

<b>Factsheet MER/Reconstructie provincie Noord Brabant</b>		
<b>Reconstructiegebied</b>		<b>@@@PM</b>
<b>Aspect :</b>		<b>Wonen, werken en leefbaarheid</b>
<b>Deelaspect:</b>		<b>Sociaal-economische structuur</b>
<b>Criterium :</b>	<b>Slv-1</b>	<b>Ontwikkeling van de werkgelegenheid in het buitengebied</b>
<b>Reconstructiedoel:</b>		<b>Creëren van nieuwe economische dragers</b>
<b>Corresponderend criterium in Startnotitie:</b>		<b>A3-4</b>

## Verantwoording criterium

### *Beleidsmatige verantwoording criterium*

De beleidsmatige verantwoording van dit criterium is gebaseerd op de beleidscontext voor dit criterium zoals beschreven in het Koepelplan. Door autonome ontwikkelingen in de landbouw (met name nu relatief snelle vergroting naar minder maar grotere bedrijven) is naar verwachting over 10 jaar ongeveer de helft van de Brabantse boeren gestopt. Dit heeft grote gevolgen voor het landelijk gebied.

Het beleid in het koepelplan is er op gericht om een oplossing te bieden voor de drie geconstateerde sociaal-economische problemen:

- Het opvangen van sociale aspecten van veranderingen binnen de landbouwsector, in het bijzonder de krimp in de intensieve veehouderij
- Het stimuleren van alternatieve economische mogelijkheden voor het landelijk gebied;
- Het behoud en de versterking van de leefbaarheid op het platteland.

Bij het zoeken naar oplossingen moet worden aangesloten bij al lopende initiatieven of kan gebruik worden gemaakt van voorbeeldprojecten elders.

Verlies aan arbeidsplaatsen heeft juist in het landelijk gebied grote gevolgen voor de werkgelegenheid. Naast revitalisering van de agrarische sector dienen nieuwe economische mogelijkheden te worden benut en kan aandacht worden besteed aan versterking van het bestaande bedrijfsleven en aan versterking van de toeristisch-recreatieve sector.

### *Relevante ingreep-effectrelatie*

Het Koepelplan geeft aan, dat in het reconstructieplan een sociaal-economische paragraaf wordt opgenomen. Hierin dient ook te worden aangegeven welke maatregelen worden genomen om nieuwe economische ontwikkelingen te stimuleren. Naast directe maatregelen kunnen maatregelen op ander vlak indirect bijdragen aan nieuwe economische ontwikkelingen (bijvoorbeeld het ontwikkelen van een aantrekkelijker landschap met gunstiger perspectieven voor ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector).

Binnen een reconstructiegebied kunnen alternatieven of varianten per deelgebied verschillen in de mate waarin verlies van arbeidsplaatsen wordt verwacht als gevolg van verschillen in integrale zoning. Aan de andere kant biedt het reconstructieproces kansen voor nieuwe ontwikkelingen die juist arbeidsplaatsen opleveren. Kansen voor nieuwe ontwikkelingen kunnen per alternatief/ variant in uiteenlopende mate worden benut. De verwachte uitkomst van beide processen (verlies en toename van werkgelegenheid) wordt in het kader van dit criterium geëvalueerd.

Bij deze evaluatie moet echter worden bedacht, dat er geen sprake is van een eenduidige relatie tussen ingreep (reconstructie) en effect (nieuwe economische ontwikkelingen). Immers, ook zonder reconstructie zullen er tal van bedrijven stoppen of economische in de gevarezone komen. Het proces van reconstructie zal deze al bestaande dynamiek beïnvloeden. Bij de effectbeschrijving zal moeten worden aangegeven in welke mate de reconstructie versterkend dan wel stimulerend kan werken op deze bestaande dynamiek.

## Wijze van effectbepaling

De effecten van de reconstructie op de verwachte ontwikkeling van nieuwe economische dragers in het landelijk gebied met toegevoegde waarde voor de economie zal kwantitatief (voor zover mogelijk) en kwalitatief worden weergegeven met de kanttekening dat binnen ieder reconstructiegebied 'maatwerk' in de beschrijving geleverd moet worden.

Perspectieven voor nieuwe ontwikkelingen zullen worden beschreven aan de hand van beschikbaarheid van mensen, kennis(infrastructuur) en beschikbare ruimte. Zo mogelijk wordt daarbij ingegaan op de ruimtelijke differentiatie binnen reconstructiegebieden. Op basis daarvan kunnen conclusies getrokken worden over (trends in) ontwikkeling van de werkgelegenheid (zie ook richtlijnadvies commissie m.e.r.).

De parameter bij dit criterium is: (Trends in) de ontwikkeling van werkgelegenheid. Als norm wordt gehanteerd de verwachte ontwikkeling van de gemiddelde werkgelegenheid in het buitengebied in Noord-Brabant.

De volgende stappen worden gehanteerd bij de effectbeschrijving:

1. Om een beeld te krijgen van de verandering in werkgelegenheid in de agrarische sector een kwantitatieve inschatting maken van het aantal agrariërs dat naar verwachting tussen 2003 en 2016 zal moeten stoppen (op basis van de effectbepaling bij criterium La-4)
2. Aangeven in welke gebieden de meeste stoppers worden verwacht.
3. Een inschatting maken van het aandeel stoppende agrariërs dat ook zonder reconstructie naar verwachting zou zijn gestopt, vanwege enerzijds economisch perspectief en anderzijds bestaande beperkingen op grond van Wav/Stankwet, zonder integrale zonerings
4. Een kwalitatieve verkenning van zich voordoende kansen voor nieuwe economische ontwikkelingen in de planperiode van het reconstructieplan (tot 2016) vanuit de volgende invalshoeken:
  - a. Versterking van nieuwe economische sectoren op het platteland (bijvoorbeeld toeristisch-recreatieve sector, kleinschalige zakelijke dienstverlening, zorg,...)
  - b. Versterking van de regionale kennisinfrastructuur
  - c. Stimuleren en clustervorming tussen bedrijven onderling en/of kennisinstellingen
  - d. Verbreding van de landbouw
  - e. Mate waarin plan meer of minder voorwaarden biedt voor toelating van vormen van bedrijvigheid in vrijkomende agrarische bebouwing
5. Waar mogelijk kansrijke en minder kansrijke gebieden voor nieuwe economische activiteiten identificeren. Bij de verkenning ook aangeven in hoeverre bestaande kansen door de reconstructie worden versterkt dan wel verzwakt. Beïnvloeding van deze dynamiek door de reconstructie kan langs verschillende wegen verlopen: via het directe ruimtelijke spoor (reconstructie faciliteert fysieke ruimte voor nieuwe ontwikkelingen); of in de sfeer van indirecte randvoorwaarden (bijvoorbeeld gunstiger condities voor bijvoorbeeld biologische landbouw of toeristisch-recreatieve ontwikkelingen)
6. Een inschatting in welke mate afname van werkgelegenheid in de agrarische sector en nieuwe economische ontwikkelingen per saldo kunnen leiden tot een grotere/kleinere/even grote ontwikkeling van de werkgelegenheid als het gemiddelde in het buitengebied in Noord-Brabant.
7. Categorisering van effecten uit stappen 1 t/m 6 naar kwalitatieve scores (zie onderstaande tabel)

Beoordelingsschaal sociaal-economische effecten	
Kwalitatieve effectscore	Categorie

+++	Ruim bovengemiddelde ontwikkeling van de werkgelegenheid
++	Bovengemiddelde ontwikkeling van werkgelegenheid
+	Iets bovengemiddelde ontwikkeling van werkgelegenheid
0	Ontwikkeling werkgelegenheid conform het Brabantse gemiddelde
-	Ontwikkeling werkgelegenheid iets onder het Brabantse gemiddelde
--	Ontwikkeling werkgelegenheid onder het Brabantse gemiddelde
---	Ontwikkeling werkgelegenheid ruim onder het Brabantse gemiddelde

De effecten worden, zoals aangegeven, in de beoordelingstabel beschouwd ten opzichte van de huidige situatie. In de fact sheet wordt daarnaast op kwalitatieve wijze beschouwd wat het extra effect van het reconstructieplan is in vergelijking met de autonome ontwikkeling (situatie 2016 zonder reconstructie).

#### Informatiebronnen en gebruikte modellen

- Belangrijkste informatie bron is het reconstructieplan zelf en de alternatieven die in het kader van het MER worden uitgewerkt.
- Informatie over bestaande economische activiteiten op het platteland en hun perspectieven Regionale kennis is essentieel om de kansen voor nieuwe economische ontwikkelingen in te kunnen schatten.

#### Relatie met monitoring

De mate waarin zich tijdens en na de reconstructie nieuwe economische ontwikkelingen in het landelijk gebied voordoen wordt gemonitord aan de hand van de criteria A3-2 en A3-4 uit het provinciaal beoordelingskader.

<b>Logboek invulling factsheets (Uit eindproduct te verwijderen)</b>		
Themaspecialist: Saskia Voets		
Versie beheer	Datum	Opsteller Factsheet
Versie 1	25 maart 2003	S. Voets
Versie 2	24 november 2003	J. Bakker
Versie 3	2 februari 2004	J. Bakker
<b>Vastgesteld voor effectbepaling</b>		<b>J. van der Wijst</b>
<b>Aanwijzing voor invulling factsheet</b>		
A. Informatiebronnen, wie levert informatie toe en in welke vorm (analoge kaart, GIS, kaartschaal		
B. Bewerkingslagen, welke, te zetten stappen 1 t/m x, wie doet ze		
C. Vereiste nauwkeurigheid (bv. Kaartschaal presentatie in MER, .....)		
<b>Vragen en opmerkingen tijdens het invullen van factsheet</b>		
<b>Opmerking projectleiding</b>		

<b>Factsheet MER/Reconstructie provincie Noord Brabant</b>		
<b>Reconstructiegebied</b>		<b>@@@PM</b>
<b>Aspect :</b>		<b>Wonen, werken en leefbaarheid</b>
<b>Deelaspect:</b>		<b>Leefbaarheid</b>
<b>Criterium :</b>	<b>Slv-2</b>	<b>Veranderingen in de leefbaarheid van kleine kernen</b>
<b>Reconstructiedoel:</b>		<b>Behoud en versterken van de leefbaarheid in de dorps- en kleine kernen</b>
<b>Corresponderend criterium in Startnotitie:</b>		<b>A3-5, A3-6</b>

## Verantwoording criterium

### *Beleidsmatige verantwoording criterium*

De beleidsmatige verantwoording van dit criterium is gebaseerd op de beleidscontext voor dit criterium zoals beschreven in het Koepelplan. Door autonome ontwikkelingen in de landbouw (met name nu relatief snelle vergroting naar minder maar grotere bedrijven) is naar verwachting over 10 jaar ongeveer de helft van de Brabantse boeren gestopt. Dit heeft grote gevolgen voor het landelijk gebied.

Het beleid in het koepelplan is er op gericht om een oplossing te bieden voor de drie geconstateerde sociaal-economische problemen:

- Het opvangen van sociale aspecten van veranderingen binnen de landbouwsector, in het bijzonder de krimp in de intensieve veehouderij
- Het stimuleren van alternatieve economische mogelijkheden voor het landelijk gebied;
- Het behoud en de versterking van de leefbaarheid op het platteland.

Bij het zoeken naar oplossingen moet worden aangesloten bij al lopende initiatieven of kan gebruik worden gemaakt van voorbeeldprojecten elders.

### *Relevante ingreep-effectrelatie*

Het Koepelplan geeft aan, dat in het reconstructieplan een sociaal-economische paragraaf wordt opgenomen. Hierin dient ook te worden aangegeven welke maatregelen worden genomen voor behoud en ontwikkeling van leefbaarheid op het platteland, en het oplossen van bestaande knelpunten in de leefbaarheid. Naast directe maatregelen in het kader van de reconstructie kunnen maatregelen op ander vlak indirect bijdragen aan een betere leefbaarheid (bijvoorbeeld het ontwikkelen van een aantrekkelijker landschap).

Om leefbaarheid op peil te kunnen houden moet er een economisch draagvlak zijn. Dit draagvlak kan negatief (door het verminderen van de agrarische bedrijvigheid) of positief (door de ontwikkeling van nieuwe economische dragers) worden beïnvloed.

Verwachte veranderingen in leefbaarheid worden bij dit criterium in de eerste plaats beschreven als het gevolg van de reconstructie. Bij deze evaluatie moet echter worden bedacht, dat er geen sprake is van een eenduidige relatie tussen ingreep (reconstructie) en effect (gevolgen voor leefbaarheid). Immers, ook zonder reconstructie doen zich ontwikkelingen voor die van invloed zijn op de leefbaarheid. Het proces van reconstructie zal deze al bestaande dynamiek beïnvloeden. Bij de effectbeschrijving zal moeten worden aangegeven in welke mate de reconstructie versterkend dan wel stimulerend kan werken op deze bestaande dynamiek.

De reconstructie kan ook indirect effect hebben op de leefbaarheid hebben, namelijk door meer of minder 'milieuruimte' te bieden voor deze nieuwe ontwikkelingen. Verandering in milieuruimte kunnen optreden door veranderingen in stanksituatie (meer/ minder stankcirkels) op plaatsen waar

ruimtelijk gezien nieuwe ontwikkelingen gewenst zijn (bijvoorbeeld in kernen of kernrandzones). Dit effect wordt eveneens bij dit criterium verkend.

### Wijze van effectbepaling

De effecten van de reconstructie op de leefbaarheid zal kwantitatief (voor zover mogelijk) en kwalitatief worden weergegeven met de kanttekening dat binnen ieder reconstructiegebied 'maatwerk' in de beschrijving geleverd moet worden.

De parameter bij dit criterium is de verandering in de huidige leefbaarheid.

Het reconstructiedoel kent geen taakstelling op grond waarvan een norm is af te leiden. Kwalitatief wordt het effect op dit criterium afgemeten aan de meerwaarde die de reconstructie kan bieden ten opzichte van het vigerende beleid op dit gebied. Om die reden heeft het ook geen zin om van iedere kern te kijken naar de leefbaarheid; bij grotere kernen zal de leefbaarheid niet of nauwelijks door reconstructie worden beïnvloed. Het gaat vooral om de kleine kernen in het buitengebied (minder dan 5000 inwoners).

Op basis van de informatie en de methodiek bij criterium Mi 3 (stank) wordt een overzicht gemaakt van aantal en ligging stankgevoelige objecten binnen bestaande stankcirkels. Daarnaast wordt eenzelfde overzicht gemaakt van de berekende ligging van stankcirkels in de situatie 2016 (berekening wordt uitgevoerd bij criterium Mi3) en wordt gekeken naar aantal en ligging stankgevoelige objecten binnen deze nieuwe stankcirkels. Enerzijds wordt ingeschat in welke mate de ontwikkelingsperspectieven van bestaande stankgevoelige objecten hierdoor veranderen. Anderzijds wordt ingeschat in welke mate in de situatie 2016 de mogelijkheden zijn veranderd voor nieuwe (stankgevoelige) ontwikkelingen /objecten.

De volgende stappen worden bij de effectbepaling gehanteerd:

1. Kwalitatieve beschrijving van de leefbaarheid van een (vooraf bepaalde) selectie van kleine kernen, op basis van specifieke kennis van de regio.
2. Inschatting van toekomstperspectief van de leefbaarheid in deze kernen. Een belangrijke bouwsteen daartoe is het in beeld brengen van de verwachte ontwikkeling van de werkgelegenheid in het buitengebied (Slv-1). Veranderingen in de landbouwstructuur en in het perspectief voor de ontwikkeling van nieuwe economische dragers zijn mede van invloed op de verwachte ontwikkeling van de leefbaarheid.
3. Nagaan in welke mate het reconstructieplan direct (via gerichte maatregelen) of indirect (door bijvoorbeeld stimulering van projecten en andere initiatieven, via grotere of juist kleinere milieuruimte) bijdragen levert aan vergroting of verkleining van de leefbaarheid en aan het perspectief zoals dat in stap 2 is geschetst.
4. Categorisering van effecten uit stappen 1 t/m 3 naar kwalitatieve scores (zie onderstaande tabel).

Beoordelingsschaal sociaal-economische effecten	
Kwalitatieve effectscore	Categorie
+++	Sterke vergroting van leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie
++	Vergroting van leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie
+	Beperkte vergroting van leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie
0	Geen verandering in leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie
-	Beperkte verkleining van leefbaarheid van kernen in vergelijking

	met de huidige situatie
--	Verkleining van leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie
---	Sterke verkleining van leefbaarheid van kernen in vergelijking met de huidige situatie

De effecten worden, zoals aangegeven, in de beoordelingstabel beschouwd ten opzichte van de huidige situatie. In de fact sheet wordt daarnaast op kwalitatieve wijze beschouwd wat het extra effect van het reconstructieplan is in vergelijking met de autonome ontwikkeling (situatie 2016 zonder reconstructie).

#### Informatiebronnen en gebruikte modellen

- Belangrijkste informatie bron is het reconstructieplan zelf en de alternatieven die in het kader van het MER worden uitgewerkt.
- Bronnen over aard en omvang van bestaande voorzieningen per type kern (PM nader te specificeren per gebied)
- Regionale kennis is essentieel om de kansen voor het draagvlak van regionale voorzieningen te kunnen inschatten.

#### Leemten in kennis

Er is geen gebiedsdekkend bestand beschikbaar met de ligging van alle voor geurhinder gevoelige objecten in het buitengebied. Wel is er een bestand beschikbaar waarin indicatief de begrenzing van de grotere eenheden (woongebieden, lintbebouwing, recreatieterreinen e.d.) is opgenomen.

#### Relatie met monitoring

De mate waarin zich tijdens en na de reconstructie veranderingen in het draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied voordoen wordt niet specifiek gemonitord. Wel wordt aan de hand van de criteria A3-5 en A3-6 uit het provinciaal beoordelingskader gemonitord in welke dorpsontwikkelingsplannen worden opgesteld en hoeveel projecten er worden ontwikkeld om de leefbaarheid te verbeteren.

<b>Logboek invulling factsheets (Uit eindproduct te verwijderen)</b>		
Themaspecialist: Saskia Voets		
Versie beheer	Datum	Opsteller Factsheet
Versie 1	26 maart 2003	S. Voets
Versie 2	27 november 2003	J. Bakker
Versie 3	2 februari 2004	J. Bakker
<b>Vastgesteld voor effectbepaling</b>		<b>J. van der Wijst</b>
<b>Aanwijzing voor invulling factsheet</b>		
D. Informatiebronnen, wie levert informatie toe en in welke vorm (analoge kaart, GIS, kaartschaal		
E. Bewerkingslagen, welke, te zetten stappen 1 t/m x, wie doet ze		
F. Vereiste nauwkeurigheid (bv. Kaartschaal presentatie in MER, .....)		
<b>Vragen en opmerkingen tijdens het invullen van factsheet</b>		
<b>Opmerking projectleiding</b>		

<b>Factsheet MER/Reconstructie provincie Noord Brabant</b>		
<b>Reconstructiegebied</b>		<b>@@@PM</b>
<b>Aspect :</b>		<b>Wonen, werken en leefbaarheid</b>
<b>Deelaspect:</b>		<b>Verkeer en Vervoer</b>
<b>Criterium :</b>	<b>Slv-3</b>	<b>Verandering in verkeershinder door nieuwe activiteiten in het kader van de reconstructie</b>
<b>Reconstructiedoel:</b>		<b>Tegengaan verkeershinder</b>
<b>Corresponderend criterium in Startnotitie:</b>		<b>A3-10</b>

### **Verantwoording criterium**

In het kader van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan streeft de provincie naar het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het landelijk en stedelijk gebied, het beperken van de geluidshinder, luchtverontreiniging en het energiegebruik door het verkeer.

In het Koepelplan is opgenomen dat mobiliteitseffecten veroorzaakt door maatregelen in het kader van de reconstructie geen negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Bij dit criterium gaat het om de bereikbaarheid en leefbaarheid; deze mogen niet negatief beïnvloed worden door de reconstructie. Nieuwe activiteiten in het kader van de reconstructie kunnen van invloed zijn op de verkeersintensiteiten, wat weer gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Daarnaast is als doelstelling in het Koepelplan opgenomen: voldoende infrastructuur ten behoeve van de bijzondere landbouwontwikkelingsgebieden (bijvoorbeeld projectvestiging glastuinbouw en duurzame projectlocaties intensieve veehouderij).

### **Wijze van effectbepaling**

De parameter voor dit criterium is de mate waarin verkeershinder kan toenemen als gevolg van nieuwe activiteiten in het kader van de reconstructie. De parameter bestaat uit twee onderdelen:

1. de mate waarin de hinder voor het verkeer zelf toeneemt, kwalitatief in te schatten aan de hand van informatie over de huidige I/C (intensiteit-capaciteit-) verhouding en de invloed van 'reconstructieverkeer' op deze verhouding;
2. de mate waarin de hinder voor de omgeving toeneemt (geluid, stank, barrièrewerking voor mens en dier)

In de effectscore weegt onderdeel (2) zwaarder dan onderdeel (1). Dit omdat wordt verwacht, dat toename van het verkeer als gevolg van de reconstructie niet zal leiden tot significante overschrijdingen van kritische I/C-verhoudingen (grenswaarde  $I/C > 0,8$ )

Bij dit criterium worden de effecten kwalitatief bepaald. Daarbij worden de volgende stappen gehanteerd:

1. In welke gebieden worden veranderingen verwacht in verkeersstromen als gevolg van (bijvoorbeeld) nieuwe vestigingslocaties voor landbouw, recreatie of andere vormen van bedrijvigheid of (indirect) van de integrale zonerings in het Koepelplan
2. Voor deze gebieden de huidige verkeerssituatie in beeld brengen, alsmede ook voor de belangrijkste toe- en afvoerwegvakken naar deze gebieden, en aangeven welke autonome ontwikkeling er (zonder reconstructie) voor deze wegvakken worden verwacht

3. Beschrijven van de belangrijkste bestaande knelpunten met betrekking tot hinder op deze wegvakken
4. De verandering in verkeersintensiteit als gevolg van de reconstructie wordt op basis van expert judgement ingeschat. Gezien het abstractieniveau van de ingrepen in de plannen (waardoor effecten op verkeer alleen maar tentatief zijn in te schatten) en omdat de plannen zo goed als geen rechtstreekse maatregelen en voorzieningen voor verkeer en vervoer bevatten heeft het geen zin om voor de huidige situatie met betrekking tot verkeersintensiteit in beeld te brengen op basis van verkeersmodellen (mocht dat wel nodig blijken, dan zijn deze bij de provincie beschikbaar, zie opmerking hieronder).
5. Het op basis van 4) maken van een inschatting van de verandering in hinder voor het verkeer en hinder voor de omgeving als gevolg van (1). Waar mogelijk aangeven in hoeverre hinder wordt veroorzaakt door vrachtverkeer, personenverkeer of een combinatie van beide. Aangeven in welke mate bestaande knelpunten worden verergerd, er nieuwe knelpunten ontstaan of wellicht ook knelpunten worden verminderd in ernst en omvang.
6. Aggregatie van de deelluitkomsten onder 4) en vertaling in een effectscore conform onderstaande tabel

Beoordelingsschaal milieueffecten	
Kwalitatieve effectscore	Categorie
+++	Zeer sterke afname van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
++	Sterke afname van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
+	Beperkte afname van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
0	Geen toe- of afname van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
-	Beperkte toename van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
--	Sterke toename van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie
---	Zeer sterke toename van verkeershinder in vergelijking met de huidige situatie

De effecten worden, zoals aangegeven, in de beoordelingstabel beschouwd ten opzichte van de huidige situatie. In de fact sheet wordt daarnaast op kwalitatieve wijze beschouwd wat het extra effect van het reconstructieplan is in vergelijking met de autonome ontwikkeling (situatie 2016 zonder reconstructie).

Informatiebronnen: wegenkaarten, categorisering van wegen.

Gezien de aard van de planmaatregelen en effecten is de verwachting dat gebruik van verkeersmodellen geen toegevoegde waarde levert voor de effectbepaling van de reconstructieplannen. Cluster VVI kan echter zonodig I/C-cijfers leveren voor provinciale wegen, rijkswegen en belangrijkste gemeentelijke wegen. Wel op basis van verouderd wegenmodel. Aan een nieuw model wordt gewerkt. Bestaande toestand in dit nieuwe model is medio 2004 klaar. Als er door de afdeling cijfers moeten worden opgeleverd, svp contact opnemen met het clusterhoofd, Michael van Egeraedt.

Het kan bij dit criterium zinvol zijn om in een globale gevoeligheidsanalyse de effecten van de reconstructie ten opzichte van de autonome ontwikkeling te verkennen.

## Relatie met monitoring

De daadwerkelijke verandering in verkeersintensiteiten en geluid en stank kan in het kader van de evaluatie van de uitvoering van het Reconstructieplan worden gemonitord. (criterium A3-10 uit de Startnotitie)

<b>Logboek invulling factsheets (Uit eindproduct te verwijderen)</b>		
Themaspecialist:		
Versie beheer	Datum	Opsteller Factsheet
Versie 1	21 maart 2003	S. Eitjes/J. Nuesink
Versie 2	1 december 2003	J. Bakker
Versie 3	2 februari 2004	J. Bakker
<b>Vastgesteld voor effectbepaling</b>		<b>J. van der Wijst</b>
<b>Aanwijzing voor invulling factsheet</b>		
G. Informatiebronnen, wie levert informatie toe en in welke vorm (analoge kaart, GIS, kaartschaal		
H. Bewerkingslagen, welke, te zetten stappen 1 t/m x, wie doet ze		
I. Vereiste nauwkeurigheid (bv. Kaartschaal presentatie in MER, .....		
<b>Vragen en opmerkingen tijdens het invullen van factsheet</b>		
<b>Opmerking projectleiding</b>		

<b>Factsheet MER/Reconstructie provincie Noord Brabant</b>		
<b>Reconstructiegebied</b>		<b>@@@PM</b>
<b>Aspect :</b>		<b>Wonen, werken en leefbaarheid</b>
<b>Deelaspect:</b>		<b>Verkeer en Vervoer</b>
<b>Criterium :</b>	<b>Slv-4</b>	<b>Verandering in verkeersveiligheid door nieuwe activiteiten in het kader van de reconstructie</b>
<b>Reconstructiedoel:</b>		<b>Tegengaan verkeershinder</b>
<b>Corresponderend criterium in Startnotitie:</b>		<b>A3-10</b>

### Verantwoording criterium

Dit criterium hangt nauw samen met het criterium Slv-5. Behalve het beleid genoemd bij dat criterium, is voor dit criterium verkeersveiligheid daarnaast het Convenant Duurzaam Veilig relevant. In het kader hiervan hebben Provinciale Staten begin 2001 het "Beleidskader Verkeersveiligheid" en de nota "De categorisering van het wegennet in Noord-Brabant – een opstap naar een duurzaam veilig wegsysteem" vastgesteld.

In het Koepelplan is als doelstelling opgenomen de implementatie van Duurzaam Veilig op het zogeheten onderliggend (gemeentelijk) wegennet.

Door maatregelen in het kader van de reconstructie kunnen de verkeersstromen in het reconstructiegebied worden beïnvloed. Dit kan invloed hebben op de verkeersveiligheid. Mogelijk kunnen zich ook effecten voordoen ten aanzien van externe veiligheid.

### Wijze van effectbepaling

De parameter voor dit criterium is de mate waarin verkeershinder kan toenemen als gevolg van nieuwe activiteiten in het kader van de reconstructie. De parameter bestaat uit twee onderdelen:

1. Verandering in de verkeersveiligheid
2. Verandering in de externe veiligheid

Vooralsnog wordt aan de onderdelen verkeersveiligheid en externe veiligheid bij de aggregatie een even zwaar gewicht toegekend. Een en ander nader te bezien op grond van een eerste verkenning van de gevolgen van de planalternatieven.

Risicocijfer (beleidskader verkeersveiligheid provinciaal wegennet 2000-2003)

Ten behoeve van de risicoanalyse is gebruik gemaakt van een nieuwe indicator. Deze indicator is het risicocijfer; dit is de kans om slachtoffer te worden bij een verkeersongeval op een bepaalde weg gerelateerd aan het aantal voertuigkilometers dat op de betreffende weg wordt gereden, uitgedrukt in "verkeersslachtoffers per miljoen voertuig-kilometers". Het geaccepteerd risicocijfer is het maximaal toelaatbare aantal verkeersslachtoffers gedeeld door de berekende toekomstige verkeersprestatie. Voor deze berekening is uitgegaan van het huidige provinciale wegennet. De cijfers voor 1986 en 2010 zijn derhalve hierop gebaseerd. Tevens is voor elke provinciale weg een actueel risicocijfer bepaald. Door het actuele risicocijfer van een provinciale weg met dit geaccepteerd risicocijfer te vergelijken geeft dit inzicht in de mate van onveiligheid voor de provinciale weg. Voor alle provinciale wegen is een actueel risicocijfer bepaald. Er zijn 49 wegen met een risicocijfer dat tweemaal zo hoog is als het geaccepteerde risicocijfer, uitgaande van de geformuleerde taakstelling in 2010. Voor gemeentelijke wegen is geen risicocijfer bepaald.

Contactpersoon voor informatie is Egmond van Coillie (VVI-Infra).

Voor de effectbepaling worden de volgende stappen gezet:

1. De stappen 1 en 2 van criterium Slv-3

2. Beschrijven van de belangrijkste bestaande knelpunten met betrekking tot verkeersveiligheid en externe veiligheid op deze wegvakken. Evenals bij verkeersintensiteit (SLV 3) geldt ook hier, dat het abstractieniveau van de plannen het weinig zinvol maakt om een analyse van de huidige verkeersveiligheid te maken; in dat geval het effect inschatten vanuit het algemeen principe 'als het drukker wordt, wordt het onveiliger'.
3. De toename in verkeersintensiteit als gevolg van de reconstructie wordt op basis van expert judgement ingeschat.
4. Beschrijven van de mate waarin de verkeersveiligheid en de externe veiligheid veranderen als gevolg van de reconstructie, op basis van stap 3; waar mogelijk inschatting van verandering in risico-cijfers en, als gevolg daarvan, ontstaan van nieuwe knelpunten in verkeersveiligheid (zie tekstkader)
5. Aggregatie van de deelopkomsten onder 4) en vertaling in een effectscore conform onderstaande tabel

Beoordelingsschaal milieueffecten	
Kwalitatieve effectscore	Categorie
+++	Zeer sterke toename van de verkeersveiligheid
++	Sterke toename van de verkeersveiligheid als g in vergelijking met de huidige situatie
+	Enige toename van de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie
0	Geen toe- of afname van de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie
-	Beperkte afname van de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie
--	Sterke afname van de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie
---	Zeer sterke afname van de verkeersveiligheid in vergelijking met de huidige situatie

De effecten worden, zoals aangegeven, in de beoordelingstabel beschouwd ten opzichte van de huidige situatie. In de fact sheet wordt daarnaast op kwalitatieve wijze beschouwd wat het extra effect van het reconstructieplan is in vergelijking met de autonome ontwikkeling (situatie 2016 zonder reconstructie).

Informatiebronnen: wegenkaarten, categorisering van wegen, verkeersongevallenregistratie, black-spots  
 Het kan bij dit criterium zinvol zijn om in een globale gevoeligheidsanalyse de effecten van de reconstructie ten opzichte van de autonome ontwikkeling te verkennen.

### **Relatie met monitoring**

De daadwerkelijke verandering in verkeersveiligheid kan in het kader van de evaluatie van de uitvoering van het Reconstructieplan worden gemonitord. (criterium A3-10 uit de Startnotitie).

<b>Logboek invulling factsheets (Uit eindproduct te verwijderen)</b>		
Themaspecialist:		
Versie beheer	Datum	Opsteller Factsheet
Versie 1	21 maart 2003	S. Eitjes/J. Nuesink
Versie 2	1 december 2003	J. Bakker
Versie 3	2 februari 2004	J. Bakker
<b>Vastgesteld voor effectbepaling</b>		<b>J. van der Wijst</b>
<b>Aanwijzing voor invulling factsheet</b>		
J. Informatiebronnen, wie levert informatie toe en in welke vorm (analoge kaart, GIS, kaartschaal		
K. Bewerkingslagen, welke, te zetten stappen 1 t/m x, wie doet ze		
L. Vereiste nauwkeurigheid (bv. Kaartschaal presentatie in MER, .....		
<b>Vragen en opmerkingen tijdens het invullen van factsheet</b>		
<b>Opmerking projectleiding</b>		