

In handen

Rechtbank Zeeland-West-Brabant  
sector bestuursrecht  
Postbus 90006  
4800 PA BREDA

Datum : 8 juni 2018  
Betreft : beroepschrift  
Uw kenmerk : BRE 18 /3007 WABOA

Edelachtbare vrouwe, heer,

Bij brief van 7 mei jl. is beroep ingesteld tegen de beslissing van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda van 28 maart 2018 om een omgevingsvergunning af te geven aan de gemeente Breda met kenmerk 2017/2662. Voormeld beroep is ook namens de medeondertekenaars van voormeld beroepschrift en de vereniging (voormalige) Zuidelijke Rondweg Breda ingediend. Een afschrift van de beslissing van burgemeester en wethouders van 28 maart 2018 treft u als **bijlage 1** aan.

Een afschrift van de zienswijze (met bijlagen) van 29 januari 2018 treft u als **bijlage 2** aan. Voor zover daarvan in dit beroepschrift niet wordt afgeweken verzoek ik u voormelde zienswijze, als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

De gemeente Breda is in de onderhavige zaak als belanghebbende aan te merken.

Met voormeld besluit van burgemeester en wethouders, hierna: B&W, van 28 maart 2018 kunnen wij ons niet verenigen. Primair verwijzen wij naar de inhoud van de zienswijze van 29 januari 2018. Gemakshalve zullen wij dezelfde indeling aanhouden als van het besluit van 28 maart 2018.

*Samenvatting en beoordeling zienswijze 7.1, blz. 13 van het besluit van 28 maart 2018 en reactie.*

In de zienswijze is – kort samengevat - door ons aangegeven dat er op geen enkele manier is onderzocht wat het huidige en toekomstige beeld is van het verkeer over de (voormalige) Zuidelijke Rondweg.

In de zienswijze is voorts een zestal vragen gesteld (blz. 2-3).

1. Welk percentage van het verkeer over de voormalige Zuidelijke Rondweg is bestemmingsverkeer en welk percentage is doorgaand verkeer? Het laatste onderzoek dateert van 2007, terwijl de huidige en toekomstige verkeersontwikkeling juist voor Breda reden is voor de aanpassingen van de voormalige Zuidelijke Rondweg. Als oplossing wordt aangedragen dat een verkeersonderzoek zou kunnen verricht.

Bij de beoordeling van en reactie op de zienswijze (7.1, blz. 13) geeft B&W aan dat er eerdere onderzoeken hebben plaatsgevonden waaruit is gebleken dat het sluip/transitieverkeer ongeveer 5-6% is en een te verwaarlozen fractie van dit aandeel vrachtverkeer betreft.

B&W doelt dan op het onderzoek dat in 2007 heeft plaatsgevonden, maar gaat daarbij niet in op de stellingname dat dit onderzoek gezien de huidige en toekomstige verkeersontwikkeling (inclusief de ontwikkelingen van de bedrijventerreinen zoals Rithmeester (west), Breepark (oost), en substantiële ontwikkelingen van woningen op terrein Amphia (Langendijk)) gedateerd is en gezien voormelde ontwikkelingen niet als basis van het besluit kan gelden, althans onvoldoende is om het besluit te dragen.

Door de gemeente is aangegeven dat een nieuw onderzoek te duur is, maar heeft tegelijkertijd aangegeven dat de plannen in tijd (5-10 jaar) slechts beperkte tijd effect hebben, zodat B&W de plannen heeft gebaseerd op modellen en aannames/verwachtingen. Zulks blijkt ook uit de beeldvormende sessies en de beantwoording van de vragen van de politieke partijen (bijvoorbeeld op de vraag (1) van Rutten (CDA) en de vraag (31) van Smans (D66). De vragen die door de politieke partijen zijn gesteld tijdens de tweede beeldvormende sessie van 11 januari 2018 zijn als bijlage 6 bij de zienswijze gevoegd.

Wij zijn van mening dat het onderhavige besluit van B&W op basis van een verkeersonderzoek uit 2007, de modellen en aannames en derhalve zonder gedegen feitenonderzoek niet kan worden gedragen.

Het is overigens opmerkelijk dat B&W voormeld standpunt inneemt terwijl op 8 februari 2018 een motie van D66 door de raad is aangenomen waar uit blijkt dat onder andere een kenteken/verkeersonderzoek moet plaatsvinden, de doorstromingseffecten en nieuwe vervoersvormen moeten worden onderzocht. De aangenomen motie van D66 (Smans) wordt als **bijlage 3** overgelegd.

Inmiddels door de gemeente Breda een kentekenonderzoek is gestart. Het onderzoek loopt van 4 juni tot 18 juni 2018. Het onderzoek moet uitwijzen welke type weggebruikers met welke frequentie gebruik maken van de weg. Deze gegevens worden gebruikt om te bepalen welke maatregelen het meest effectief zijn om de doorstroming te verbeteren. Kortom, ook de gemeente is niet overtuigd van de eerdere onderzoeken (uit 2007) en de daarop gebaseerde modellen en aannames, hetgeen wel de basis is voor het onderhavige besluit. Als **bijlage 4** wordt het persbericht van de gemeente Breda overgelegd.

De conclusie is gerechtvaardigd dat de eerdere onderzoeken waar men op doelt (uit 2007) niet meer actueel zijn en het besluit van B&W niet kan dragen.

2. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de effecten van de voorgenomen verbredingen en wijze van invoegen (ritsen) onder andere door vrachtverkeer, met alle risico's en gevolgen van dien.

Op voormelde vraag wordt door B&W nagelaten een reactie te geven, terwijl door de verbreding en aanzuigende werking van verkeer het verkeer dat door een dichtbevolkte woonwijk rijdt alleen maar zal toenemen, zodat het relevant is om ook de effecten te onderzoeken alvorens tot het onderhavige besluit te komen.

3. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen (met veel logistiek en evenementen) zoals Breepark (west), Rithmeester (oost), maar ook de ontwikkeling van woningen op het terrein van Amphia (Langendijk).

Door B&W wordt eenvoudigweg aangegeven dat rekening is gehouden met voormelde ontwikkelingen. B&W laat evenwel na te vermelden op welke wijze dat is gebeurd. Ook deze reactie van B&W is in licht van het vorengaande opmerkelijk. Immers er is vastgesteld dat het verkeersonderzoek en de modellen en aannames die hierop zijn gebaseerd achterhaald zijn. In 2007 was het niet mogelijk om rekening te houden met de ontwikkeling van de stad Breda in 2018. Vandaar ook de kritische vragen van onder andere CDA, GL en D66, hetgeen

heeft geresulteerd in voormelde motie en een verkeersonderzoek dat in juni 2018 zal plaatsvinden.

4. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de toename van het (zware) vrachtverkeer (al dan niet met vervoer van gevaarlijke stoffen) en de toekomstige ontwikkelingen.

Door B&W wordt niet ingegaan op voormelde zienswijze, terwijl door de verbreding en aanzuigende werking van verkeer het vrachtverkeer dat door een dichtbevolkte woonwijk rijdt alleen maar zal toenemen, zodat het relevant is om ook de effecten te onderzoeken alvorens tot het onderhavige besluit te komen.

5. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de effecten van de verbreding van de A58 en A27.

Deze vraag wordt door B&W wel genoemd, maar er wordt door B&W niet op ingegaan, terwijl onderzoek zal moeten plaatsvinden alvorens tot het onderhavige besluit te komen.

6. Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de maatschappelijke tendens dat landen en steden (al dan niet op basis van een klimaatakkoord) rekening dienen te houden met ernstige gezondheidsproblemen dat verkeer oplevert. Er zijn juist maatregelen nodig voor leefbaarheid en extra maatregelen om de concentraties fijnstof en stikstofdioxide en geluid terug te dringen.

Door B&W wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit toeneemt, ondanks de grotere verkeerstromen. In de modellen en aannames van B&W wordt uitgegaan van een ideaal beeld. De verbreding heeft volgens B&W geen effect op de leefbaarheid, milieu en geluid, omdat volgens B&W de normen niet worden overschreden. Daarbij wordt door B&W uitgegaan van de premisse dat een verbreding zorgt voor een betere doorstroming (ook in de flessenhals, de Franklin Rooseveltlaan) van verkeer en dat het verkeer in beweging blijft, hetgeen een positief effect zou hebben op de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. Daarbij wordt in het luchtkwaliteitsonderzoek Zuidelijke rondweg Breda ook uitgegaan van een maximale snelheid van 50 km/u

Het zou van grote mate van naïviteit getuigen om te denken dat de maatregelen geen aanzuigende werking hebben (en dus niet meer van stadsverkeer kan worden gesproken) en het verkeer binnen de kortste tijd weer vast staat. Extra asfalt is niet de oplossing. Bovendien is de gedachte dat verkeersdeelnemers maximaal 50 km/u rijden feitelijk onjuist

en alles behalve realistisch. Door de gemeente Breda is een gemiddelde snelheid van 70 km/u vastgesteld. Het handhaven van snelheid (hierover later meer) zal dit gedrag niet wezenlijk wijzigen. Dat is de realiteit van alle dag voor de omwonenden. De gezondheidsschade, zeker op langere termijn, door blootstelling aan geluid, fijnstof en stikstofdioxide is enorm. Het is gezondheidsschade die niet in de modellen en aannames van B&W voorkomt.

Door de wethouder is in de beeldvormende sessies aangegeven dat overleg met justitie heeft plaatsgevonden en de gemeente Breda heeft zeven radarposten gecreëerd. Van de kant van justitie worden evenwel geen garanties gegeven dat zij ook de capaciteit hebben om te kunnen handhaven. Het betreft dus een loze belofte. Zie in dit verband ook de vragen en antwoorden (onder andere 3, 7, 15, 19, 25) tijdens de tweede beeldvormende sessie (bijlage 6 bij de zienswijze).

Naast de (te hoge) snelheid zal een verbreding van de weg op drukke momenten nog meer (stilstaand) verkeer krijgen te verwerken, waardoor ook in die situatie de normen voor fijnstof/stikstofdioxide verder worden overschreden, met directe schade voor de gezondheid van de omwonenden (veel jonge gezinnen met kinderen) hetgeen voor ons onacceptabel is.

Daarmee wordt in de modellen en aannames van B&W evenmin rekening gehouden, omdat de in de modellen (en bijvoorbeeld het geluidsonderzoek (zie onderdeel 4.2 en 5 van voormeld onderzoek) wordt uitgegaan van een ideaal beeld van doorstroming van het verkeer:

- a. Met een snelheid van 50km/u
- b. Droogwegdek
- c. Een naar behoren werkende asfaltlaag (onderhoud van het asfalt is door de gemeente Breda niet uitgevoerd/uitgesteld).
- d. Zonder files

Het vorengaande is geen realiteit, waardoor de normen van fijnstof, stikstofdioxide en geluid flink worden overschreden. Door B&W wordt op het vorengaande niet ingegaan, behalve dat bij de *beoordeling 7.2* wordt erkend dat de gemiddelde snelheid op dit moment hoger is dan de maximaal toegestane snelheid.

Bij de *beoordeling 7.3 bij besluit van 28 maart 2018* wordt op het vorengaande niet ingegaan en wordt herhaald dat er sprake is van een positie effect op de luchtkwaliteit als gevolg van een betere doorstroming.

### *Samenvatting en reactie 7.4 bij besluit van 28 maart 2018*

De gemeente heeft te gehaast geen alternatieven onderzocht, dan wel werden – zonder enig onderzoek – op basis van aannames en verwachtingen eventuele alternatieven afgeschreven. Ook werden ketenpartners als Provincie, Rijkswaterstaat of overheidsorganen op Europees niveau niet betrokken bij een eventuele zoektocht naar alternatieven en subsidies. In de beeldvormende sessies zijn door de bewoners diverse alternatieven benoemd, welke alternatieven direct werden afgeserveerd als zijnde te duur of het onderzoek naar de mogelijkheden zou al te duur zijn.

B&W stuurt aan op de omgevingsvisie van 2040, terwijl de problemen op dit moment actueel zijn en er op de korte termijn onder andere de navolgende mogelijkheden hadden moeten worden onderzocht:

- a. Afwachten effecten verbreding A58/A27
- b. Slimmere doorstroommaatregelen
- c. Vermijden transitieverkeer
- d. Verbod op vrachtverkeer
- e. Instellen van een milieuzone
- f. Handhaving snelheid

B&W geeft in de beoordeling 7.4 aan dat:

1. Het vermijden van transitieverkeer niet het beleid is.

Dat is een opmerkelijk en ongeloofwaardig standpunt aangezien het beleid van de gemeente Breda er juist op gericht is om transitieverkeer over de voormalige Zuidelijke Rondweg te vermijden. Terzake wordt verwezen naar de zienswijze (blz. 1-2) waaruit blijkt dat de gemeente Breda op goede gronden (en dezelfde gronden als thans door ons worden aangehaald in 1989 heeft gekozen voor de herinrichting van de Zuidelijke Rondweg (van vierbaans naar tweebaans) en een de lus (A58/ nieuwe Zuidelijke rondweg) voor het transitieverkeer.

2. Het beperken van vrachtverkeer geen optie is omdat door woonbuurten zal worden gereden.

Ook dit is een niet aannemelijk standpunt. Waarom zou het vrachtverkeer door de woonwijken gaan rijden, terwijl er voor bestemmingsverkeer en transitieverkeer in 1989 een lus om Breda is gelegd?

3. De voormalige Zuidelijke Rondweg heeft als functie de omliggende wijken te ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer en instellen van een milieuzone is niet mogelijk.

De vraag is waarom niet. Natuurlijk moet er voor bestemmingsverkeer ontsluiting plaatsvinden en dat dient te gaan volgens de routing die de gemeente Breda voor ogen heeft. Verkeer van West naar Oost of visa versa gaat via de A58 en kan daarna de stad binnen rijden en afslaan de stad in.

4. Ten aanzien van de handhaving wordt verwezen naar het eerder genoemde.

#### *Samenvatting en reactie 7.5 bij besluit van 28 maart 2018*

Bij reactie 7.5 gaat B&W in op het proces voorafgaande aan het besluit. Wij handhaven hetgeen in de zienswijze dienaangaande is opgenomen. Door de wethouder wordt keer op keer aangegeven dat de verbreding uiteindelijk geen verbreding van de "flessenhals" de Franklin Rooseveltlaan (van tweebaans naar vierbaans) zal opleveren. De flessenhals zal dan verstopt raken met alle gevolgen van dien.

Overigens hebben ambtenaren van de gemeente Breda (waaronder de heer R. Goossens, projectleider van de onderhavige plannen) en de heer Neele (jurist bij de gemeente Breda) onder andere in voorlichting/informatiebijeenkomsten en in andere gesprekken van meet af aan aangegeven dat de voorgenomen plannen slechts van tijdelijke aard zijn, maar dat dit de opdracht is geweest en over 5-10 jaar de Franklin Rooseveltlaan wederom een vierbaansweg is. Het siert B&W niet om te ontkennen wat door diverse personen is gehoord.

In de zienswijze komen wij gemotiveerd tot de conclusie dat gezien al het vorengaande B&W handelt in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder de artikelen 3:2, 3:3, 3:4 en 3:46 Awb, hetgeen wordt gehandhaafd.

Door B&W wordt aangegeven dat zij niet heeft gehandeld in strijd met voormelde beginselen, omdat zij voldoende onderzoek (kentekenonderzoek(?)) heeft gedaan en daarmee feitelijk volledig voorbij gaat aan de zienswijze en bijvoorbeeld de door de gemeenteraad aangenomen motie.

Gelet op het vorenstaande verzoeken wij u dit beroep gegrond te verklaren en voornoemd besluit geheel te vernietigen, met veroordeling van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda in de kosten die wij in verband met de behandeling van dit beroep redelijkerwijs heb moeten maken.

Met vriendelijke groet,

L.P.J.M. van Woensel,  
mede namens,

B.J.P.M. Sterk

M. van Grootel

S. Sciarone

D. Moller

Vereniging (voormalige) Zuidelijke Rondweg Breda  
Namens deze, L.P.J.M. van Woensel, voorzitter