

Gemeente Breda
t.a.v het college van burgemeester en wethouders
postbus 90156
4800 RH BREDA

IN HANDEN

Breda, 29 januari 2018

Betreft: **Zienswijze met betrekking tot de ontwerp omgevingsvergunning voor de aanpassing Zuidelijke Rondweg nabij Fatimastraat tot Blauwe Keiweg d.d. 27 november 2017, tevens verzoek om burgerparticipatie.**

Geacht college,

Namens onder andere 95 omwonenden en hun gezinnen (Actiegroep Franklin Rooseveltlaan [FRL] / Zuidelijke Rondweg [ZRW] Breda) van de Franklin Rooseveltlaan te Breda (**bijlage 1**), waaronder ondergetekende, dien ik hierbij de zienswijze in tegen de ontwerp omgevingsvergunning voor de aanpassing Zuidelijke Rondweg (nabij Fatimastraat tot Blauwe Keiweg) van 27 november 2017. Een kopie van de ontwerp omgevingsvergunning is bijgevoegd (**bijlage 2**). Omwonenden als collectief, maar ook ieder voor zich verzoeken het college de navolgende zienswijze in het besluit over het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning mee te nemen en te besluiten om de aanvraag te weigeren c.q. de vergunning niet te verlenen.

Belanghebbenden.

Een ieder kan zijn / haar zienswijze ten aanzien van de ontwerp omgevingsvergunning kenbaar maken. De omwonenden zijn bovendien aan te merken als (direct) belanghebbenden (mocht het tot beroep komen), aangezien de aanpassing van de Zuidelijke Rondweg niet alleen betrekking heeft op de kruising Fatimastraat en Blauwe Keiweg, maar de voorgenomen aanpassingen hebben ook directe gevolgen voor de gehele Zuidelijke Rondweg / Franklin Rooseveltlaan en dientengevolge voor omwonenden.

Achtergronden.

De Zuidelijke Rondweg, ofwel Rijksweg 63, was al in de jaren dertig van de vorige eeuw gepland als autoweg rond Breda. De functie van autoweg kreeg de Zuidelijke Rondweg in 1963. Het werd de belangrijkste route om doorgaand verkeer te verwerken. Ten behoeve van de nieuwe rijksweg werd in 1965 een tunnel gebouwd.

Al snel nadat de weg daadwerkelijk was aangelegd, bleek de situatie verre van ideaal. De weg was gevaarlijk, in het bijzonder bij de tunnel en kon de grote verkeersstroom nauwelijks verwerken. Bovendien had de weg een bijzonder negatieve invloed op het leefklimaat van de bewoners van de langs de rondweg gelegen woningen. Zo ontstond het schrikbeeld van files, zwaar verkeer, ernstige

ongelukken en gekantelde vrachtauto's. Het viaduct werd symbool van de problematiek van de rondweg. Het symbool van verkeersoverlast, lawaai en stank, aldus de gemeente Breda.

Het vorengaande was voor de gemeente Breda reden om in actie te komen en in december 1989 ging het nieuwe gedeelte van de A58 (de nieuwe Zuidelijke Rondweg) open en de Zuidelijke Rondweg verloor daarmee zijn functie van rijksweg en werd aan de gemeente Breda overgedragen. De rondweg is nu een stadsweg en het doorgaande/transitie verkeer wordt over de A58 geleid.

De nieuwe functie en nieuwe vormgeving moet voorkomen dat met de groei van het verkeer weer meer doorgaand verkeer gebruik gaat maken van de stadsweg, met alle gevolgen van dien. De gemeente Breda wilde de verkeersdruk zo beperkt mogelijk houden. Als **bijlage 3** wordt overgelegd de informatie die de gemeente Breda destijds heeft gegeven en de basis vormt voor de herinrichting van de oude Zuidelijke Rondweg naar de huidige situatie van stadsweg.

Uit de overgelegde informatie blijkt nadrukkelijk wat de beweegredenen zijn geweest om de situatie te wijzigen en ruim baan te geven voor leefbaarheid en milieu en juist verkeersoverlast, files, zwaar verkeer, ongelukken en lawaai en stank (het schrikbeeld van die jaren) te vermijden.

Huidige situatie en doel.

Inmiddels zou de capaciteit van de oude Zuidelijke Rondweg onvoldoende zijn om de verkeerstromen af te wikkelen. Het doel van de voorgenomen aanpassing is om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. De oplossing daarvoor zou de voorgestelde aanpassing van de Zuidelijke Rondweg zijn.

De bewoners kunnen zich niet met de onderbouwing en belangenafweging verenigen. Het navolgende is daarbij van belang.

Bestemmings- doorgaand verkeer.

Zoals hierboven reeds is opgemerkt heeft de Zuidelijke Rondweg zijn functie als rijksweg verloren en heeft de gemeente Breda ervoor gekozen om met de herinrichting een stadsweg te ontwikkelen. Een stadsweg is gericht op bestemmingsverkeer. Het doorgaande verkeer dient over de A58 te rijden. Door de gemeente Breda is op geen enkele wijze onderzocht wat het huidige (en toekomstige) beeld is van het verkeer over de Zuidelijke Rondweg. Onder andere de navolgende vragen zijn daarbij aan de orde.

- Welk percentage van het verkeer over de Zuidelijke rondweg is bestemmingsverkeer en welke percentage is doorgaand verkeer? Het laatste onderzoek dateert van 2007, terwijl de huidige (en toekomstige) verkeersontwikkeling juist voor de gemeente Breda reden is voor de voorgenomen aanpassingen. Voor een bedrag van € 15.000,- is het mogelijk door Dufec BV, specialisten in verkeersonderzoek en verwerking van verkeerskundige data (dufec.nl) met camera's op alle toe-en afritten vanaf de A16 tot en met de A27 een onderzoek te laten verrichten. Ook zou de NHTV te Breda (met haar verkeersdeskundigen en studenten) kunnen worden verzocht mee te werken aan onderzoek (en oplossingen), zoals ook door de NHTV is aangeboden.
- 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.

- Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen, zoals Breepark;
- 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;
- Er wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de effecten van de verbreding van de A58 (huidige Zuidelijke Rondweg) en A27;
- 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 terug te dringen. De grenzen, die zijn gebaseerd op doorstroom en een maximum snelheid van 50 km/u, zijn al bereikt en worden feitelijk overschreden, doordat - zoals de gemeente Breda ook zelf aangeeft - door verkeersdeelnemers structureel sneller wordt gereden dan 50 km/u. Hierover later meer.

Gevolgen voorgenomen plannen (verbreding).

Een verbreding van de Zuidelijke Rondweg zal ontegenzeggelijk een aanzuigende werking van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer hebben. Als de A27 en/of A58 en/of A16 het verkeer niet kan verwerken (wegen die nu juist bedoeld waren om het sluipverkeer tegen te gaan!) zal dit ook tot gevolg hebben dat meer transitieverkeer/sluipverkeer gebruik zal maken van de Zuidelijke Rondweg, zeker als die meer capaciteit zou hebben. Navigatiesystemen zullen verkeer eenvoudigweg over de Zuidelijke Rondweg leiden, in plaats van het verkeer te laten aansluiten in de file.

Door het gemeentebestuur is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen zijn van de voorgenomen plannen. Het gemeentebestuur gaat uit van modellen en aannames/verwachtingen, maar heeft feitelijk geen onderzoek gedaan. Bovendien zijn de aannames te rooskleurig, omdat geen rekening wordt gehouden met neveneffecten (denk aan de aanzuigende werking waardoor een autonome groei van het wegverkeer over de stadsweg ontstaat en de realisatie van een nieuw bedrijventerrein, waardoor eveneens de druk op het stadsverkeer (met groot (vracht)verkeer) toeneemt).

Door het gemeentebestuur wordt aangegeven dat onderzoek te duur is, maar heeft tegelijkertijd aangegeven dat de voorgenomen plannen in tijd (5-10 jaar) slechts beperkte tijd effect hebben, voor zover de voorgenomen maatregelen al effect hebben en wordt er 3 mln. euro gespendeerd aan een tijdelijke oplossing, zoals de gemeente al aangeeft. Deze tijdelijke oplossing levert nu voor de omwonenden aanzienlijk meer hinder en gezondheidsschade op, terwijl binnen nu en 5 jaar alsnog een fundamenteel andere oplossing gevonden moet worden. Waarom dan nu investeren in deze wel erg korte tijdelijke oplossing in plaats van nu al – samen met de omwonenden - te werken aan een fundamentele oplossing welke in ieders belang is? Ook hier kom ik later op terug.

Leefbaarheid, milieu, geluid.

De verbreding heeft volgens het gemeentebestuur van Breda geen direct effect op leefbaarheid, milieu en geluid, omdat de normen niet worden overschreden. Daarbij wordt door het gemeentebestuur uitgegaan van de premisse dat een verbreding zorgt voor een betere doorstroming van het 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 een grote mate van naïviteit getuigen om te denken dat de maatregelen geen aanzuigende werking hebben (en dus niet meer van stadsverkeer gesproken kan worden) en het verkeer binnen de kortste tijd eenvoudigweg weer vast staat. Extra asfalt is in deze zaak eenvoudigweg niet de oplossing. Bovendien is de gedachte dat de automobilisten maximaal 50 km/uur rijden feitelijk onjuist en allesbehalve realistisch. Het wat vaker controleren op snelheid zal dit gedrag niet wezenlijk wijzigen. Het is de realiteit van alle dag voor de omwonenden. De gezondheidsschade, zeker op langere termijn, door blootstelling aan geluid en fijnstof productie van o.m. te hard rijdend gemotoriseerd verkeer, is enorm. Het is gezondheidsschade die niet in de modellen voorkomt, omdat die uitgaan van gemotoriseerd verkeer dat zich netjes aan de snelheid houdt.

Door de wethouder is in de beeldvormende sessies aangegeven dat er overleg met politie heeft plaatsgevonden en de gemeente zeven radarposten zal creëren, zodat de politie een plek heeft om te kunnen handhaven. Van de kant van de politie worden evenwel geen garanties gegeven dat zij ook daadwerkelijk capaciteit hebben om te kunnen handhaven. Het betreft dus een loze belofte, die de voorgenomen plannen niet kan ondersteunen. Alleen een continue (ook 's nachts!) controle door middel van cameratoezicht/trajectcontrole met een strak (uitgevoerd) handhavingprotocol kan gedrag mogelijk wijzigen.

Naast de (te hoge) snelheid zal een verbreding van de weg op drukke momenten als gezegd nog meer (stilstaand) verkeer krijgen te verwerken, waardoor ook in die situatie de normen voor fijnstof/stikstofdioxide (verder) worden overschreden, met een directe schade voor de gezondheid van de omwonenden (veel jonge gezinnen met kinderen), hetgeen onacceptabel is. Daarmee wordt in de modellen evenmin rekening gehouden, omdat in de modellen (en bijvoorbeeld het geluidsonderzoek zie onderdeel 4.2 en 5 van voormeld onderzoek) uit wordt gegaan van een ideaal beeld van een doorstroming van het verkeer met een rijnsnelheid van **1.** 50 km/u op een **2.** droog wegdek, met een **3.** naar behoren werkende asfalt laag en **4.** zonder files, hetgeen op dit moment niet de realiteit is, waardoor normen van fijnstof, stikstofdioxide en geluid flink worden overtreden. De toegestane aftrek wordt lager bij een hogere snelheid, hetgeen alleen kan worden opgelost met permanent toezicht op snelheid en een goed werkende asfalt laag.

Alternatieven.

Het gemeentebestuur 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 de Provincie of Rijkswaterstaat of overheidsorganen op Europees niveau niet betrokken bij een eventuele zoektocht naar mogelijke alternatieven en subsidies. In de beeldvormende sessies zijn door de bewoners diverse alternatieven benoemd, welke alternatieven direct werden af gereserveerd als zijnde te duur of het onderzoek naar de mogelijkheden zou al te duur zijn. De gecombineerde alternatieven die aangedragen zijn onder andere (maar niet uitsluitend) de volgende:

- (Gedeeltelijke) Ondertunneling van het tracé (ZRW/FRL), zoals in andere steden met vergelijkbare problematiek zoals Den Haag en Groningen (vgl. voorstel BOVON, **bijlage 4**);
- Afwachten effecten aanpassingen/verbreding A58/A27;
- ‘slimme’ doorstromingsmaatregelen;
- Vermijden van transitieverkeer;
- Verbod op vrachtverkeer;
- Verbod op vrachtverkeer met vervoer gevaarlijke stoffen;
- Instellen van een milieuzone;
- Handhaving van snelheid doormiddel van permanente trajectcontrole / camera toezicht.

De start van de procedure met het voorlopige ontwerp en de voorlichting/informatiebijeenkomst

Na een valse start met een bekendmaking van de plannen van het gemeentebestuur vlak voor de zomervakantie 2017 hebben de bewoners door middel van een brief van 25 juli 2017 aan B&W op het voorlopig ontwerp gereageerd. Voormelde brief wordt als **bijlage 5** overgelegd.

Daarna heeft er op 24 oktober 2017 een voorlichting/informatiebijeenkomst bij de gemeente plaatsgevonden, waarbij diverse ambtenaren de plannen uit de doeken hebben gedaan en – toen al – werd aangegeven dat dit een tijdelijke oplossing zou zijn en een verbreding van de Franklin Rooseveltlaan binnen een aantal jaren zou worden gerealiseerd om de capaciteit te verhogen. De omwonenden kregen geen gehoor en antwoorden op hun gerechtvaardigde vragen zoals die volgen uit de brief van 25 juli 2017.

Sterker nog, door de ambtenaren werd aangegeven dat de omwonenden geen schijn van kans hadden dat de plannen nog zouden worden gewijzigd. Immers de voorgenomen plannen zouden in het huidige bestemmingsplan passen en de omwonenden kregen het advies om zich – mede in verband met de verkiezingen te richten op de politiek. De omwonenden hebben geen antwoorden op hun vragen gekregen en voelden zich niet serieus genomen, waardoor er grote onrust en wantrouwen in de richting van de gemeente is ontstaan.

Beeldvormende sessies.

Sinds 7 september 2017 vergadert het gemeentebestuur op een nieuwe manier. Door deze nieuwe werkwijze ontstaat er meer zinvolle interactie met inwoners, waardoor hun inbreng een belangrijkere plaats krijgt. Op 11 januari 2018 en 18 januari 2018 hebben beeldvormende sessies plaatsgevonden, waarbij de omwonenden vragen hebben kunnen stellen aan de wethouder en de Raad en voorts hun standpunt kenbaar hebben kunnen maken. Naar aanleiding van de sessie van 11 januari 2018 hebben de leden van de fracties vragen gesteld aan de wethouder. Deze vragen zijn beantwoord. Als **bijlage 6** worden de vragen van de fracties en de antwoorden van de wethouder overgelegd.

De omwonenden hebben in de sessie van 18 januari 2018 vastgesteld dat de vragen niet of nauwelijks inhoudelijk worden beantwoord en het gemeentebestuur de plannen heeft gebaseerd op modellen en aannames/verwachtingen, op basis waarvan men niet tot de conclusie kan komen dat het gemeentebestuur op basis van feitenonderzoek de volle overtuiging kan hebben dat de voorgenomen plannen voor een structurele oplossing zullen zorgdragen, waarbij serieus rekening wordt gehouden met de omwonenden/direct belanghebbenden. Sterker nog: gaandeweg het proces is het gemeentebestuur zelf tot het inzicht gekomen dat deze plannen een houdbaarheidsdatum hebben van enkele jaren.

De salami (en het uiteindelijke doel/gevolg).

Door de wethouder wordt in de beeldvormende sessies en de media keer op keer aangegeven dat de voorgenomen plannen (uiteindelijk) geen verbreding (van tweebaans naar vierbaans) van de Franklin Rooseveltlaan zal opleveren. Ambtenaren van de gemeente Breda (waaronder de heer Goossens, projectleider van onderhavige plannen en de heer Neele, jurist bij de gemeente Breda) hebben onder andere in voorlichting/ informatiebijeenkomsten en andere gesprekken in de richting van de omwonenden 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 zal zijn.

Voor een uiteindelijke verbreding van de Franklin Rooseveltlaan zou – volgens de ambtenaren – geen besluit noodzakelijk zijn omdat die verbreding onder het huidige bestemmingsplan zou vallen. Omwonenden hebben de overtuiging dat de voorgenomen verbreding tot gevolg heeft dat het verkeer in de flessenhals (Franklin Rooseveltlaan) tot stilstand zal komen en het gemeentebestuur van Breda stukje bij beetje deze (verkeerde) kant op gaat, hetgeen ook door de ambtenaren wordt bevestigd.

Conclusie.

Gezien al het vorengaande zijn omwonenden de mening toegedaan dat het gemeentebestuur van Breda handelt in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder:

Artikel 3:2 Awb (zorgvuldigheid en belangenafweging).

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. De gemeente is verplicht om zich een goed beeld te vormen van de bij een besluit betrokken belangen en de betrokken belangen te onderzoeken. Het is evident dat het gemeentebestuur van Breda in dezen niet zorgvuldig te werk is gegaan en de belangen onvoldoende heeft afgewogen.

Artikel 3:3 Awb (verbod van détournement de pouvoir).

Het bestuursorgaan gebruikt de bevoegdheid tot het nemen van een besluit voor een ander doel dan waarvoor de bevoegdheid is verleend. Het gemeentebestuur tracht door middel van de voorgenomen plannen een hoger doel, namelijk verbreding van de Franklin Rooseveltlaan te realiseren. Het gemeentebestuur geeft zelf aan dat het effect van de verbreding slechts van beperkte duur is en door ambtenaren van de gemeente Breda wordt aangegeven dat uiteindelijk de Franklin Rooseveltlaan weer vierbaans zal worden, waarmee de gemeente haar bevoegdheid gebruikt voor een ander doel dan waarvoor de bevoegdheid is verleend.

Artikel 3:4 Awb (belangenafweging; evenredigheidsbeginsel) en artikel 3:46 Awb (motivering).

Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af en indien en voor zover voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen ondervinden van het besluit dan mogen die nadelige gevolgen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het is evident dat het gemeentebestuur – zonder enig onderzoek – plannen wil doorvoeren, waarvan op voorhand vaststaat dat deze een beperkte houdbaarheid hebben en de gerechtvaardigde belangen van de omwonenden ten aanzien van leefbaarheid, lucht, geluid en waarde van de woningen met voeten worden getreden. Dit leidt tevens tot de conclusie dat de besluitvorming niet berust op een deugdelijke motivering en derhalve in strijd is met het motiveringsbeginsel.

Aansprakelijkheid.

Gezien al het voorgaande wordt de gemeente Breda door middel van dit schrijven voor alle schade aansprakelijk gesteld.

Tot slot, de mening van de omwonenden en raadsleden wordt ook gedeeld door de heer R. Hornman, verkeersdeskundige aan de NHTV in Breda, die in een artikel in BN De Stem van 24 januari 2018 over hetgeen voorligt zegt: "Dit lijkt op pappen en nathouden. Ik voel met iedereen mee die zegt dat dit een lapmiddel is". Een duur lapmiddel wel te verstaan. Ook Hornman geeft aan dat er alternatieven moeten worden onderzocht.

Verzoek burgerparticipatie.

Het moge duidelijk zijn dat de omwonenden zich erg betrokken voelen bij de leefbaarheid van de omgeving waarin ze wonen, zeker als dat ook een direct effect heeft op de gezondheid van hun gezin met kinderen. De omwonenden willen graag in samenwerking met de gemeente trachten om de voorliggende problematiek op een acceptabele wijze te lossen, zodat een oplossing die mede door de omwonenden wordt geformuleerd ook door de omwonenden wordt gedragen. Burgerparticipatie heeft onder andere bij de Blankenburgtunnel, Rijnlandroute en recent de reconstructie N211/Wippenpolderlaan bij Den Haag bijgedragen tot een acceptabele oplossing die door de gemeente en omwonenden wordt gedragen. Voormelde reconstructie is door F. Vermeulen (VVD), gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland opgepakt.

Mede namens de omwonenden behoud ik mij het recht voor om deze zienswijze nog nader aan te vullen. De Actiegroep Franklin Rooseveltlaan [FRL] / Zuidelijke Rondweg [ZRW] Breda zal worden ondergebracht in een vereniging.

Verzoek.

Gezien al het voorgaande verzoek ik u mede namens de omwonenden niet te besluiten om de verzochte vergunning te verlenen en mij schriftelijk op de hoogte te stellen van uw besluit.

Met vriendelijke groet,

mede namens de omwonenden / Actiegroep Franklin Rooseveltlaan [FRL] / Zuidelijke Rondweg [ZRW] Breda.

L.P.J.M. [Lawrence] van Woensel

Bijlagen