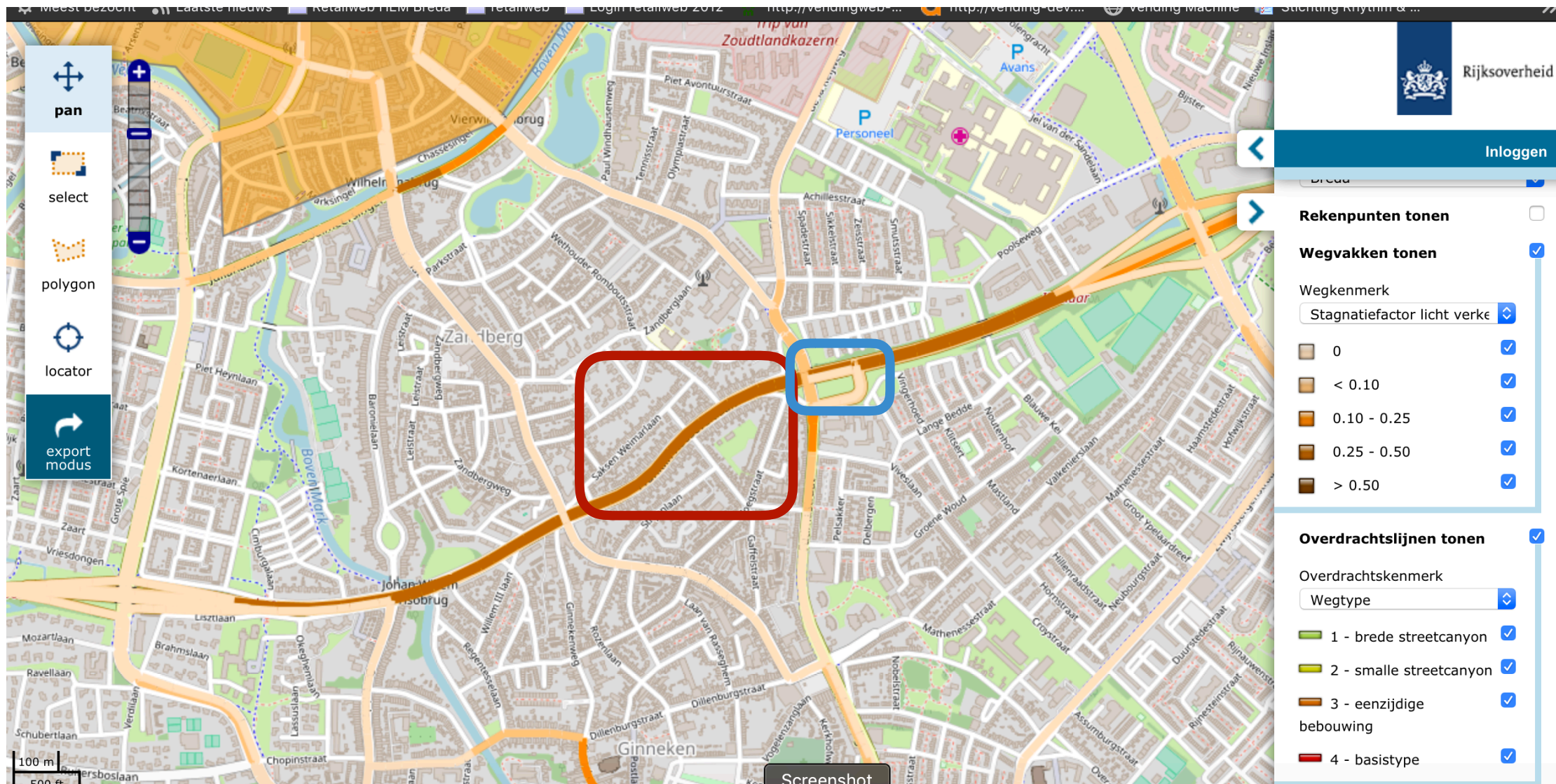




Gemeente: Maatregelen gericht op doorstroming hele traject ZRW - ook voor op het Tunnel traject

Echter:

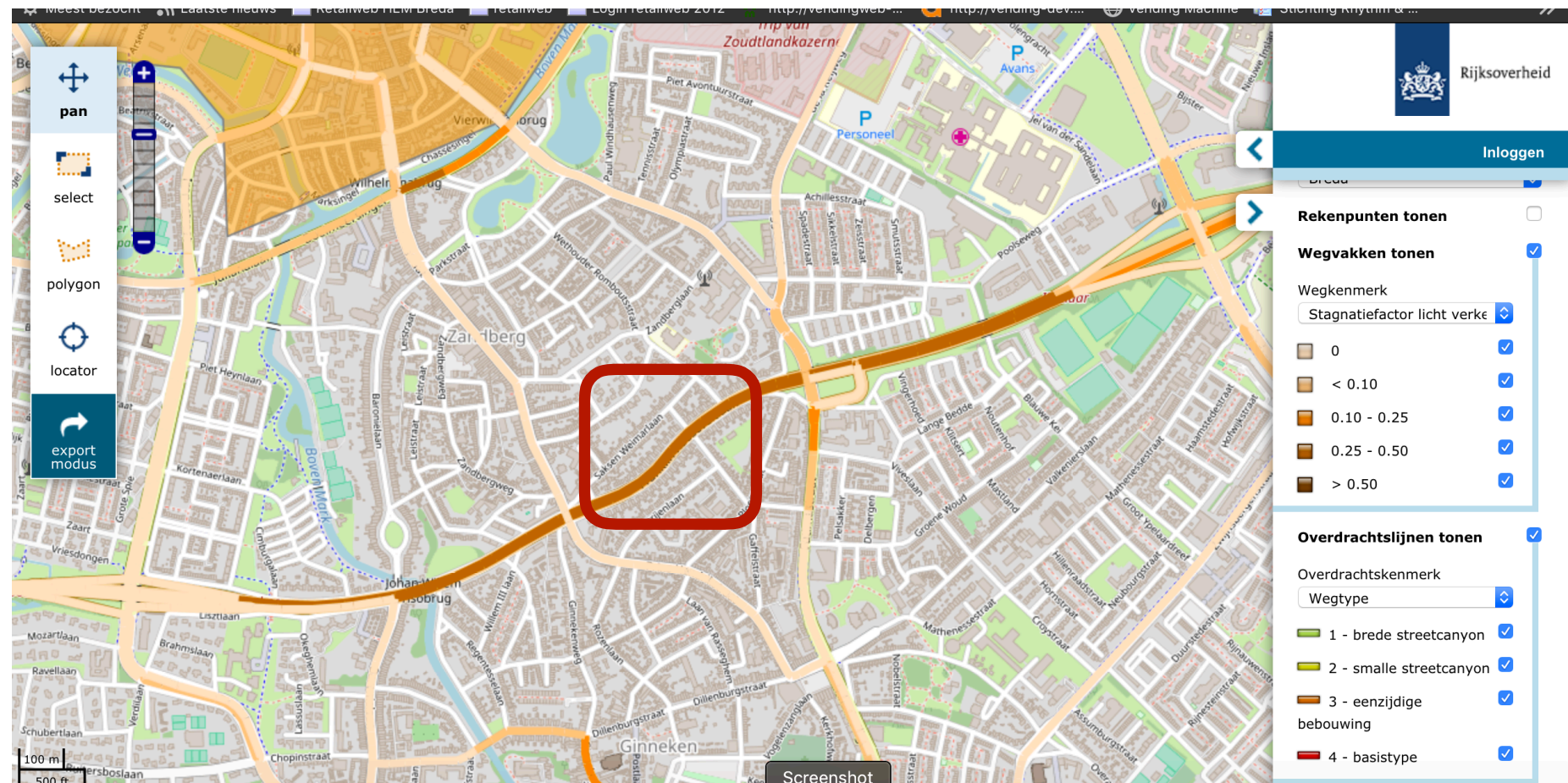
- Rode vlak= gebied met dichtste bevolkingsdichtheid
- rode vlak= gebied waar de huizen het dichtst op de ZRW staat (6 meter)

Gemeente heeft onderstaande onderzoeken echter alleen in het blauwe vak laten uitvoeren

- Geluidsonderzoek
- Luchtkwaliteit

Het effect op geluid en luchtkwaliteit van de aanpassingen is dus niet doorberekend voor het gebied met de dichtste bevolkingsdichtheid en waar de huizen het dichtst op de ZRW staan. daarnaast wordt er uitgegaan van onjuiste aantallen verkeer en wordt het gebaseerd op een snelheid van 50km /u terwijl in werkelijkheid er gemiddeld 70 km wordt gereden.

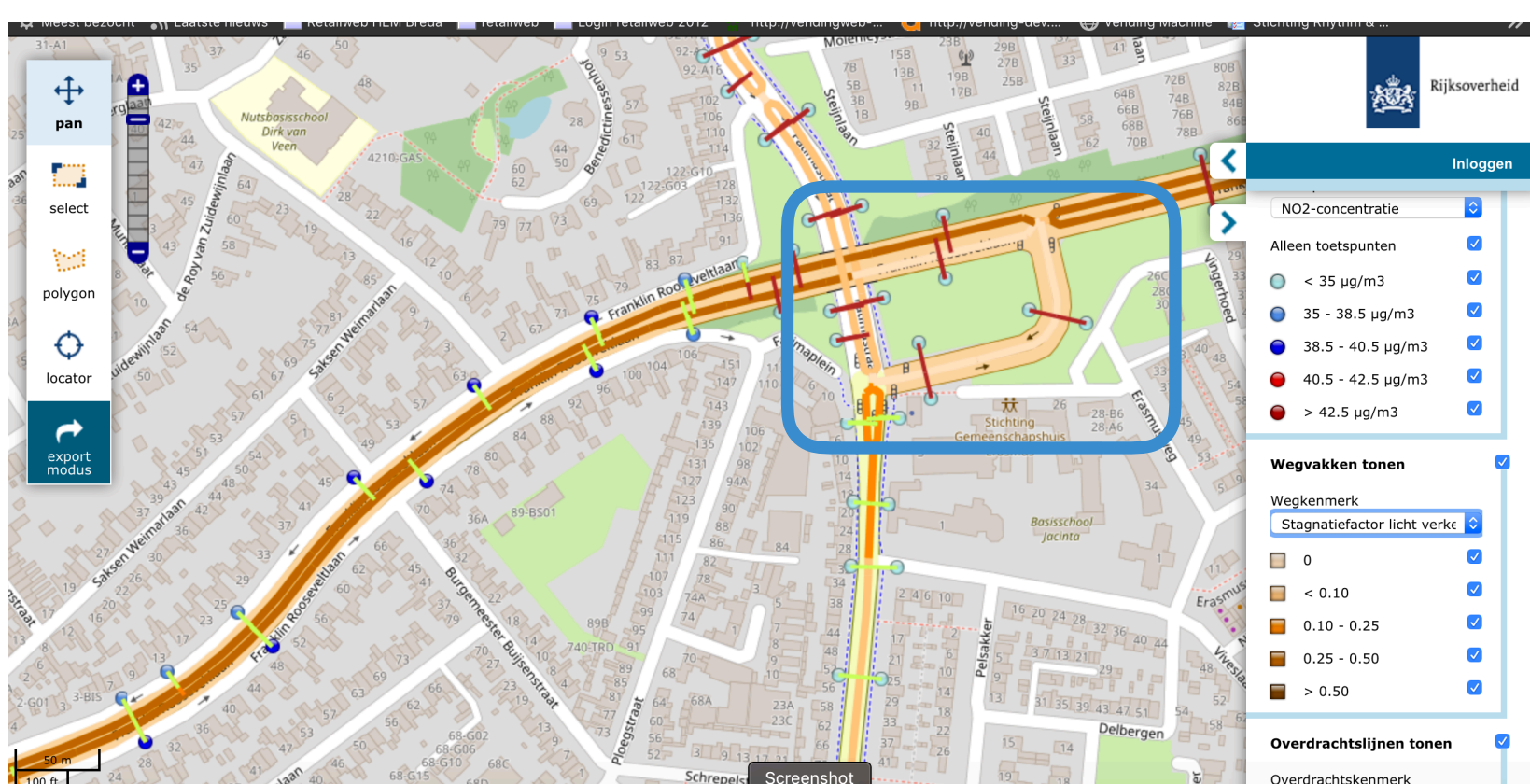
Bron: Rijksoverheid RSL



**Gemeente: Maatregelen gericht op doorstroming hele traject ZRW
- ook voor op het Tunnel traject**

Echter:

- Geluidsonderzoek
 - Obv Input onjuiste gegevens Gemeente 2016 (29300) 2028 (35200)
 - kenteken onderzoek 2018 toont aan : 2018 (33200) ==> 15% tov 2016 ipv 1,5% per jaar
 - Gevolg: onjuiste prognose voor geluidsoverlast
 - Tunnel trace is niet eens onderzocht terwijl hier de hoogste bevolkingsdichtheid is
 - Cijfers gebaseerd op 50km terwijl gemeente ook toegeeft in vergadering dan de snelheid eerder rond 70Km ligt. Dat geeft 2 DB verhoging en is dus nu al in strijd met het wettelijk kader



Afb: 1.1



Afb: 1.2

Punt 0 algemeen

- Gemeente: de aanpassingen betreffen maar een klein gedeelte van het totale traject (BLAUWE VAK)
- Plan: afritten verdubbelen, invoegstroken verlengen
- Gebaseerd op kruispunt berekeningen (Theorie)

Realiteit:

- Stagnatie licht verkeer is op het gehele traject (recht doorgaand) (zie afbeelding 1.2)
- Volgens RSL (Rijksoverheid metingen), is er weinig tot geen stagnatie op of onderaan de afslag (zie afbeelding 1.1) Blauwe vak
- Het tunnelbak trace blijft 1 baan in beide richtingen met stagnatie en voor de eerste rij huizen ook 2 banen
- Onderaan de afslag moet het verkeer naar 1 baan

Effect plan:

- doorstroming wordt nauwelijks verbeterd omdat het verkeer zowel rechtdoor en onderaan de afslag weer naar 1 baan moet
 - gevolg is dubbele opstel capaciteit voor de verkeerslichten en daarna
 - ♣dubbel geluidsoverlast voor omwonenden
 - ♣dubbel fijnstof uitstoot voor omwonenden
- Door voor het oog een minder lange rij, heeft dit een aanzuigende werking op overig verkeer hetgeen leidt tot meer verkeer in het tunnel trace
- De Gemeente stelt hier geen maatregelen tegenover, sterker heeft het dichtst bevolkte gebied niet eens onderzocht

Punt 1: geldigheid verkeersonderzoek 2007

Uitgangspunten/feiten:

- Gemeente stelt dat het verkeersonderzoek van 2007 nog actueel genoeg is om maatregelen op de baseren.
- Autonome groei 1,5% per jaar.

Feiten

- Obv laatste verkeersonderzoek 2018 en bovenstaand gegeven van autonome groei is er aan verkeer op de ZRW in 2030:
 - 33000 (2018) 41000 auto's per dag over de ZRW
 - 600 (2018) 720 zware vrachtwagen per dag
- Geluid onderzoek 2016 is aantoonbaar al niet meer actueel, laat staan het onderzoek van 2007 (verkeer Tunnel traject)

Verkeersbewegingen	2016	2018	Prognose 2028
Geluidonderzoek	29.300		35.200
Kenteken onderzoek 2018		33.000	

- 2028 zou een 20% stijging zijn
- 2018 is reeds een stijging van 15 % gemeten in 2 jaar tijd!
- Er is sprake van onzorgvuldigheid van de permanente verkeerstellingen. Inmiddels zijn de resultaten van de kenteken-tellingen zoals gehouden in de periode juni 2018 ontvangen.

Door de resultaten van dit kentekentellingen-onderzoek over dezelfde periode te vergelijken met de resultaten van de permanente verkeerstellingen, kunnen we conclusies trekken uit de juistheid van de permanente verkeerstellingen. Hieruit kunnen we concluderen dat de permanente verkeerstellingen het aandeel zwaar vrachtverkeer en het aandeel licht vrachtverkeer sterk onderwaardeert;

 - *Het aandeel zwaar verkeer + bussen is 53% hoger dan in de permanente tellingen en dus significant afwijkend van de gebruikte waarden in de onderzoeken naar de effecten van deze maatregelen*
 - *Het aandeel licht vrachtverkeer is 103% hoger dan in de permanente tellingen en dus significant afwijkend van de gebruikte waarden in de onderzoeken naar de effecten van deze maatregelen*
 - *De gebruikte tellingen gaan uit van een gemiddelde intensiteit en niet van piekbelastingen. Uit verschillende momenten waarop sprake is van opstoppen op de wegen om Breda, kan bij de tellingen worden afgeleid, dat dit zeer significante toename van met name vrachtverkeer tot gevolg heeft. 2 voorbeelden van deze momenten zijn bijgevoegd, waar dit effect een toename betekent van meer dan 50% van de dagelijkse vrachtwagens in slechts 4 uur tijd. De effecten van de maatregelen zijn niet beoordeeld met inachtneming van deze hogere waarden.*

Punt 2 veiligheid invoegen

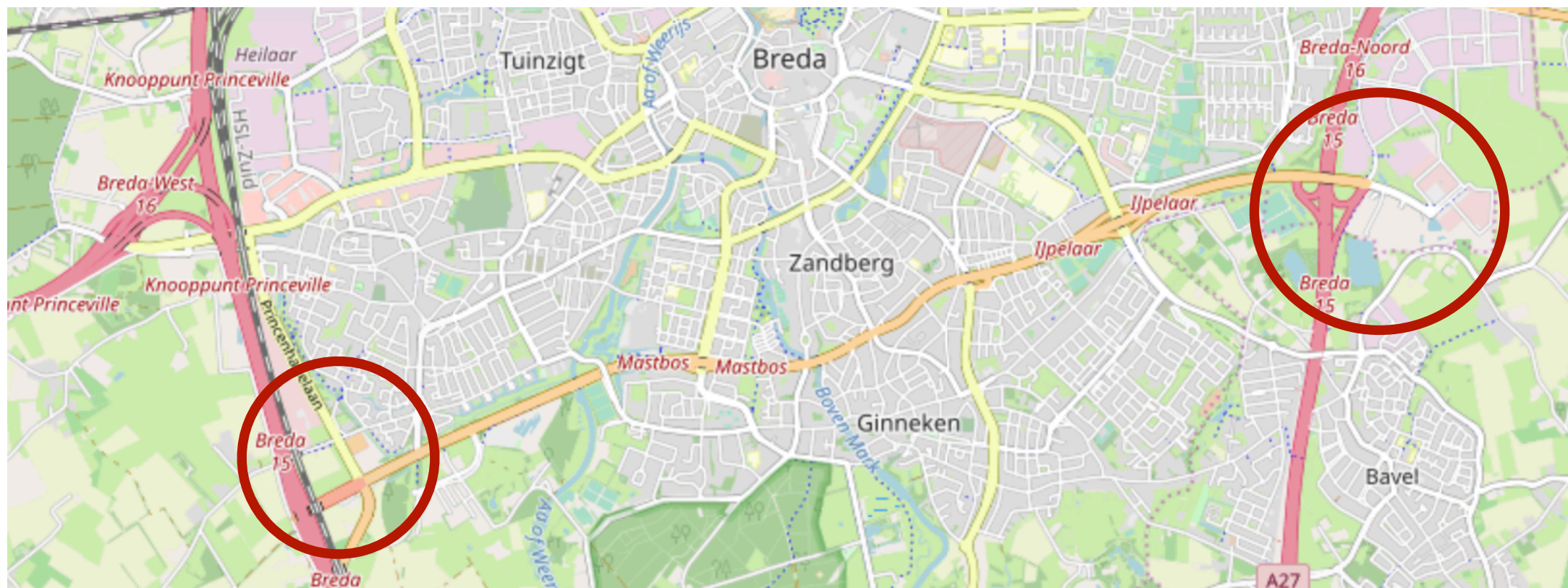
Met effecten bedoelen wij onder andere de volgende situaties;

-Er is in het wegvak van Oost naar West geen sprake van verlenging van invoegstroken, maar van verplaatsing van de invoegstrook van de oprit vanaf de ClaudiusPrinsenlaan naar invoegen van 2 naar 1 rijstrook na het stoplicht van de Fatimastraat. Dit betekent ook dat hier van relatief weinig autos die invoegen vanaf de Claudius Prinsenlaan naar een situatie bewegen waarin alle autos tegelijkertijd moeten invoegen. Wij beoordelen dit niet als veiliger, maar juist als veel complexer, grotere aantallen, waarvan wij ook oordelen dat de effecten niet zijn onderzocht.

-Ook op de oprit van de Fatimastraat komen 2 rijstroken en dit betekent een toename van de noodzaak tot invoegen. Tot nu toe was dit 1 strook en geen noodzaak tot invoegen bij het opdraaien van de ZRW. Ook hier is volgens ons niet sprake van een eenvoudiger situatie en zeker niet veiligere situatie.

Obv deze constatering en de weinige onderbouwing van de gemeente, gaat de gemeente naar onze mening veel te licht en onzorgvuldig om met de mogelijke effecten van deze aanpassingen en moeten deze effecten veel beter worden toegepast in de effect-rapportages. Wij zijn dan ook van mening dat dit opnieuw moet worden gedaan. Dit is van belang, omdat ook hier sprake is van het onderschatten van de effecten van de aanpassingen op gevaar, geluid en vervuiling. Wij denken dat de door de gemeente gestelde grenswaarden worden overschreden.

Punt 3 opkomst en ontwikkeling industrie en wonen langs de ZRW



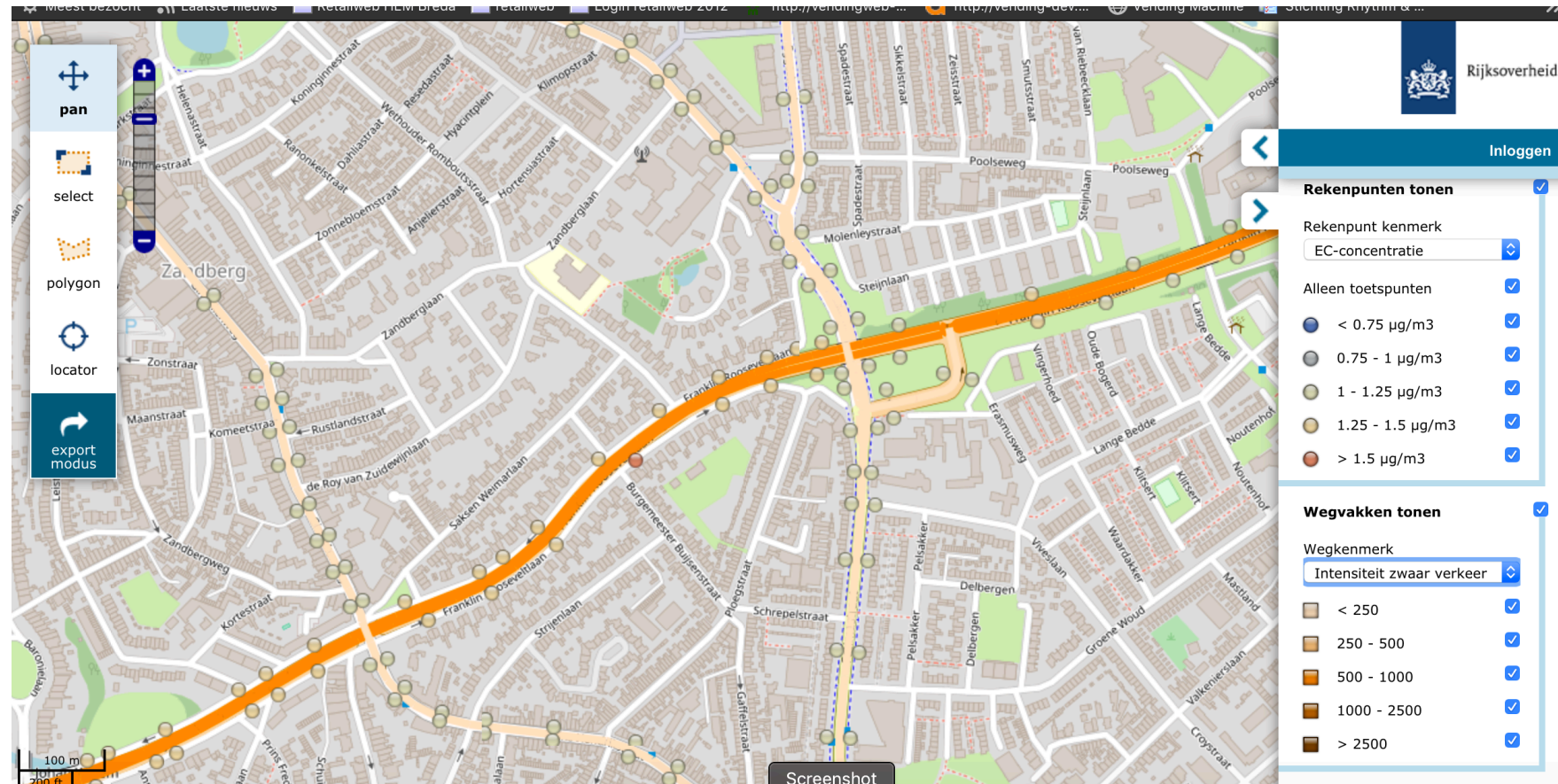
- Deze gebieden liggen aan de oost en west kant van de ZRW en huisvest veelal logistieke bedrijven
- De gemeente stelt dat zij in de verkeersmodellen deze hebben meegenomen

Feiten

- Aangezien de Gemeente het % vrachtverkeer aantoonbaar feitelijk onderwaardeert
- Aangezien de Gemeente de telling vanuit de meet lussen naar goeddunken interpreteert en de categorie Onbekend “vergeet” mee te nemen en daardoor de intensiteit licht en zwaar vrachtverkeer onderwaardeert
- Aangezien de gemeente in het geluidsonderzoek uitgaat van aantoonbare te lage prognoses
- Aangezien dat de gemeente in haar modellen uitgaat van theorie en geen werkelijkheid als het gaat om bijvoorbeeld snelheid met als gevolg geen feitelijke actuele weergave van geluidsoverlast en fijnstof.

Hebben wij twijfels van de waarde die de gemeente ingeeft in deze modellen. De uitkomsten mogen dan ook geen basis zijn om maatregelen op te nemen.

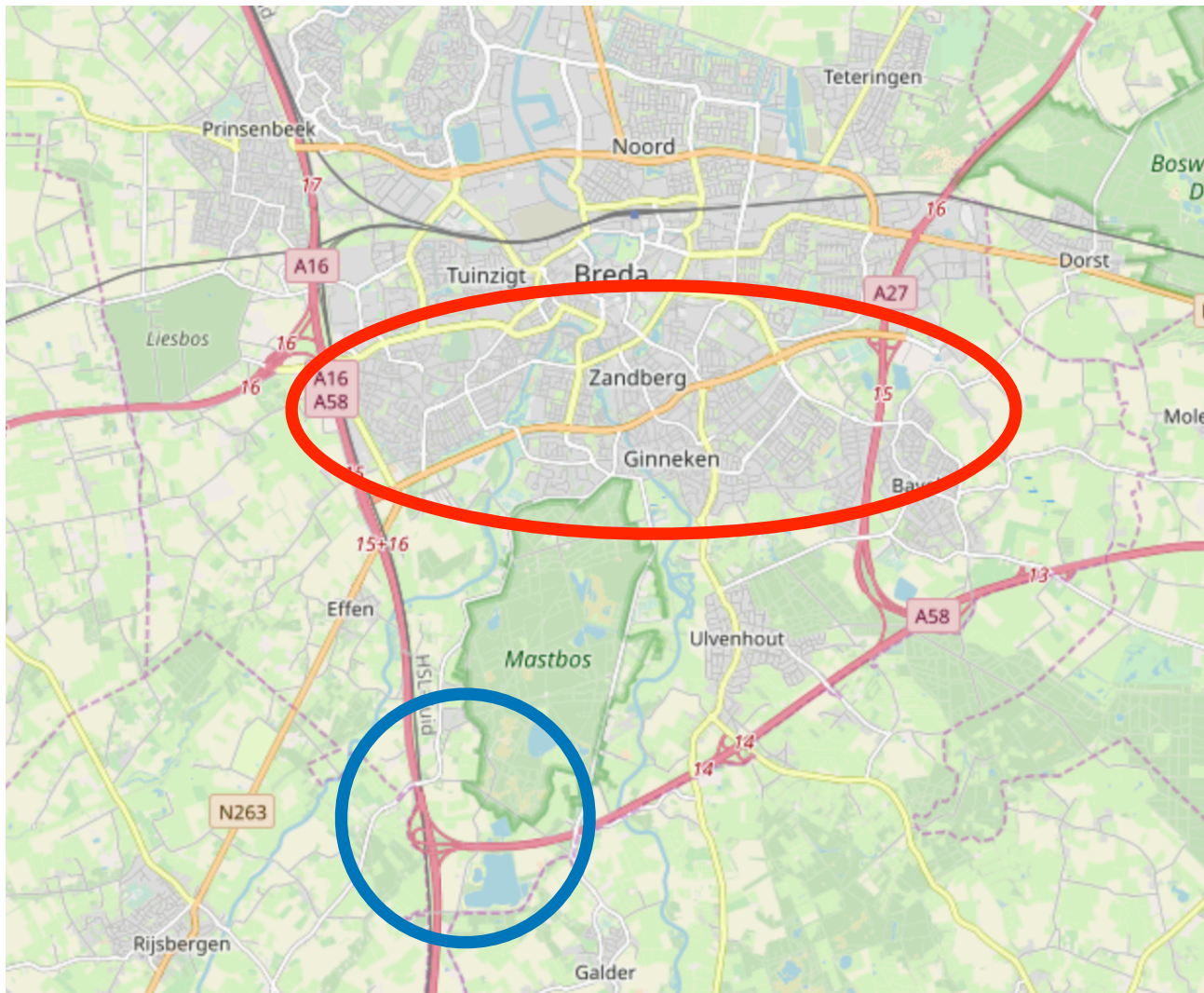
Punt 4 Toename zwaar vrachtverkeer



Afb: 1.3

Feiten

- NSL monitoring geeft aan dat op dit hele traject de intensiteit tussen de 500-1000 vrachtwagens per dag zijn (zie kaart 1.3)
- Obv het verkeersonderzoek 2018
 - Het % vrachtverkeer is niet tussen de 0,5% - 0,9% maar **1.6%** dus **2-3x zo hoog als de Gemeente voorstelt**.
 - Landelijk zijn van alle kenteken 1,5% zware vrachtwagens. Op de ZRW rijden dus % meer zwaar vrachtverkeer dan gemiddeld in NL
- Uit het vergelijk tussen de tellingen van de lussen en het verkeersonderzoek van 2018 geeft op zwaar vrachtverkeer
 - Het aandeel zwaar verkeer + bussen is **53% hoger dan in de permanente** tellingen en dus significant afwijkend van de gebruikte waarden in de onderzoeken naar de effecten van deze maatregelen.
 - Het aandeel licht vrachtverkeer is 103% hoger dan in de permanente tellingen en dus significant afwijkend van de gebruikte waarden in de onderzoeken naar de effecten van deze maatregelen.
- Door de groei van industrie waaronder logistieke dienstverleners op industrieparken aan weerszijde van de ZRW is het niet geloofwaardig dat het % vrachtverkeer niet zal toenemen zoals de gemeente stelt.
- Effecten hiervan m.b.t. geluid, fijnstof (luchtkwaliteit) zijn door de gemeente niet meegenomen of voorzien. sterker nog het gebied dat het dichtstbevolkt is en waar de huizen het dichtst op de ZRW staan is buiten de onderzoeken gelaten.

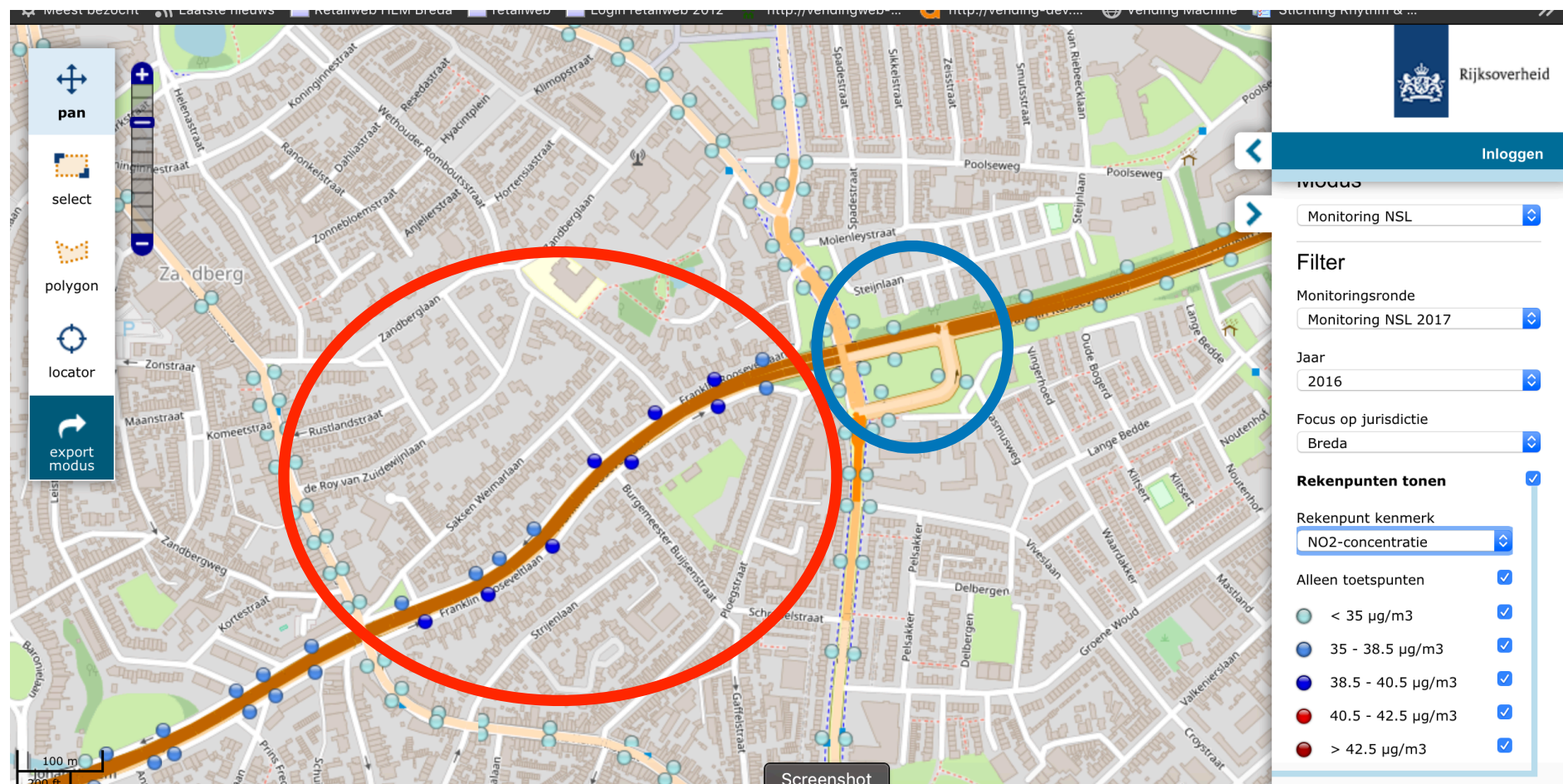


Punt 5 effect A58/A27

De gemeente stelt dat wederom een verkeersmodel heeft aangetoond dat de aanpassing een minimaal effect heeft op de ZRW.

Feiten:

- **De kruising (blauwe cirkel) wordt door Rijkswaterstaat aangepakt. Bij file is de rode cirkel (ZRW) de ideaal sluiproute.**
 - Verkeersonderzoek 2018 bewijst dit:
 - Uit verschillende momenten waarop sprake is van opstoppingen op de wegen om Breda, kan bij de tellingen worden afgeleid, dat dit zeer significante toename van met name vrachtverkeer tot gevolg heeft.
 - 2 voorbeelden van deze momenten zijn bijgevoegd, waar dit effect een toename betekent van meer dan 50% van de dagelijkse vrachtwagens in slechts 4 uur tijd.
 - De effecten van de maatregelen zijn niet beoordeeld met inachtneming van deze hogere waarden.



Afb: 1.4

Punt 6 Luchtkwaliteit

Feiten uitgangspunten

- Het rapport van advies bureau TAUW is enkel gericht op de blauwe cirkel
 - Daar zal er wellicht geen luchtkwaliteit grensoverschrijding zijn
- Het rapport TAUW erkent dat de geplande maatregelen leiden tot een grotere aanzuiging, zoals aangegeven in de inleiding van het rapport blz 7/14

Door deze grotere aanzuigende werking **verzuimt** de gemeente het effect te onderzoeken voor het traject in de RODE cirkel

-RFL van de Rijksoverheid toont aan dat dit gebied **nu al zit aan de hoogste grenswaarde van NO-2 concentratie** Zoals zichtbaar op afbeelding 1.4

-Aangezien daar de doorstroming niet verbetert maar er door de aanzuigende werking wel meer verkeer aantrekt, zoals **TAUW ook aangeeft**, zal daar de waarde naar alle waarschijnlijkheid wel grensoverschrijdend zijn. En is dan in strijd met de eerste voorwaarde van de “wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet van milieubeheer” .

-Dit gebied kenmerkt zich door en hoge concentratie woonhuizen die erg kort op de weg staan (6 meter)

Het maakt de gemeente ongeloofwaardig door dit effect niet te onderzoeken

Punt 7 Snelheid handhaving

Geluid:

—Onderzoek (MEER THEORETISCHE BEREKENING, gemeente toont aan:

- Bij 70 km p/u op het tunnel trace over de grenswaarde van geluidshinder
- Maatregelen zoals schermen op dat traject kunnen niet

FEITEN

- Meetresultaten waarop het onderzoek is gebaseerd zijn op basis van verkeer 2016 en schatting 2018
 - 2028 is een 20% stijging tov 2016
 - Echter verkeersonderzoek 2018 toont al een stijging van 15% tov 2016 in 2 jaar tijd KORTOM de TELLING ONDERSCHAT DE WERKELIJKE SITUATIE EN DE RESULTATEN ZIJN DERHALVE NIET BETROUWBAAR
 - Het TUNNEL trace is NIET meegenomen in dit akoestisch onderzoek:
 - Heeft het de hoogste bevolkingsdichtheid en de huizen staan er het dichtst op
 - Waarom is dit dan niet onderzocht voor het effect van deze aanpassingen?
 - Gemeente heeft in vergaderingen erkent dat de snelheid eerder rond de 70 km ligt, het geluid ligt dan nu al 2 DB hoger dan in de modellen wordt gebruikt. de geluidshinder op het tunnel traject is in werkelijk obv dit onderzoek dus al over de grenswaarde en in conflict met het wettelijk kader
 - Het onderzoek gaat uit van een inschatting van verdeling zwaar, licht vrachtverkeer omdat de tellingen daar geen onderscheid in kunnen maken. En van de gebruikte cijfers van 0,6% zwaar vrachtverkeer is al aangetoond dat deze niet stroken met de werkelijkheid zoals vastgesteld in het verkeersonderzoek in juni 2018.
 - Je mag van de gemeente verwachten dat zij voor dergelijke belangrijk punten een werkelijke meting laten uitvoeren en niet op theoretische modellen afgaat.

Snelheid:

- Gemeente geeft aan dat er 7 plaatsen worden voorzien om te handhaven
- Suggereert dat de snelheid gehandhaafd zal worden.

FEITEN

- Snelheid heeft een enorm effect op de gemeten waarde van geluid en fijnstof
- Gemeente verzuimt te vermelden dat de gemiddelde snelheid 70km per uur is
- De gemeente heeft dit zelf ook bevestigd tijdens brainstorm sessie met bewoners
 - bij werkelijke metingen zal blijken dat de realiteit in strijd is met het wettelijk kaders als het gaat om Geluidshinder en luchtkwaliteit
- Wethouder Adank heeft ook bevestigd dat de politie geen toezegging wil en kan doen om blijvend te handhaven op dit traject
- Wethouder Adank heeft ook aangegeven dat de gemeente daar geen invloed op heeft.