen: Wat te doen als een of meerdere alternatieven 'beter' scoren dan PVVP+? Gaan we daar dan nog wat meedoen ? En hoe past dat dan op de centrale doelstelling van het verkeers- en vervoersbeleid, het evenwicht van de 3 Telos pijlers?	Toelichting: Eén van de redenen om deze SMB uit te voeren is om na te gaan of met het PVVP+ het milieu gespaard wordt. De conclusies uit de SMB worden opgenomen in het PVVP+ en kunnen aanleiding zijn het PVVP op onderdelen aan te passen. Verwerking: Geen.

Provincie Noord-Brabant Reactie	Verwerking reactie
Methodiek: Onder "de afweging" op pag. 21 staat verder dat milieugevolgen alleen worden beschreven van "redelijke" alternatieven. Wie of wat bepaalt of daarvan sprake is? Deze zin suggereert dat redelijke alternatieven pas later worden gekozen, terwijl ik dacht dat dit de onderwerpen betrof, genoemd op pag. 8. Of gaat het hier alleen om suggesties van te raadplegen instanties? Kortom: enige uitleg lijkt mij wenselijk.	Toelichting: De gewekte suggestie met de zin is onjuist. Uw interpretatie is juist. Verwerking: Tekstueel aangepast.
Regionale netwerkvisies: is bij een prioritering van alle relaties met 1-2 of 5-6 (inclusief HWN!) dan wel sprake van redelijke alternatieven? Reëler alternatieven lijken mij: • alleen aan de OWN wegen in de visies een lagere prioriteit geven. • aan de OWN wegen in de visies een hogere prioriteit geven en 1 prio's minder voor de HW (of deze gelijk houden). Dit analoog aan wat in de koepelvisie als OWN en HWN strategie is vergeleken.	Toelichting: Om de effecten op het milieu te beoordelen is juist gezocht naar twee extreme alternatieven. Het gaat in de alternatieven niet zozeer om de prioritering, maar om het accepteren van een lage of een hoge snelheid in de spits en de consequenties die dit voor het uitvoeren van maatregelen heeft. Mogelijk blijkt uit het <i>Milieurapport</i> dat de voorgestelde alternatieven inderdaad realistischer zijn. Het is dan mogelijk om dit iteratief mee te nemen. Verwerking: Tekst alternatieven aangepast en kader toegevoegd met toelichting op de regelstrategie zoals die ook in het PVVP+ opgenomen staat.
Alternatieven: De nu in het document opgenomen alternatieven zijn soms weinig onderscheidend: realisatie Goederen ruit en modal shift transport auto- water zijn volgens mij beide al beleidsinzet in het PVVP+, en dus geen alternatieven.	Toelichting: Constatering is juist, de hier genoemde alternatieven zijn al beleidsinzet van het PVVP+ en vormen dus geen alternatief. De definitieve kwaliteitsnetten zijn nog in ontwikkeling, zodat alternatieven alleen gevonden kunnen worden in het niet realiseren van de maatregelen ten behoeve van het goederenvervoer. Hiermee kunnen de gevolgen hiervan inzichtelijk gemaakt worden. Verwerking: Beschrijving van de alternatieven aangepast.
Gebiedsprofielen: Wat ik niet goed kan inschatten, maar wat volgens mij wel van belang is, is de vertaling van "beleidsmatig belang" naar beleidsinzet: wat betekent het toegekend belang voor de kans op realisatie van maatregelen: hoeveel minder fietsverbindingen komen er als het beleidsmatig belang 1 niveau minder wordt? Om de milieugevolgen in te kunnen schatten zal dat duidelijk moeten worden.	Toelichting: Komt in het Milieurapport. Er zullen aannames gedaan moeten worden. Verwerking:

Provincie Noord-Brabant Reactie	Verwerking reactie
Milieुरapport: Cumulatie van milieugevolgen vereist volgens mij een bundeling van de alternatieven voor de onderscheiden onderwerpen tot een "overall" beleidsalternatieven: voorkeursalternatief, worst-case alternatief, Meest Milieuvriendelijk alternatief. Dan zal ook de integrale netwerkanalyse nodig zijn, maar die is er nog niet.	Toelichting: Het is nog maar de vraag of een voorkeursalternatief een worst-case alternatief en een MMA gedefinieerd kunnen worden. Verwerking: -
Milieुरapport: Ik mis naast een beschrijving van mogelijke mitigerende maatregelen de compenserende maatregelen.	Toelichting: - Verwerking: Toegevoegd aan inhoudsopgave.
Regionale netwerkvisies: Figuur B3-16, regionale netwerkvisie BBB regio West Brabant is inmiddels verouderd. In de regio Westelijk Noord-Brabant zijn nl. twee figuren van toepassing, met en zonder A4.	Toelichting: - Verwerking: Figuren aangepast.
Inleiding werkingsfeer Naar onze mening dient de SMB ook te gaan over visie en ambitie en niet alleen over specifieke onderwerpen. Immers 'duurzame mobiliteit' houdt onder meer in: voorkomen en beperken van de negatieve effecten op onder meer milieu, natuur, leefbaarheid, klimaat. Niet voor niets is leefbaarheid in brede zin een van de pijlers van het PVVP+.	Toelichting: De SMB gaat hier ook over. De visie ziet impliciet in de gebiedsprofielen en netwerkvisies. Verwerking: Geen.
Selectiecriteria: Wij missen hier de criteria die voor de provincie zelf belangrijk zijn. Deze hebben te maken met de doorwerking van het vigerende beleid en de beleidsvoornemens in het PVVP+. Naar onze mening moeten ook veiligheid-, klimaat, energie- en milieubeleid genoemd worden. Dit zijn gebaseerd op het huidige Provinciaal Milieubeleids Plan, het beleid verduurzamen energiehuishouding, het beleid verbeteren luchtkwaliteit en met EU-richtlijnen. Daarnaast zouden de criteria zich niet moeten beperken tot de Vogel- en Habitatrichtlijn, maar ook gericht zijn op de GHS/EHS, bv ontsnippering.	Toelichting: Verwerking:
Selectie van onderwerpen: Toevoegen Leefbaarheid in balans met bereikbaarheid. Bij overige onderwerpen zou nog vermeld kunnen worden vervoersmanagement en concessieverlening.	Toelichting: De SMB geeft inzicht in de effecten voor leefbaarheid en bereikbaarheid op basis waarop de provincie een afweging kan maken. Verwerking: Geen.

Provincie Noord-Brabant	
Reactie	Verwerking reactie
Hoofdpijnen PVVP+: Onder de centrale beleidsuitgangspunten mis ik 'het voorkomen en beperken van de negatieve effecten'. Een van de mogelijkheden dit te realiseren is Schoner, stiller en zuiniger verkeer- en vervoerssystemen (voertuigen en infrastructuur).	Toelichting: - Verwerking: Verwerkt in tekst.
Hoofdpijnen PVVP+: Naast verwijzing naar het streekplan zou ook een verwijzing naar het Provinciaal Milieubeleids Plan (leefbaarheid) en naar het beleid verduurzamen energiehuishouding opgenomen moeten worden. Ook moet worden opgenomen dat gestreefd wordt naar beperking en voorkomen van overschrijdingen van grenswaarden uit EU-richtlijnen (bv. voor luchtkwaliteit).	Toelichting: - Verwerking: Verwerkt in de tekst.
Gebiedsprofilen en Regionale netwerkvisies: Onder 3.2 Gebiedsprofilen en 3.3 Netwerkvisies wordt aangegeven dat bereikbaarheid in afstemming met leefbaarheid en veiligheid is gedaan. Ons is niet helemaal helder hoe de mogelijke alternatieven kwalitatief zichtbaar worden gemaakt en de daarbij behorende milieuafweging gedaan gaat worden i.r.t. bereikbaarheid.	Toelichting: Verwerking:
Vogel- en Habitat Richtlijngebieden: Bij 3.8 Beïnvloeding Vogel- en Habitat Richtlijngebieden wordt in de 2e alinea aangegeven dat aandacht wordt besteed aan de mogelijke milieugevolgen van activiteiten. Dit zou ook moeten geschieden voor de andere beschermde natuurgebieden zoals de GHS/EHS en/of gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet of de Provinciale Milieuverordening.	Toelichting: Wordt in de SMB overwogen. Verwerking:
Methodiek: Onder 4.1 Methodiek staat in de 3e zin 'globaler'. Dit is ons inziens niet correct omdat een streekplan net als het PVVP+ een provinciaal strategisch kader is en ook globaal van aard en niet gedetailleerd.	Toelichting: Klopt inderdaad. Formulering onjuist. Verwerking: Formulering aangepast in tekst.
Methodiek: Onder Samenstellen 'Toetsingskaarten' dient tussen de haken naast Bereikbaarheid etc. ook Gezondheid, energie en klimaat als item meegenomen te worden.	Toelichting: Energie en klimaat zijn wel en deze zitten impliciet in CO2. Deze maken deel uit van het onderwerp Lucht. Gezondheid zit in luchtkwaliteit algemeen. Verwerking: -
Beoordelingskader: In de tabel bij 4.2 Beoordelingskader dient bij Lucht, 'invloed op het achtergrondniveau' en bij Natuur 'ontsnippering' onder het Beoordelingscriterium opgenomen te worden.	Toelichting: - Verwerking: Verwerkt.

Gemeente Best	
Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Wij vallen als gemeente Best binnen het SRE-gebied. Binnen het SRE-gebied is een Regionaal Verkeers- en VervoersPlan vastgesteld. Ook hier wordt een SMB voor uitgevoerd. In hoeverre is er een link tussen de twee uit te voeren SMB's?	Toelichting: De twee SMB's worden afzonderlijk uitgevoerd. Het RVVP is operationeler ingestoken als het PVVP+.
	Verwerking: Tekst over relatie tussen PVVP+ en RVVP SRE toegevoegd.

Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging BZW	
Reactie	Verwerking reactie
Gebiedsprofielen Hier valt op dat wordt ingezet op een alternatief om het beleidsmatige belang goede bereikbaarheid auto centrumgebied te verminderen. Ons inziens is het aan te bevelen een alternatief op te nemen: • beleidsmatig belang goede bereikbaarheid auto centrumgebied vergroten. Dit sluit aan bij onder meer de problemen die in toenemende mate worden ervaren door zowel binnenstadsbezoekers als bevoorrading en die het economisch functioneren van centrumgebieden ondergraven.	Toelichting: De discussie omtrent het beleidsmatige belang aan een goede bereikbaarheid per auto in het centrumgebied loopt en zal blijven bestaan.
	Verwerking: Extra alternatief toegevoegd: beleidsmatig belang goede bereikbaarheid auto centrumgebied van 3 naar 4 verhoogd.
Regionale netwerkvisies: De beide beschreven alternatieven komen gekunsteld (niet realistisch) over. Los daarvan is het aan te bevelen in kaart te brengen: • de effecten van (vermindering) van vertragende maatregelen (zoals rotondes, verkeerslichten, drempels) op de doorstroming van het verkeer op het onderliggend wegennet • de effecten van een echt samenhangend netwerk van provinciale wegen als alternatief voor het hoofdwegennet • de effecten van verbreding van het hoofdwegennet (naar drie rijstroken)	Toelichting: Om de effecten op het milieu te beoordelen is juist gezocht naar twee extreme alternatieven. Het gaat in de alternatieven niet zozeer om de prioritering, maar om het accepteren van een lage of een hoge snelheid in de spits en de consequenties die dit voor het uitvoeren van maatregelen heeft. De voorgestelde zaken die in kaart zouden moeten worden gebracht zijn maatregelen op het operationele niveau om de prioritering toe te kunnen passen, en zijn geen alternatieven op het strategische niveau van het PVVP+.
	Verwerking: Tekst alternatieven aangepast en kader toegevoegd met toelichting op de regelstrategie zoals die ook in het PVVP+ opgenomen staat. De voorgestelde alternatieven niet opgenomen.
OV-netwerk BrabantStad Ons inziens is het aan te bevelen een tweede alternatief op te nemen: • beleidsmatig belang OV Netwerk Brabantstad verminderen.	Toelichting: Goede suggestie. Mede omdat de netwerkanalyse nog plaats moet vinden is inzicht in wat er gebeurt als je niets in het OV investeert interessant.
	Verwerking: Alternatief 'niet uitvoeren van OV-netwerk BrabantStad' toegevoegd.

ANWB Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Er wordt nauwelijks tot geen aandacht gegeven aan het Recreatief Toeristische verkeer. Zo worden geen puntevenementen zoals een opendag bij de Klu, een belangrijke wedstrijd bij PSV, NAC of Willem2, een concert, een bijzondere dag in de Efteling, een internationaal Gilden- en of Schutterijtreffen, een grote paardenmarkt etc. vernoemd, laat staan beschouwd, en dat terwijl de gevolgen van een dergelijk puntevenement wel degelijk groot kunnen zijn voor het afwikkelen van het verkeer en het oplossen van bijvoorbeeld parkeeroverlast. Verder worden diffuse evenementen zoals de kermis in Tilburg, een carnavals optocht, een bloemencorso, etc. niet vernoemd en dat terwijl de problemen die deze evenementen met zich meebrengen vaak weer een andere oplossing vragen dan puntevenementen.	Toelichting: De hier aangegeven zaken hebben bevinden zich op het operationele niveau en sluiten daarbij dan ook niet aan op het strategische karakter van het PVVP+. Dit is dan ook niet meegenomen in het beleidskader van het PVVP+ en zal diens gevolge ook geen deel uitmaken van deze SMB. Verwerking: Geen.
Algemeen: De bereikbaarheid van het platteland en puntevenementen voor Recreatie en Toerisme per OV wordt nergens in de rapportage meegenomen. In de gebiedsprofielen moet hier meer aandacht aan besteed worden.	Toelichting: Maken geen deel uit van het PVVP+ en dus ook niet van deze SMB. Verwerking: Geen.
Algemeen: Veel kaarten zijn door het in zwart-wit afdrucken en verkleinen nauwelijks leesbaar.	Toelichting: Kaarten zijn alleen ter ondersteuning. Alle kaarten staan in het PVVP+. Verwerking: Geen.
Algemeen: Daar waar sprake is van prijsbeleid liever de landelijke term kilometerbeprijzing gebruiken.	Toelichting: Prijsbeleid beperkt zich niet tot kilometerbeprijzing. Verwerking: Niet verwerkt.
Algemeen: Er zou meer aandacht gegeven kunnen worden aan de cumulatieve effecten in de onderscheiden gebieden.	Toelichting: Dit komt in het Milieuraapport aan bod. Verwerking: .
Algemeen: De tijd om op het startdocument te reageren is erg kort en komt op een zeer ongunstig moment, namelijk als velen een korte vakantie genieten. Niet erg fraai dus.	Toelichting: Onze excuses voor deze gang van zaken. Voor de raadpleging van het milieuraapport zal hiermee rekening worden gehouden. Verwerking: .

ANWB	
Reactie	Verwerking reactie
Procedure PVVP+ en SMB: Pag 2 laatste tekst blok: "de provincie NB heeft het voornemen om tijdens" etc. in de laatste regel staat dat "de provincie toch heeft besloten". Naar onze mening kan dat niet in hetzelfde tekstblok. Hier zou moeten staan dat de provincie dit voornemen heeft omdat het PVVP+ een strategisch document is.	Toelichting: Correct. Verwerking: Tekstueel aangepast.
Selectiecriteria: Pag.6 ad b hier is sprake van het uitdrukkelijk kijken naar externe werking. Hieraan moet toegevoegd worden "en omgekeerd".	Toelichting: Zin incorrect. Verwerking: Laatste zin verwijderd.
Selectiecriteria: Pag.6 ad c hoe past hier de algemene uitspraak over het fijnstof in?	Toelichting: Dit is een wetgevende beslissing die elders (op een hoger niveau) genomen wordt. Verwerking: -
Selectie van onderwerpen: Pag.8 in de opsomming graag extra aandacht aan het SRE geven in die zin dat het buiten dit rapport valt.	Toelichting: SRE heeft eigen verantwoordelijkheid en stelt zelf RVVP op en voert hierop een eigen SMB uit. Verwerking: In inleiding tekst over SRE opgenomen.
Regionale netwerkvisies: Pag. 13 eerste tekstblok daar wordt gesproken over sluipverkeer. Graag deze term vervangen door ongewenstverkeer. Bij maatregelen in deze goed letten op de gevolgen van het geheel of gedeeltelijk afsluiten van wegen. Door dat sluiten kan de beleving van delen van het platteland met name voor ouderen en gehandicapten in het geding komen. Niet iedereen kan namelijk goed en voldoende ver fietsen en het OV ontbreekt vaak in dit soort van gevallen.	Toelichting: De termen sluipverkeer en ongewenst verkeer is een definitie kwestie. We bedoelen hetzelfde. Verwerking: Geen.
OV-netwerk BrabantStad: Pag. 13 punt 3.4 daarin wordt gesteld dat het OV-netwerk Brabantstad geen deel uitmaakt van het PVVP+ We nemen aan dat alle effecten zowel direct als indirect die het netwerk zal hebben op de omgeving en omgekeerd meegewogen worden.	Toelichting: Deze SMB gaat niet over afzonderlijke MER-plichtige projecten maar wel over de strategische keuze. Dus is het OV-netwerk BrabantStad wel meegenomen, maar afzonderlijke maatregelen niet. Verwerking: Geen.
Fietsnetwerk: Pag.14 punt 3.5 hier wordt geen aandacht gegeven aan het R+T fietsroutenetwerk in de gehele provincie en het belang daarvan voor de tweede economische drager van het platte land zijnde Recreatie en Toerisme. Tevens wordt geen aandacht gegeven aan het Lange Afstand Fietspadennet.	Toelichting: Maakt geen deel uit van PVVP+, dus in SMB niet van toepassing. Verwerking: Reactie doorgestuurd naar PVVP+.

ANWB Reactie	Verwerking reactie
Goederenvervoer: Pag. 14 punt 3.6 hierin wordt goederen transport van de weg naar het water gehaald. Denk hierbij aan de belangen van de watersport. De watersport is in opkomst op de Brabantse en Limburgse kanalen en is eveneens onderdeel van de tweede economische drager van het platteland. Het betreft hier het faciliteren, de verkeersveiligheid op het water en het beleevingsaspect vanaf en op het water.	Toelichting: Maakt geen deel uit van <i>PVVP+</i> , dus in SMB niet van toepassing. Verwerking: Reactie doorgestuurd naar <i>PVVP+</i> .
Overige onderwerpen: Pag. 15 punt 3.7 in het kader wordt het woord prijsbeleid genoemd. Kilometerbeprijzing is hier de passende term.	Toelichting: Prijsbeleid beperkt zich niet tot kilometerbeprijzing. Verwerking: Niet verwerkt.
Beoordelingscriteria: Pag. 22 tabel 4.1 bij aspect Natuur de beoordelingscriteria: flora en fauna zou hier meer dan voldoende zijn.	Toelichting: U heeft gelijk. Verwerking: Verbeteringen in tabel doorgevoerd.
Milieurapport: Pag. 23 punt 4.3.1. punt 1 het "in verband met" vervangen door "in relatie tot". Idem punt 4 is hier ook de cumulatie van effecten voor de omgeving meegenomen?	Toelichting: Cumulatie van effecten komt in Milieurapport ter sprake. Verwerking: Tekst aangepast.
Geraadpleegde achtergronddocumenten: Bijlage 2 pagina 1 kunnen hier, voor zover beschikbaar, de web pagina's vernoemd worden waarop de stukken waarnaar verwezen wordt te vinden zijn, dat maakt beoordelen een stukje makkelijker omdat je dan alles onderhandbereik hebt.	Toelichting: Goede suggestie. Verwerking: Verwerkt waar mogelijk.

Gemeente Breda Reactie	Verwerking reactie
Procedure <i>PVVP+</i> en SMB: Onder 'Inspraak en raadpleging' staat dat inzagelegging gebeurt in het voorjaar van 2005. Verondersteld wordt dat 2006 wordt bedoeld.	Toelichting: Inderdaad. Verwerking: Aangepast.

Gemeente Breda Reactie	Verwerking reactie
Overige uitgangspunten: Onder 'Overige uitgangspunten' staat dat de milieubeoordeling onvermijdelijk het karakter heeft van een beoordeling achteraf. Dit laatste is door de gevolgde werkwijze weliswaar onvermijdelijk, maar dat betekent tevens dat de uitkomsten óók kunnen leiden tot bijstelling achteraf. Dat moet worden toegevoegd. Immers, de doelstelling van de EU-richtlijn (zoals aangehaald op pagina 11) is juist dat tijdens de voorbereiding en vóór de vaststelling van plannen rekening moet worden gehouden met de milieueffecten van de uitvoering ervan.	Toelichting: Klopt. Conclusies uit deze SMB worden opgenomen in PVVP+ en kunnen aanleiding zijn het PVVP op onderdelen aan te passen. Verwerking: in tekst aangepast.
Overige uitgangspunten: Het uitgangspunt dat de milieubeoordeling wordt gebaseerd op bestaande en beschikbare informatie kan worden onderschreven. Aangetekend wordt wel dat als mocht blijken dat voor het beantwoorden van voor deze beoordeling essentiële vragen nieuwe informatie noodzakelijk is, er niet te rigide met dit uitgangspunt moet worden omgegaan.	Toelichting: Suggestie wordt meegenomen. Verwerking: .
Gebiedsprofielen: Bij de lijst van onderwerpen die bij 'Selectie van onderwerpen' is opgenomen, staan ook alle gebiedsprofielen genoemd. Bij de besprekingen over concepten voor het PVVP is vooral in het B5-overleg Verkeer en Vervoer stevige kritiek geweest over de opzet en de invulling van deze gebiedsprofielen (zie reactie B5). De gebiedsprofielen kunnen alleen als onderwerp in de SMB worden meegenomen als hierover in B5-verband overeenstemming is bereikt. Onbekend is of dat thans het geval is. Zonder voldoende draagvlak bij de B5-partners over dit instrumentarium, kunnen de gebiedsprofielen niet in de SMB worden meegenomen.	Toelichting: De discussie omtrent de gebiedsprofielen is inderdaad nog aan de gang. Deze SMB kan deze discussie wellicht verhelderen. Verwerking: Geen.
Fietsnetwerken: Een van de onderwerpen die in de SMB worden meegenomen is het primaire fietsnetwerk. Hiervoor moet ons inziens worden uitgegaan van een samengestelde kaart van primaire fietsnetwerken uit de verschillende GGA-gebieden. Geconstateerd wordt dat het kaartje zoals opgenomen in figuur B3-18 van bijlage 3 daarmee niet overeenkomt.	Toelichting: Voor het GGA-gebied Breda is inderdaad een nieuwe kaart van primaire fietsnetwerken beschikbaar. Nog niet alle GGA-gebieden hebben een nieuwe kaart van de primaire fietsnetwerken opgesteld. Verwerking: Kaart primaire fietsnetwerk Breda toegevoegd.

Gemeente Breda Reactie	Verwerking reactie
Selectie van onderwerpen: In de lijst van mee te nemen onderwerpen staan alleen 'typische' verkeer- en vervoeronderwerpen. In het kader van een strategische milieubeoordeling kunnen onderwerpen als het principe van milieuzonering, te stellen eisen aan voertuigen en de actuele luchtproblematiek niet ontbreken. Deze moeten ons inziens dan ook worden toegevoegd.	Toelichting: Milieuzonering kan worden beschouwd als een operationaliseren van een gebiedsprofiel met een beperkte toegankelijkheid voor goederenvervoer (bijv. centrumgebied) en worden dan ook impliciet in deze SMB meegenomen. Verwerking: Geen.
OV-netwerk Brabantstad: Bij het voorgestelde mee te nemen alternatief in paragraaf 3.4 OV-netwerk Brabantstad wordt aangekend dat dit netwerk voornamelijk betrekking heeft op het stedelijk gebied. Een alternatief met meer openbaar vervoer in het landelijk gebied lijkt hier moeilijk aan te kunnen worden opgehangen.	Toelichting: Is correct, meer OV in het landelijk gebied is geen alternatief ten opzichte van OV-netwerk Brabantstad, maar een uitbreiding hierop. Verwerking: Tekst aangepast.
Goederenvervoer: Bij het alternatief onder paragraaf 3.6 Kwaliteitsnetten goederenvervoer kan ook de modal shift van weg naar spoor worden meegenomen.	Toelichting: Dit is het in het PVVP+ voorgestelde beleid: het goederenvervoer plaats laten vinden over de Goederenruit Zuid-Nederland (spoor), om hiermee een modal shift van weg naar spoor te bewerkstelligen. Verwerking: Geen.
Overige onderwerpen: Bij paragraaf 3.7 Overige onderwerpen wordt het al dan niet toepassen van prijsbeleid genoemd als mee te nemen alternatieven. Onduidelijk is welk prijsbeleid wordt bedoeld: parkeren, rekening rijden, belasting milieubelastende voertuigen?	Toelichting: Het gaat om prijsbeleid in zijn algemeenheid, op het strategische niveau van het PVVP+. Specificatie van toe te passen maatregelen is dus niet van toepassing. Verwerking: Geen.
Beoordelingskader: Algemeen: In het beoordelingskader in tabel 4.1 staan de beoordelingscriteria genoemd. Uit het startdocument wordt echter niet duidelijk op welke wijze die criteria worden gehanteerd. Dit lijkt ons nog een hele opgave.	Toelichting: - Verwerking: -
Beoordelingskader: In tabel 4.1 wordt bij het aspect 'Verkeer' het criterium 'Invloed op mobiliteit' genoemd. Onduidelijk is wat hiermee wordt bedoeld: aantal (reizigers)kilometers, modal shift.	Toelichting: - Verwerking: Tabel aangepast.
Beoordelingskader: In tabel 4.1 wordt bij het aspect 'Lucht' het criterium 'lokale luchtkwaliteit' genoemd. Hieraan zou ook het criterium 'invloed op klimaat (CO2)' worden toegevoegd.	Toelichting: - Verwerking: Verwerkt in tabel.

GGA Westelijk Noord-Brabant Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Uit het document is moeilijk op te maken wat het effect is van de SMB op het PVVP en daarmee samenhangende zaken als de co-financieringsregeling. Is het bij wijze van spreke zo dat een alternatief met een slechtere milieuscore geen of minder co-financiering krijgt? Wellicht is het goed om hier nog een keer apart aandacht aan te besteden.	Toelichting: Niet van toepassing op de SMB maar een kwestie van provinciaal beleid. Verwerking: Geen.
Selectie van onderwerpen: Op pagina 9 is aangegeven dat "op het niveau van de vervoerswijzen gebruik wordt gemaakt van de diverse onderscheiden netwerken". Bij de daar genoemde netwerken is naar onze mening sprake van een aantal lacunes. Allereerst wordt voor OV alleen gekeken naar OV-netwerk BrabantStad terwijl duidelijk is dat ook daarbuiten kwalitatief goed OV nodig is. Ten tweede ontbreekt de "kommenproblematiek". Dat wil zeggen: de doorgaande wegen door bebouwde kommen die leiden tot leefbaarheidsproblemen. Deze komen uitdrukkelijk niet aan de orde in de netwerkvisies vanuit BBB. Deze kommenproblematiek heeft naar onze mening een duidelijke milieucomponent. Immers, wanneer in een alternatief de hoeveelheid verkeer door een kom toe neemt, neemt de milieukwaliteit daar af.	Toelichting: Als aanvulling op het OV-netwerk Brabantstad is meer openbaar vervoer in het landelijk gebied meegenomen. De 'kommenproblematiek' is impliciet in de gebiedsprofielen meegenomen. Verwerking: -
Regionale netwerkvisies: Het is op basis van de formuleringen van de alternatieven moeilijk voorstelbaar dat daar zinvolle informatie uit komt. Zo wordt op pagina 13 gesproken over alternatieven in het kader van de regionale netwerkvisies. Er wordt dan een minimale en maximale variant voorgesteld. Het gehele netwerk krijgt dan prioriteit 1 of 2, respectievelijk 5 of 6. Aangezien de netwerkvisie er juist op gericht is om het gehele netwerk in samenhang te prioriteren, lijkt dit geen zinvolle aanpak. Hier is enige toelichting gewenst.	Toelichting: Om de effecten op het milieu te beoordelen is juist gezocht naar twee extreme alternatieven. Het gaat in de alternatieven niet zozeer om de prioritering, maar om het accepteren van een lage of een hoge snelheid in de spits en de consequenties die dit voor het uitvoeren van maatregelen heeft. Verwerking: Tekst alternatieven aangepast en kader toegevoegd met toelichting op de regelstrategie zoals die ook in het PVVP+ opgenomen staat.

GGA Westelijk Noord-Brabant Reactie	Verwerking reactie
Algemeen: Voor het alternatief rondom OV-netwerk Brabantstad merken wij op dat niet al het OV buiten OV-netwerk Brabantstad zich begeeft in het landelijk gebied. Denk hierbij bijvoorbeeld aan Bergen op Zoom en Roosendaal in de regio Westelijk Noord-Brabant (en aan bijvoorbeeld Oss). Een alternatief zou kunnen zijn om ook in de stedelijke gebieden van Bergen op Zoom en Roosendaal het OV te verbeteren. Zeker in relatie tot luchtkwaliteit valt daar winst te halen.	Toelichting: Impliciet is dit meegenomen in de in het <i>PVVP+</i> onderscheiden gebiedsprofielen. Verwerking: Geen.