

Breda, 11 juni 2019

Betreft: reactie VVZR op rapport concept verkeersstudie Zuidelijke Rondweg Breda

Beste mevrouw, heer,

Recent hebben wij kennis genomen van het concept rapport verkeersstudie Zuidelijke Rondweg (verkeersstudie met maatregelen korte en middellange en varianten lange termijn) van Antea Group. De rapportage is in opdracht van de gemeente Breda gemaakt. De basis hiervoor waren de diverse beeldvormende sessies en de motie van A naar een beter Breda (Zuidelijke Rondweg).

De inhoud van het rapport is voor ons zeer teleurstellend. Wij hebben geconstateerd dat de Antea Group met name bestaande rapporten heeft verzameld en het onderzoek vooral gericht is op de doorstroming van verkeer en daarin vooral de inzichten heeft overgenomen van de wethouder en de ambtenaren, zonder zelf aanvullend onafhankelijk onderzoek te verrichten en met oplossingen te komen op veel essentiële onderdelen.

Antea Group heeft niet eens de moeite genomen om bij andere gemeenten informatie over werking, kosten etc. op te vragen, die wel besloten hebben tot een bijvoorbeeld een milieuzone, het om laten rijden van vrachtverkeer en verdere maatregelen hebben genomen ten behoeve van de leefbaarheid van hun bewoners.

Wij bestrijden dan ook een aantal belangrijke punten in het onderzoek. Hieronder de belangrijkste samenvatting. Voor een uitgebreide bespreking van het rapport worden verwezen naar bijgevoegde reactie en analyse.

1. Antea publiceert de verkeersgroei over de afgelopen 15 jaar en concludeert dat deze het gevolg is van economische groei en doet verder geen verslag van verdere inhoudelijke analyse. Wij bestrijden dit; een groei van 12% over de afgelopen 5 jaar en een groei van zelfs 35% voor zwaar vrachtverkeer over diezelfde periode zijn niet enkel het gevolg van economische groei, maar van falend beleid van de gemeente Breda. De gemeente benoemt in de structuurvisie 2030 geen groei op de ZRW (afgewend door andere maatregelen) en heeft wel een zeer intensief ontwikkelbeleid rond de ZRW (zie lijst ontwikkel-lokatie met impact op de ZRW in de bijlage).
2. Antea publiceert de korte termijn - maatregelen voor leefbaarheid als een "dingetje van omwonenden", althans zo ervaren wij dat. Het rapport bevat geen enkel aanvullend onderzoek naar noodzaak en haalbaarheid van de korte-termijn-maatregelen en bevat enkel door de bewoners aangedragen maatregelen en verwoord hierbij in de haalbaarheid van deze maatregelen vooral enkel de conclusies die de gemeente op deze maatregelen zelf al eerder heeft geuit. Maatregelen voor de leefbaarheid die daadwerkelijk impact hebben worden als complex, kostbaar en moeilijke inpasbaar verwoord en als doekje voor het bloeden worden enkele kleinere maatregelen als inpasbaar aangegeven. Wij verwachten juist dat Antea Group expertise inbrengt in het oplossen van deze complexe maatregelen en kosten beheersing. Als die expertise niet aanwezig is dan moet dat door

Antea Group worden aangegeven. Daarbij ligt het voor de hand om bij andere gemeenten die voor hetzelfde stonden navraag te doen. Wat zijn oplossingen? Wat zijn de kosten? Wat waren de verwachtingen? Zijn die verwachtingen uitgekomen? Wat zouden de gemeenten anders hebben gedaan? Antea Group heeft dat helaas nagelaten. Sterker nog, op vragen die over complexiteit en kosten werden gesteld kon Antea geen antwoord geven. Dat zouden ze nader moeten onderzoeken (?).

3. Met name de korte-termijn-maatregel van het instellen van een verbod op vrachtverkeer door de tunnel wordt op geen enkele manier serieus onderzocht (hier wordt nog geen halve pagina aan gewijd) en enkel de mening van de gemeente verwoord. Wij hebben een eigen analyse gedaan over de impact van een mogelijk vrachtwagenverbod in de tunnel en komt tot hele andere conclusies dan verwoord (en niet onderbouwd) in het rapport. Het vrachtwagenverbod zal 450-900 vrachtwagens per dag weerhouden van oneigenlijk gebruik van deze route en heeft slechts een geschat risico van 30 vrachtwagens die eventueel verkeerde routes door de stad gaan volgen. Zeker wanneer dit samenvalt met de realisatie verbreding A58.

Juist de vrachtauto's zijn een vertragende factor op de doorstroming. Het stoppen en starten van vrachtauto's is een grote bron van geluidsoverlast en vervuiling en doorstroming van verkeer (en leefbaarheid) heeft juist baat bij een homogeen verkeer bij een snelheid van 50km/u. Vrachtauto's kunnen Breda centrum bereiken via de snelwegen en de instekers, daarbij dient te worden uitgegaan dat bestemmingsverkeer is het verkeer exclusief de industrieterreinen een de west- en oostkant van Breda. Er gaan geen vrachtauto's dwalen over de singels en straten, die rijden om Breda heen en komen via de instekers op de plaats van bestemming.

4. Voor wat betreft de groei van het verkeer op de ZRW in de toekomst geeft Antea een verwachting tot 2030 die wederom enkel de opgave is van de gemeente en niet verder objectief is onderzocht. Ook hier is weer sprake van een zeer grote onderschatting van de werkelijkheid, het uitvergrooting van mogelijke positieve effecten en marginaliseren of gewoonweg niet benoemen van mogelijke negatieve effecten. Naar ons beeld wordt op geen enkele manier recht gedaan aan de werkelijkheid en kan zelfs van manipulatie benoemd worden, om niet tot verdere maatregelen te hoeven overgaan. Hoe kun je immers afgeven dat de groei in de komende 12 jaar slechts 8% zal zijn, netto na maatregelen A58 zelfs 0%, als de afgelopen 5 jaar reeds 12% waren en voor vrachtverkeer zelfs 35%!!
5. Antea presenteert 4 lange-termijn-scenario's tot 2040. Waarbij in de 2 laag scenario's uitgaan van nauwelijks groei over de komende 22 jaar (en let op, de afgelopen 5 jaar laten alleen al een groei van 12% zien) en op die basis niets aangepast wordt aan het middengedeelte van de ZRW en niets benoemd wordt over leefbaarheid voor de omwonenden van ZRW. Wij vinden het benoemen van deze scenario's alleen al het creëren van een perceptie dat dit een reële verwachting is. Zonder maatregelen wordt de ZRW één grote verkeerschaos in de komende 22 jaar.

Waarom is in de rapportage niet verder geanalyseerd en gedacht over oplossingen en slechts opgesomd wat de gemeente graag in de rapportage opgenomen wil zien? Waarom geen vernieuwingen in korte termijn maatregelen vanuit Antea? Waarom is niet gekeken naar hoe vergelijkbare situaties in andere gemeentes zijn opgelost in de afgelopen decennia? Waarom is niet gekeken naar innovaties die op dit moment gaande zijn op dit vlak? Deze en nog veel meer vragen zullen eerst aan de orde moeten komen omwille van een betere doorstroming van verkeer en leefbaarheid. De maatregelen van nu hebben effect op de toekomst.

Wij hebben veel informatie met Antea gedeeld en wij willen graag een duurzame en leefbare ontwikkeling van de ZRW, doch van onze participatie is niets terug te vinden. Naast B&W van de gemeente Breda worden wij ook door Antea Group niet serieus genomen en is er geen gevoel voor urgentie voor de leefbaarheid van de ZRW.

Vereniging Voormalige Zuidelijke Rondweg BREDA  
[www.vvzrbreda.nl](http://www.vvzrbreda.nl)  
Bijlage: reactie op rapport Antea Group