

Beste heren Coffeng en Hus,

Middels deze brief willen wij reageren op het besprekingsverslag van de bijeenkomst met bewoners op 3 december 2018. Het verslag bevat een aantal onjuistheden, die ons doen interpreteren, dat u niet geheel juist geïnformeerd bent. Omwille van een juist en gezamenlijke beeld, willen wij u van deze informatie voorzien.

Onderstaande de aanvullingen op het besprekingsverslag;

1. Het doel van het project vinden wij vreemd verwoord. U geeft hierbij aan dat het doel is om doorstromingsmaatregelen te bedenken, waarbij rekening gehouden wordt met leefbaarheid. Voor ons impliceert doorstromingsmaatregelen bedenken, dat daarmee het verkeer als zodanig niet wordt verminderd. Die beperking willen wij ons niet opleggen. Voor ons is een mogelijke oplossing juist ook inzetten op het reduceren van het verkeer op de Zuidelijke Rondweg. Het doel van het project moet dus zijn om als stadsontsluitingsweg te dienen voor Breda (als dat de wens van de gemeente is), maar wel de impact voor de bewoners terug te brengen tot normale proporties (in geluid, vervuiling en gevaar). Normaal (c.q. leefbaar) is in deze significant lager dan nu, want flinke toenames in de laatste jaren.
2. U benoemt onder “ontwikkeling en functie van de zuidelijke rondweg” dat deze een “logische” ontwikkeling doorgemaakt heeft die hand in hand gaat met de toename van het autoverkeer. Dit is ons inziens een verkeerde zienswijze. In de structuurvisie 2020 is er juist sprake van een afbouw van verkeer en vermindering van de functie van de Zuidelijke Rondweg. In de Structuurvisie 2020 stond de Zuidelijke Rondweg ook niet benoemd als stedelijke as. Pas in de structuurvisie 2030 is door de gemeente de functies van stads-ontsluitingswegen en stedelijke assen volledig geconcentreerd op slechts de Noordelijke Rondweg en Zuidelijke Rondweg. Overigens is daarbij aangegeven dat dit voor de Zuidelijke Rondweg zonder toename van verkeer zou zijn tot 2030 en daarbij ook aangevend dat na 2030 zeer majeure investeringen nodig zijn om deze wegen te kunnen equiperen.

Maw we kunnen dus spreken van een periode 1989-2007, waar de weg slechts wijkontsluitingsweg is, een periode 2007 tot 2013 waar de weg in de structuurvisie 2020 geen onderdeel uitmaakt van de stedelijke assen en vervolgens na de publicatie van de visie 2030 is dit wederom verder opgerekt naar 1 van de 2 enige stadsontsluitingswegen in Breda.

De verkeerstoename is niet te wijten aan “logische” ontwikkeling, maar door bewuste planologische acties en beleid van de gemeente Breda. Met name dus de verandering in de visie 2030 en de daarmee gepaard gaande ontwikkeling van de gebieden rond de entrees van de Zuidelijke Rondweg en het achterwege blijven van noodzakelijke verbreding van de rondwegen in en om Breda die als alternatief moeten dienen. Dit alles zonder enige aanpassing die de leefomgeving van de bewoners (en niet van de weg) verbetert.

3. “Het bundelen en vlotte afwikkeling van het autoverkeer staat centraal”. Ook hier geeft u een eenzijdig beeld. De gemeente schrijft in haar structuurvisie op diverse plekken, dat de impact aan de Noordelijke rondweg ligt, waar tot 2030 een verkeerstoename te verwachten is en niet op de Zuidelijke Rondweg. Andere maatregelen (zoals benoemd in de structuurvisie als investeren in openbaar vervoer, alternatieve infrastructuur en fiets) moeten juist leiden tot vermindering van autoverkeer of op zijn hoogst gelijk blijven. Het betreft dus niet het vlot laten afwikkelen, maar het verminderen van het auto/vracht-verkeer wat centraal moet staan.
4. “Uit het kentekenonderzoek...” En “Tussen permanente meetpunten...” Uit deze onderzoeken blijkt nog wel veel meer dan u hier beschrijft. En wij wijzen er u ook op, dat u met het door u beschrevene een beeld geeft dat u dit niet grondig heeft geanalyseerd. Gelukkig heeft u verschillende actiepunten opgenomen, dus hopelijk corrigeert u deze stellingen.
 - a. Er zit een significant verschil en geen klein verschil in de meting vrachtverkeer. Zodanig significant dat dit ongeveer 5x zoveel is als in de lus-metingen. Bijgevoegde excel beschrijft de totale onzorgvuldigheid van de lus-metingen en daarmee ook de metingen waarmee de gemeente alle veranderingen heeft ingezet (immers de tellingen kwamen pas later). Gezien de waardes van de lusmetingen voor vrachtverkeer en de piekmomenten van verschillende gemeten situaties, kunnen we zelfs spreken over 10x meer vrachtwagens als in de lusmetingen op piekdagen.
 - b. Er is ook een zeer significant toename van vrachtverkeer op piekbelastingen, die niet in de tellingen is meegenomen. De tellingen gaan uit van normale dagen. De werkelijke belasting voor omwonenden ligt dan ook significant hoger dan de rapporten weergeven.
 - c. Er is relatief gezien ook significant meer vrachtverkeer dan de bestemming Breda heeft, dan dat er personenverkeer is dat niet de bestemming Breda heeft. Dit is grofweg 3 keer meer.
 - d. Uit het tellingen-onderzoek kan ook nog worden geconcludeerd, dat 80% van het vrachtverkeer Breda verkeerd binnen rijdt en dus onnodig de Zuidelijke Rondweg gebruikt en de leefomgeving van de bewoners belast.

U begrijpt het belang, dat wij als bewoners en belanghebbenden hebben in een conclusie en adviezen die ook daadwerkelijk wat gaat doen aan de nijpende situatie op de Zuidelijke Rondweg.

In onze visie moeten maatregelen op korte termijn worden gecombineerd met een structurele oplossing in de visie 2040. Met name blijkt uit deze cijfers dat een significante hoeveelheid verkeer, met name vrachtverkeer te vermijden is en hiervoor kunnen korte termijn-oplossingen effectief worden ingezet, zoals we hebben aangedragen;

- Slimmere doorstroom-maatregelen
- Vermijden transitie-verkeer
- Verbod op doorgaand vrachtverkeer
- Instellen van een milieuzone

- Handhaving snelheid

Voor de lange termijn pleiten wij ervoor om bewust te zijn dat de noodzaak tot structurele aanpassingen onder de huidige toename van verkeer sneller op ons afkomt. In de visie 2030 werd reeds gesproken over noodzakelijke grote investeringen voor de weg in het tijdvak 2030. Uit de onderzoeken blijkt dat er wel een verkeerstoename is, die dus sneller gaat dan in de eerdere projecties en pleiten wij ervoor om niet langer deze structurele investeringen uit te stellen, maar deze juist naar voren te halen en nu werk te maken van een structurele aanpak. Naar onze mening is ondertunneling van het midden tracé daarbij het meest relevante te onderzoeken alternatief.

Wij hopen u hiermee van de nodige inzichten te hebben voorzien. Graag werken wij met u samen om tot een goede korte termijn en lange termijn visie te komen over de noodzakelijke aanpassingen aan de Zuidelijke Rondweg, zodat die voor de bewoners en de stad Breda tot een duurzame oplossing leidt.

met vriendelijke groeten

Vereniging Voormalige Zuidelijke Rondweg Breda