

Breda, 11 juni 2019

Geachte heren Coffeng en Hus,

Wij hebben kennis genomen van uw concept rapport. Op 4 juni jl. zouden wij een toelichting krijgen op de rapportage, maar u koos ervoor om iedere deelnemer een positief en negatief onderdeel van de rapportage te laten noemen. De inhoud van de rapportage is teleurstellend. Wederom een rapport dat volledig in het huidige beleid van B&W is geschreven en volledig is gericht op het optimaal kunnen verwerken van zoveel mogelijk verkeer en de leefbaarheid wederom op het tweede of zelfs derde plan komt.

In beeldvormende sessies en onlangs in de gemeenteraad naar aanleiding van een petitie hebben wij onze zorgen over de leefbaarheid geuit en aangegeven dat de gemeente alleen maar de ZRW aan het verbreden is en op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met de leefbaarheid van de bewoners. Ook u heeft de urgentie niet helder voor ogen. Onderstaand volgt een inhoudelijke reactie op het concept rapport. Voorts verwijs ik u ter illustratie naar de bijlage.

1.2 Probleemschets

De probleemschets is in de eerste plaats suggestief en niet objectief geschreven. In essentie is het uitvergroten van gemeentelijke benadering en verkleinen gevolgen voor bewoners.

“Belangrijke stadsontsluitingsweg”, “Deze voor Breda belangrijk verkeersfunctie”
Tegenover
“Relatief hoge verkeersintensiteiten”, “Verkeersafwikkeling niet altijd optimaal”,
“maatregelen liggen gevoelig”, “een negatief effect op de leefbaarheid” en
“Belanghebbenden zijn zeer betrokken bij de ontwikkeling en plannen van de ZRW”

is verkeerde interpretatie; “De bewoners verzetten zich zeer tegen plannen van de ZRW, omdat in deze plannen op geen enkele manier de leefbaarheid van de bewoners centraal staat en het enkel gaat over doorstroming en meer verwerking van verkeer.”

1.3 Participatieproces

Het participatieproces is beperkt geweest tot het informeren van een beperkte groep burgers en het inbrengen van ideeën. Anderen konden niet participeren.

De bewoners hebben geen enkele inbreng gehad, nog zijn betrokken geweest bij de opdracht, aanpak van dit onderzoek, nog bij objectivering van de resultaten en conclusies van dit onderzoek.

Er is dus geen sprake van participatie, maar slechts van informatie uitwisselen, met welke informatie van de bewoners niets of nauwelijks iets is gedaan. Er is derhalve sprake van schijnparticipatie.

1.4 Beschikbare onderzoeken

Wij stellen ons de vraag waarom hier wederom dezelfde lijst met modelleringen wordt genoemd. Van de gehele lijst van onderzoeken is slechts 1 onderzoek, van de 8 benoemde, gebaseerd op gemeten data. De overige onderzoeken zijn niet gebaseerd op de realiteit, maar op aannames.

2. Beleid

Beleidsvisie

Dit hoofdstuk betreft een aantal zeer belangrijke omissies.

Allereerst lijkt hier sprake van een soort status quo, echter er is sprake van duidelijk veranderd beleid van de gemeente in de structuurvisie 2030 omtrent de ZRW en dit wordt niet benoemd. In de structuurvisie 2020 was er sprake van distributie van verkeer (en voorheen nog een vrachtwagenverbod op de ZRW), echter in de structuurvisie 2030 is sprake van concentratie van verkeer op slechts 2 assen, te weten NRW en ZRW. De gevolgen van deze veranderingen voor de leefbaarheid voor de bewoners is op geen enkele moment serieus in kaart gebracht (?).

De functie als verbinding van wijken tussen Oost en West is ook niet in de structuurvisie 2030 benoemd.

Ook het veranderde vestigings- en ontwikkelingsbeleid van de gemeente Breda in de afgelopen is niet benoemd als een belangrijk beleids-effect op het verkeer van de ZRW. Hier zijn de volgende realisaties te benoemen in de afgelopen 5 tot 10 jaar direct van invloed op de ZRW;

- Hoogeind fase III
- Bavelse Berg fase I
- Bavelse Berg fase II (2020)
- Amphia ziekenhuizen, concentratie Molengracht, Langendijk en Oosterhout op Molengracht
- Nieuwe woonwijk Langendijk (2020)
- Woonpark Sculptura
- Rithmeesterpark I
- Rithmeesterpark II
- Ontwikkeling van omvangrijke logistieke centra (o.a. Jumbo en Lidl)

Indeling in trajecten

Het indelen in 3 stukken is volgens ons een juiste weergave van 3 verschillende problematieken van de ZRW, echter wij kunnen deze niet plaatsen in relatie tot de structuurvisie 2030, daar in de structuurvisie 2030 hiervan geen melding wordt gemaakt. Sterker nog, deze visie maakt slechts summier melding van de effecten op de ZRW zoals hierboven reeds genoemd, laat staan dat hierin een specifiek deel wordt benoemd.

Verder valt op te merken bij deel 2, dat deze niet geheel is voorzien van beukenhagen, dan wel dat deze beukenhagen van verschillende grootte zijn. Op grote stukken is dan ook geen sprake van een groene uitstraling.

Duurzame bereikbaarheid

U kunt zich voorstellen, dat het gestelde vanuit het oogpunt van bewoners aan de ZRW nogal een confronterende stelling is, aangezien aan de ZRW op dit moment helemaal geen sprake is van verbeterde stadsleefbaarheid.

Maatregelen die dit beleid ondersteunen

Wij hebben deze strekking niet af kunnen lezen in de structuurvisie 2030. We horen graag in welk hoofdstuk van de MAB u refereert.

2.2. Ontwikkelingen in mobiliteit en effect ZRW

Wij benoemen dit hoofdstuk als zeer suggestief.

Het beschreven effect op lagere geluidsniveaus ten gevolge van wegverkeer is zeer discutabel;

- Het geluidsniveau bij benoemde snelheden (50-70km/uur) wordt grotendeels bepaald door rolweerstand en niet door motorgeluid. De effecten bij personenauto's zijn dan ook klein.
- Op deze termijn wordt er helemaal geen impact verwacht op vrachtwagens en het zijn met name de vrachtwagens die de alarmerende geluidsniveaus bepalen op de ZRW. Onze inschatting is dat een vrachtwagen met dezelfde snelheid als een personenauto een 5-10dB hoger geluidsniveau heeft dan een personenauto. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de belading van de vrachtauto.

Daarnaast is er geen enkel beeld gegeven over het realisme van het beleid in de structuurvisie.

3. Analyse huidige situatie

U spreekt in uw rapportage over de verkeerssamenstelling licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer. Deze indeling is onjuist en het zou getuigd hebben van de juiste objectieve insteek, als u dit ook had onderzocht;

- De lusmetingen gaan obv inductie-meting over de lengte van het metalen deel van een voertuig;
- De voertuigen worden ingedeeld al gelang naar lengte <5,6 meter, 5,6 - 11 mtr en >11mtr;
- De metingen hebben dus geen enkele relatie met de zwaarte van voertuigen;
- Uit de gekozen lengtes kunnen we afleiden dat de categorieën >5,6mtr vooral bestaan uit auto's met aanhangwagens, verlengde busjes en vrachtwagens. Normale busjes (bv VW transporter) vallen in de categorie <5,6mtr. Het is dus heel goed mogelijk dat een groot deel van de categorie 5,6-11mtr ook zwaar verkeer betreft;
- Het aandeel zwaar verkeer als zijnde vrachtwagens dan ook groter is dan de vermelde categorie zwaar verkeer;

In figuur 3.4 stelt u 2012-2014 als dip in economisch mindere jaren. Wij begrijpen deze stelling niet. Ter illustratie:

CBS data over alle NL snelwegen laat geen neergang zien in deze jaren, hooguit een afvlakking;

| Onderwerp ▼ | | Perioden ▼ | | | | | | |
|-----------------|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Rijkswegen ▼ | | 2011* | 2012* | 2013* | 2014* | 2015* | 2016* | 2017* |
| Alle Rijkswegen | | aantal gepasseerde motorvoertuigen per uur | | | | | | |
| | | 2 089 | 2 092 | 2 144 | 2 184 | 2 242 | 2 249 | 2 261 |

En ook op de omliggende snelwegen in Breda is deze dip niet te zien

| Onderwerp ▼ | | Perioden ▼ | | | | | | |
|--------------------------|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Rijkswegen ▼ | | 2011* | 2012* | 2013* | 2014* | 2015* | 2016* | 2017* |
| | | aantal gepasseerde motorvoertuigen per uur | | | | | | |
| Rijksweg 16 (A16) | | 3 594 | 3 608 | 3 649 | 3 669 | 3 772 | 3 746 | 3 702 |
| Rijksweg 27 (A27) | | 2 889 | 2 838 | 2 880 | 2 958 | 2 997 | 3 024 | 3 089 |
| Rijksweg 58 (A58 en N58) | | 2 370 | 2 340 | 2 362 | 2 421 | 2 475 | 2 532 | 2 554 |

Bron: CBS, NDW

Interessant is wel hoe het kan zijn, dat deze groei over de afgelopen 5 jaar, sinds 2013 zo ontzettend sterk heeft kunnen ontwikkelen. Wat ligt hieraan ten grondslag? Waarom is deze sterker dan de landelijke en regionale ontwikkeling op de snelwegen. Ons inziens is een logische verklaring de totaaltelling van (industriële) ontwikkeling in de rechtstreekse omgeving van de ZRW en het veranderde beleid aangaande ZRW in de structuurvisie 2030 (die ook omstreeks die periode is gepresenteerd). Ons inziens is de werkelijke groei als gevolg van dit beleid dus ver boven de autonome groei.

Heeft u deze relatie onderzocht?

Wat is de impact van de optelsom van deze beleidswijzingen (1%-2% extra jaarlijkse groei bovenop economische groei) voor gevolg in termen van belasting op de leefbaarheid van de bewoners van de ZRW? Alle veranderingen afzonderlijk mogen dan binnen de modellen vallen, maar toch zeker niet als dit integraal wordt bekeken.

3.3 Samenstelling verkeer in de tunnelbak

Zoals eerder aangegeven is het onterecht te spreken over "licht vrachtverkeer". Een zware zandwagen of tanktransportwagen valt bijvoorbeeld in deze categorie, zolang deze korter zijn dan 11,5 mtr. Het aandeel zwaar vrachtverkeer is dan ook substantieel groter dan hier aangenomen wordt.

Verder is de conclusie dat het aandeel zwaar vrachtverkeer constant is incorrect. Het aandeel lijkt, door het grote gedeelte personenverkeer wellicht klein, maar beweegt echter (in de categorie >11,5mtr) van 0,75% naar 1%. Dat betreft een stijging van 35% in aandeel vrachtwagens! Gemeten naar een geschat werkelijk aantal vrachtwagens kunnen we hier spreken van honderden extra vrachtwagens per dag, met alle gevolgen voor leefbaarheid van dien.

3.4 Herkomst en bestemming verkeer

Voor ons is met name dus de discussie of de categorie “extern verkeer” door de tunnelbak geaccepteerd is als bestemmingsverkeer. Ons inziens heeft dit verkeer hier niets te zoeken (dat geeft vervuiling, overlast, files en ongelukken, zoals de gemeente Breda in de eind jaren '80 van de vorige eeuw heeft aangegeven) en de enige reden dat dit verkeer hier rijdt, is omdat het ten onrechte een kortere weg heeft gevonden over de ZRW dan over de echte rondwegen, die hiervoor juist in de jaren '90 zijn aangelegd. We kunnen dus spreken van een aanzuigende werking van dit verkeer of verkeer dat zich “door deze Bredase wijken” murwt. De bewoners van de ZRW willen hier op eenzelfde manier worden behandeld als de overige bewoners van Breda en dat het college zich inzet tot het vermijden van dit onnodige verkeer door de wijken.

Verder zou het u sieren als u ook het aandeel onnodige vrachtwagens (“extern verkeer vrachtwagens”) door de tunnelbak zou benoemen. We spreken dan namelijk van honderden vrachtwagens per dag die onnodig langs de tunnelbak rijden en niet slechts 80.

3.5. Rijsnelheid

U vergelijkt appels met peren.

U meet namelijk de gemiddelde snelheid met de maximaal toegestane snelheid. En hiermee lijkt het idee te ontstaan dat dit ongeveer gelijk aan elkaar is in de tunnelbak. Dit hoeft echter niet te beduiden dat niet daadwerkelijk te hard en veel te hard wordt gereden op dit punt. Immers statistisch betekent dit dat 50% te hard rijdt.

Heeft u hier verder onderzoek gedaan naar hoeveel verkeer echt te hard rijdt en de impact op vervuiling en geluidsbelasting op de bewoners van de ZRW? De wethouder geeft overigens zelf aan dat er te hard wordt gereden.

Het zou u sieren om hier bijvoorbeeld de gemiddelde snelheid van het 25% punt te nemen en dat te vergelijken met de maximaal toegestane snelheid. Of beoordelen hoeveel van het verkeer nu daadwerkelijk te hard rijdt.

U maakt hierover zelf de opmerkingen aan het einde, echter de plaatjes wekken natuurlijk een andere indruk.

3.6 en 3.7

Interessant dat u wederom een eerder onderzoek van de gemeente Breda herhaald. Wat heeft u hieraan daadwerkelijk onderzocht, of heeft u hier slechts opgeschreven wat de gemeente al eerder heeft gedaan?

Wat is het effect van deze verkorting van de wachtrijen en de verkorting van de doorrijtijd op een aanzuigende werking (gedefinieerd als mensen die voor hun verplaatsing binnen Breda en van buiten Breda naar binnen en van binnen Breda naar buiten dan de route door de tunnel van de ZRW gaan gebruiken)? Zijn de wachtrijen nu verkort omdat er twee rijbanen zijn en per saldo er niets is veranderd, behalve meer rijstroken en een aanzuigende werking om nog meer verkeer aan te trekken?

4.1 Leefbaarheid.

In alle voorgaande hoofdstukken heeft u de onderzoeken en meningen van de gemeente opgeschreven als “feiten” en geen enkel moment in het document aangegeven dat dit meningen en motivaties van de gemeente zijn. Waarom? Nu, bij het hoofdstuk leefbaarheid, wordt dit plotseling een “probleem” dat “slechts” door de bewoners is geuit (en 5x gerefereerd aan de bewoners beweren...). Alsof dit een ter discussie staande mening is.

Staat de leefbaarheid volgens u ter discussie? Hoe erg is de leefbaarheid aangetast door een 25% groei van het verkeer over de afgelopen 10-15 jaar en heeft dit ontoelaatbare normen aangenomen in geluids- en vervuilingsbelasting.

4.2 Wegverkeersgeluid

U beweert dat de gemeente aandacht heeft voor de ervaren geluidshinder langs de ZRW. Uit welke concrete acties blijkt voor u deze aandacht en wordt dit daadwerkelijk omgezet in maatregelen die leiden tot minder geluidshinder langs de ZRW?

De bewoners geven aan dat naar hun mening de geluidshinder veel groter is dan de gesimuleerde maximale waarde van 59dB. De input van een model is onder andere namelijk dat uit wordt gegaan van een 50km/u weg, met onderhouden asfalt, op een zonnige dag. Die input klopt dus niet. Er wordt harder gereden. Het asfalt is allang aan vervanging toe, maar daar wordt door de gemeente mee gewacht. Heeft u additioneel onderzoek gedaan naar de zorgen van de bewoners en naar de werkelijke geluidshinder langs de ZRW, zoals in de opdrachtomschrijving is verwacht? Hoe oordeelt u over deze geluidshinder? Hoe vergelijkt u een belasting van 59dB met de huidige gangbare geluidsnormen? Wat doen andere gemeenten in vergelijkbare situaties?

Verder dient de gemeente ook iedere 5 jaar het geluidsplafond en actieplannen op te stellen binnen de EU richtlijnen. Dit is in Breda nog niet gebeurd en wat is de trend bij de vaststelling van geluidsplafonds in omliggende gemeenten en provincie en hoe staan die in relatie tot de geconstateerde geluidsniveaus op de ZRW?

U verwijst naar het rapport van M+P voor effecten per deelgebied van mogelijke geluidsmaatregelen. Kunt u aangeven wat de maatregelen zijn op het deelgebied nummer 2, zoals door u benoemd? Naar onze mening is dit gebied bewust uitgesloten in het onderzoek. Heeft u additioneel onderzoek gedaan naar het effect op deelgebied nummer 2 van deze aanpassingen?

Heeft u additioneel onderzoek gedaan naar andere geluidsmaatregelen dan die zijn beschreven? Heeft u additioneel onderzoek gedaan naar innovaties in geluidsmaatregelen? Heeft u onderzoek gedaan naar vergelijkbare situaties als ZRW en de oplossingen die in soortgelijke gemeenten zijn ingevoerd voor deze problemen?

4.3 luchtkwaliteit

Ook hier refereert u wederom alleen aan de wettelijke norm. Afgezien van de wettelijke norm, die geen realiteit is, wat is uw eigen initiatief en uw eigen beoordeling van de luchtkwaliteit-situatie en heeft u hier nog aanvullend onderzoek gedaan naar de daadwerkelijke situatie (en niet zozeer de modellering)? Heeft u ook onderzoek gedaan naar de gebruikte data in de simulatie van Touw? De

rapporten zijn namelijk een zeer summiere weergave van de conclusie en bespreken geen eens de toegepaste methode en gebruikte data. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit heeft te gelden hetgeen hierboven bij geluid is opgemerkt. Modellen en aannames zijn geen realiteit. Het asfalt moet vervangen worden, men rijdt op de weg geen 50 km/u, er ontstaan files (met gevolgen voor de luchtkwaliteit), er wordt geen rekening gehouden met zwaar vrachtverkeer.

5.1 Groeiprognose

U spreekt van modelberekeningen. U geeft verder geen referenties.

Voor ons is het moeilijk, obv de actuele gegevens van de afgelopen periode en met de wetenschap welke ontwikkelingen nog in het verschiet liggen te veronderstellen dat de verkeersgroei op deze lage groeiverwachting zal liggen. Deze zijn veel te laag ingeschat.

Als we kijken naar de afgelopen 5 jaar, dan zien we een verkeersgroei van 11,5% en over de afgelopen 12 jaar een verkeersgroei van 16%.

Wetende dat we in de komende jaren nog verschillende ontwikkelingen gaan zien langs de ZRW die tot significante verkeersontwikkeling zullen leiden, zoals ook in hoofdstuk 2 aangehaald en met name nog te realiseren;

- Bavelse Berg fase II (2020)
- Amphia ziekenhuizen, concentratie Molengracht, Langendijk en Oosterhout op Molengracht
- Nieuwe woonwijk Langendijk (2020)
- Rithmeesterpark I volledig benutten
- Rithmeesterpark II uitbreiding gestart
- Ontwikkeling logistieke centra o.a. Jumbo en Lidl worden nog opgeleverd in de komende 2 jaar.
- Ontwikkeling XXL logistiek centra EttenLeur nog op te leveren in komende 2 jaar

Kunnen wij niet anders dan veronderstellen dat de groei minimaal op het huidige ritme zal gaan voortzetten. Als dit in het ritme van de laatste 5 jaar is (na inzetten van de structuurvisie 2030), dan betreft dit een groei van 28% tot aan 2030.

Zelfs als we een groeiritme nemen gelijk aan het gemiddelde van de afgelopen 12 jaar (een gelijke periode tot aan 2030), dan spreken we nog over een groei van 16% en dit is dus voorafgaand aan de beleidswijziging om de NRW en ZRW als enige ontsluitingswegen te bombarderen.

Volgens onze analyse is een groeipercentage dat minimaal tussen de 16% en 28% ligt als reëel te bestempelen. Of kunt u onderbouwen en garanderen dat wij dit niet juist zien?

Vervolgens zien we dat u uitgaat van een lagere groei in de tunnel “omdat aan de Oostzijde meer ruimtelijke ontwikkelingen zouden zijn”. En u stelt de groei op het tunneltracé op slechts de helft van de groei van de uiteinden.

Dit is voor ons onverklaarbaar en strookt geheel niet met de werkelijke groei de afgelopen jaren, die juist sterker is geweest dan aan de uiteinden (zie figuur 3-3).

Op welke gronden zal dit in de toekomst anders zijn. Het tunneltracé heeft juist procentueel gezien een even groot effect van ontwikkelingen indien aan beide zijden een even grote verkeers-groei wordt voorspeld.

Schematische geeft dit de volgende resultaten;

| Meetpunt | Gemeente/Antea | | | Werkelijke meting | | Projecties VVZR 2030 | | |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|----------------------|---------------------|--|
| | Intensiteit 2018 [mvt/etm] | Prognose intensiteit 2030 [mvt/etm] | Groei 2018-2030 [%] | Groei% 2013-2018 | Groei% 2006-2018 | Obv laatste 5 jaar | Obv laatste 12 jaar | Prognose Intensiteit 2030 (gemiddelde 5 jr en 12 jr) |
| | | | | 11,50% | 16% | 28% | 16% | |
| Gr. Hendrik III laan – Baronielaan | 32.200 | 37.000 | 14% | | | 41.087 | 37.352 | 39.220 |
| Baronielaan – Fatimastraat | 33.200 | 36.000 | 8% | | | 42.363 | 38.512 | 40.438 |
| Fatimastraat – Claudius Prinsen | 33.000 | 38.000 | 15% | | | 42.108 | 38.280 | 40.194 |

Maw reële prognoses voor verkeersontwikkelingen die, zonder maatregelen een enorm negatieve impact hebben op de leefbaarheid voor iedereen in de omgeving van de ZRW.

5.2 Effect verbreding A58/A27

Het is zeer interessant te lezen, dat het verkorten van reistijden en betere doorstroming op de A58 leidt tot meer weggebruikers die kiezen voor dit alternatief.

Dit houdt ook in, dat bij het verkorten van de reistijden en het verbeteren van de doorstroming op de ZRW ditzelfde effect te verwachten is. Wat is het effect in de zin van aanzuigende werking door de huidige aanpassingen op de ZRW die leiden tot verkorten van de reistijden en betere doorstroming?

Het effect op de A58 wordt op 5-6% begroot. Leiden de huidige aanpassingen op de ZRW dan ook tot zulke effecten?

Wederom is volkomen onbegrijpelijk waarom in de komende 12 jaar de intensiteit in de tunnelbak niet zou toenemen, als dit in de afgelopen 12 jaar met 18% is toegenomen en de laatste 5 jaar alleen al met 12%. Zelfs met een gunstig effect door de aanpassingen aan de A58 is dit onbegrijpelijk.

De vraag is daarnaast, wat langdurige aanpassingen aan de A27 (de aanpassing knooppunt hoopolder is slechts de start) en A58 voor effect hebben. Natuurlijk verminderen die de files, maar gezien de groei van het verkeer over de komende jaren, zal dit effect mogelijk teniet worden gedaan en de capaciteitsuitbreiding slechts zal leiden tot het niet verder verslechteren van de huidige situatie. Alle langetermijn projecteringen spreken namelijk van deze uitbreidingen als noodzakelijk om toekomstige groei (op de A58) te kunnen verwerken.

Verder kunnen we nog allerlei effecten bepalen die mogelijk een (negatief)-effect kunnen hebben op zo'n lange termijn. Denk hierbij aan;

- Een specifieke toename van het internationale goederenvervoer volgens de scenario's WLO
- Een mogelijke verbetering van de doorstroming van de oostelijke rondweg Antwerpen, met verregaande investeringen en ondertunneling die op deze rondweg gepland zijn. Dit zal een aanzuigende werking kunnen hebben op het tracé Antwerpen Breda tov het tracé Antwerpen Bergen op Zoom.
- Ontwikkelingen in Tilburg en Eindhoven.
- Ontwikkelingen in Etten-Leur en Prinsenbeek in de vorm van bouwplannen en uitbreidingen economische activiteiten, bijvoorbeeld bouw XXL DC's in Etten-Leur

- Verbetering Breda als stations-hub na de realisatie van het nieuwe station (en reizigers aantrekkelijkheid) en in lijn met toename spoor-reizigers in WLO onderzoeken.
- Stimuleringsmaatregelen Provincie Brabant (bijvoorbeeld inzet op logistiek)

Dit slechts een beperkte opsomming, maar eigenlijk aan u de vraag; wat hebt u onderzocht, behalve wat de gemeente Breda u heeft voorgezegd?

Onze algemene conclusie is; de uitbreiding A58 is zeer noodzakelijk, maar zal de huidige situatie richting 2030 niet significant verbeteren, maar wel zorgen dat deze niet verder verslechterd.

De impact op de verkeersgroei 2030 schatten wij daarom ook beperkter in als de opgegeven 5-6%, zeker daar waar reistijd op de ZRW ook wordt verkort door de huidige maatregelen.

6. Inleiding: aandacht voor leefbaarheid

U interpreteert dat de leefbaarheid direct gerelateerd is aan de omvang en groei verkeer. Uw veronderstelling is echter dat het hier om toekomstige groei gaat, maar we spreken hier ook over de enorme groei die in de afgelopen jaren zich reeds heeft voltrokken rond de ZRW als gevolg van beleid en maatregelen van de gemeente Breda.

U begint u hoofdstuk over leefbaarheid, maar zelfs hier gaat het meteen weer over verkeersafwikkeling. Leefbaarheid is de hoeveelheid verkeer en de gevolgen daarvan nu (al enorm gegroeid) en in de toekomst (nog een enorme groei). En leefbaarheid gaat niet over of een auto langzaam moet rijden of snel kan doorstromen, of per dag er een uurtje tijdens de spits een file staat.

Verder komt u niet verder dan de opsomming die bewoners u hebben gegeven. Ook komt de beoordeling niet verder dan een herhaling van de mening die de wethouder reeds eerder aan de raad (raadsbrief 31 oktober 2018) heeft doen toekomen. Welke maatregelen heeft uzelf onderzocht en welke oplossingen heeft u aangedragen met uw kennis van zaken, die hierin moeten worden meegenomen?

Daarnaast oordeelt u vervolgens negatief over de realiseerbaarheid (te duur of te complex) van een belangrijk deel van de maatregelen. Op onze vragen hoeveel de maatregelen kosten kon u geen onderbouwing/antwoord geven. Dat moest nader worden onderzocht (?). Op de vragen waarom maatregelen complex waren kon u geen onderbouwing/antwoord geven. Op de vraag of u informatie heeft ingewonnen bij gemeenten die met vergelijkbare problematiek (milieuzone 's: Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Arnhem of omleiden van vrachtverkeer: onlangs Bergen op Zoom) om daarvan te leren: wat ging er goed, zijn de verwachtingen uitgekomen, wat waren de kosten, wat was het effect, wat zou men anders hebben gedaan? Gaf u aan dat dit niet is gebeurd. Opmerkelijk, aangezien het wiel niet opnieuw hoeft te worden uitgevonden. Komt u met uw expertise nu tot de conclusie dat er geen maatregelen mogelijk zijn om daadwerkelijk wat te doen aan de leefbaarheid voor de bewoners van de ZRW en omstreken? Zijn er volgens u geen oplossingen die wel realiseerbaar zijn en bijdragen aan de leefbaarheid? Waarom kunnen andere gemeenten die wel opkomen voor de leefbaarheid voor de bewoners dat dan wel. Wat is het verschil met de gemeente Breda?

6.2 Bekleding/begroeiing tunnelbak

Wij beoordelen dit als een goede maatregel, die mits goed uitgevoerd, nog veel meer effect kan behalen.

Te beginnen met een juiste hoogte van de een bescherming, het volledig doortrekken van deze bescherming, versmallen tunnel middels maximale absorberend materiaal aanbrengen.

Met de gestelde 2dB reductie en het benoemde weerkaatsend effect, kunnen we ook vermoeden dat deze huizen nu een hogere belasting hebben dan de eerder genoemde 59dB van vergelijkbare huizen die verder in de straat staan. In hoeverre is de huidige belasting onderzocht en met name of die reeds nu boven de door de gemeente gestelde maximale belasting komt?

6.3 beheersing wachtrijvorming

Heeft u onderzocht, wat het negatieve effect op geluidsbelasting en lucht is bij het in beweging brengen van het stilstaand verkeer, met name vrachtverkeer?

En hoeveel betreft de aanzuigende werking door verbeterde doorstroming en sneller traject? Betreft het hier een beheersing van de wachtrij door een extra rijstrook en is dat het enige effect?

6.4 regel scenario's

In hoeverre wordt deze maatregel nu al toegepast middels informatieborden en rijtijden op A59 en A16 en in welke mate is dit nu succesvol of niet? Ons inziens geeft het huidige gebruik van de ZRW als sluiproute al aan dat dit niet in voldoende mate succesvol is en met name verkeer dat frequent de route gebruikt, zal deze mogelijkheid ook blijven gebruiken indien geen verboden worden ingesteld.

6.5 intensieve snelheidshandhaving

Waarom komen andere locaties waar de gemiddelde snelheid gelijk is aan de maximale snelheid niet in aanmerking voor snelheidscontroles? In theoretische zin overschrijden nog immer 50% van de auto's de maximumsnelheid

Ook beschrijft u nogal algemeen de effecten van snelheidsvermindering. De inzet van snelheidshandhaving is niet dat de gemiddelde snelheid op 50km uitkomt, echter de maximumsnelheid wordt 50km/uur. Daarmee zal het gemiddelde nog verder dalen.

De geluidshinder van de omwonenden wordt vooral bepaald door de extremen. Dit betreft dus met name de hardrijders en de vrachtauto's. Hoe hard wordt als maximum gereden door de bovenste 10% van de (vracht)auto's en wat wordt de reductie als deze snelheid teruggebracht wordt naar 50km/uur. De dB productie van een vrachtwagen is bij gelijke snelheid meer dan een personenauto. Hoeveel dB reductie levert dit op voor een (zwaar beladen) vrachtwagen.

Verder wijst u in uw rapport reeds op de terughoudende houding van het openbaar ministerie om deze snelheidshandhaving toe te passen. Wij verzoeken u of de gemeente Breda de verslagen van de besprekingen met het OM toe te zenden. Beter zou zijn als u had bekeken, of er ook gronden zijn waarop de rijksoverheid wel over zou gaan tot plaatsen. Uit literatuuronderzoek blijkt, dat de overheid vooral die plekken wil plaatsen waar sprake is van situaties die ondanks optimale inrichting nog zorgen voor onveilige situaties door structureel te hard rijden.

Aangezien een criterium voor het openbaar ministerie is of er nog maatregelen kunnen worden genomen aan de weg ter beheersing van de snelheid, kan er ook worden gekeken of het openbaar ministerie op die gronden deze terughoudendheid in het geval van de ZRW heeft ingenomen. Er zou dus onderzocht kunnen worden of bijvoorbeeld de oversteek bij de Baronielaan hieraan voldoet (na meerdere ongelukken). Ook zou kunnen worden onderzocht hoe de risico-toename is op zeer ernstige ongelukken met vrachtwagens op de ZRW door hogere snelheid. Gegeven het feit dat hier sprake is van een weg dwars door Breda en geen beperking op vrachtwagens op dit moment, is in geval van een ongeluk met bijvoorbeeld tankauto's ook een hogere kans op een direct zeer gevaarlijke situatie. Het handhaven door middel van kartonnen borden lijkt ons in ieder geval niet serieus te noemen? Kunt u aangeven wat het effect is geweest van de kartonnen borden op de hoogte van de snelheid?

6.6. Instellen milieuzone

U benoemd hier een stelling die de gemeente heeft ingenomen. Is er sprake van sluipverkeer en heeft u al onderzocht of er alternatieven zijn om dat sluipverkeer tegen te gaan, bijvoorbeeld draaipunten en goede signalering of simpel gezegd ook de uitbreiding van milieuzones naar de afritten van de ZRW.

Slechts een zeer beperkt deel van het vrachtverkeer is van Breda naar Breda en heeft een risico om een andere directe route te kiezen. De vraag is of het aanrijden naar de ZRW en van de ZRW naar bestemming nu een zwaardere belasting is dan eventueel een andere directe route. Alle overige vrachtwagens rijden door de tunnel, omdat ze bewust de snelwegen om Breda ontwijken. Deze vrachtauto's moeten juist gebruik maken van de snelwegen en de instekers om op hun plaats van bestemming te komen. Verder zou u deze maatregel ook kunnen beoordelen in combinatie met de verbreding van de A58.

Ook hier oordeelt u wederom negatief over de haalbaarheid .

6.7. Verbod op (doorgaand) vrachtverkeer

Wederom zien we weer weinig inhoudelijkheid bij de slechts 2 alinea's die u slechts wijdt aan een van de belangrijkste korte-termijn maatregelen die op de ZRW kunnen worden genomen, te weten het weren van vrachtwagens. Wat heeft u onderzocht (als u al iets heeft onderzocht)? Uit het stuk blijkt namelijk, dat u wederom alleen de reeds bestaande standpunten van de gemeente heeft overgenomen.

Naar ons idee kloppen deze inschattingen van impact helemaal niet. Deze is namelijk zeer groot en de gevolgen voor de omliggende wijken in Breda zeer klein, in tegenstelling wat u aangeeft. Naar ons idee is het inrichten van een vrachtverbod op het middengedeelte (dus enkel door de tunnel rijden) de beste maatregel voor de ZRW;

- Het verbetert significant de doorstroming op de ZRW, zonder verdere ingrepen. Immers zonder de tot 1000 zicht beperkende, langzaam optrekkende vrachtauto's wordt dit voor de Bredanaar een stuk vriendelijker op de ZRW.

- Het verbetert significant de wegcapaciteit voor personenauto's. Immers deze tot 1000 vrachtauto's nemen nu een flink deel van de capaciteit in (schatting tot 4000 personenauto's).
- Het reduceert significant de geluidsbelasting door de ZRW. Immers vrachtwagens maken veel meer dB (schatting 5-10dB) bij gelijke snelheid dan personenauto's.
- Het reduceert de geluidsbelasting nog verder, indien het asfalt op de ZRW ook nog verder wordt geoptimaliseerd voor gebruik door enkel licht verkeer (<3500kg).
- Het vermindert significant de uitstoot van belastende stoffen rond de ZRW, daar de met diesels uitgeruste vrachtwagens natuurlijk significant meer uitstoten dan de personenauto's en er op middellange termijn nog nauwelijks zicht is op innovatie middels elektrisch rijden.
- Het vermeerderd significant de economische levensduur van het asfalt van de ZRW, aangezien natuurlijk dit asfalt enorm wordt belast door zwaar verkeer van vrachtwagens.
- Een bijkomend effect, met een vrachtverbod door de tunnel blijft het bereiken van de industrieterreinen aan de koppen van de ZRW en het bevoorraden van de stad via de juiste route ook prima mogelijk en zijn deze ongewenste effecten dus ook helemaal niet aanwezig.

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.

Bijgevoegd onze analyse over het vrachtverkeer. Hierbij is te zien, dat voor slechts een klein deel van het vrachtverkeer (<15%) een risico bestaat op verspreiding door wijken, middels alternatieve routes. Onze inschatting is dat minder dan 30 vrachtwagens een reële inschatting is van de impact op Breda van een verbod op vrachtwagens. Dit kan ook nog eens verder worden teruggedrongen door andere maatregelen, zoals ruime milieu-zones, goede bewegwijzering en controles. Dit is een zeer acceptabel effect van het vermijden van 600-1000 vrachtwagens per dag die onnodig door de tunnel van de ZRW rijden.

De maatregel kan het best gestalte worden gegeven door deze vergezeld te laten gaan met verlagen van de tunnelhoogte en natuurlijk vergezeld door signaleringen op het aanrij-traject (elektronisch en visueel) en/of een eventuele uitbreiding van de stads-milieuzone die in de toekomst wellicht overgaat in een zero-emissiezone.

Daarnaast moet ook onderzocht worden hoe vrachtverkeer kan keren en goed gerouteerd kan worden. Dit kan eenvoudig via de afslagen bij de Claudius Prinsenlaan en bij de Graaf Hendrik III laan of eventueel een nieuw in te richten punt voorafgaand aan het ZwartPark/nieuwe Langendijk wijk.

Het lijkt ons goed dat u naast overleg met gemeenten die vergelijkbare situaties hebben opgelost ook het vorengaande meeneemt. Het betreft namelijk een vrij eenvoudige oplossing.

6.8. Snelheidsovergang van 70 naar 50 km/uur accentueren

De vermelde aanpassingen zijn goede aanpassingen. Echter u vermeldt terecht dat dit moet vergezeld gaan van intensieve snelheidshandhaving. Gezien eerdere uitspraken van de wethouder en beperkte inzet van controles (eigen waarneming) en kartonnen afschrikborden is dit laatste naar onze mening niet realistisch.

De aanpassingen zullen dan wel enig effect hebben, maar niet dusdanig als u beschrijft. Daarmee is deze maatregel alleen dus op zich wel goed, maar niet voldoende om voldoende impact te hebben op de leefomgeving van de omwonenden.

Daar komt nog bij, dat u ook gezien hebt, dat de gesimuleerde geluidsbelasting bij de maximale toegestane snelheid en niet de werkelijk gemeten snelheid reeds tegen de door de gemeente gestelde norm maximale geluidsbelasting aan zit. Deze norm ligt op dit moment vele male hoger dan wat als gangbare norm door EU en Provincie wordt gesteld. De effecten van deze maatregel reiken niet verder dan het proberen te beteugelen van de effecten die nog boven deze gesimuleerde maximale gemeentelijke limiet uitkomen en zijn dus geenszins voldoende om de impact op de leefbaarheid tot acceptabele normen terug te brengen.

6.9. Kruispunten ZRW - Graaf Hendrik-III laan aanpassen

Wederom een maatregel die u bedenkt ter bevordering van de verkeersafwikkeling. U blijft volharden dat meer verkeersafwikkeling (en dus meer verkeerscapaciteit) gunstig is voor omwonenden, echter dit is het lange termijn niet altijd.

Ook hier wordt weer voorbijgegaan aan waar de bewoners werkelijk last van hebben en dat is de hoeveelheid verkeer die over de verhoogde ligging van de ZRW langs raast. Enige wachtrij is prima om te verhelpen, maar de verhoogde snelheid van het afslaan verkeer zal een negatief effect hebben op de leefbaarheid van de omwonenden.

Echter gezien de huidige omgeving van de betreffende afrit en de verkeersveiligheid daarop met name voor kruisende fietsers, kunnen wij ons de noodzakelijkheid van maatregelen ook voorstellen. Of die dan tegelijkertijd de wachtrij vermindert kunnen wij niet beoordelen zonder de daadwerkelijk gekozen variant te weten.

6.10 Verbeteren oost-west relaties voor fietsverkeer

Mee eens, een goede maatregel. 37% zien wij ook uit de tellingen. Belangrijk is dat deze fietsroute ook goed zichtbaar is als alternatief om het gebruik verder te stimuleren. Nu vooral vaak een kris-kras van verbindingen die niet leiden tot de echte schaa sprong fiets.

Belangrijk hierbij is;

- Wordt er ook een stap genomen om een zichtbare snelfietsroute Oost-West aan te leggen
- Wordt fiets boven auto geplaatst (voorrang en in aanleg wegen).

6.11 Toepassen geluids-reducerend asfalt

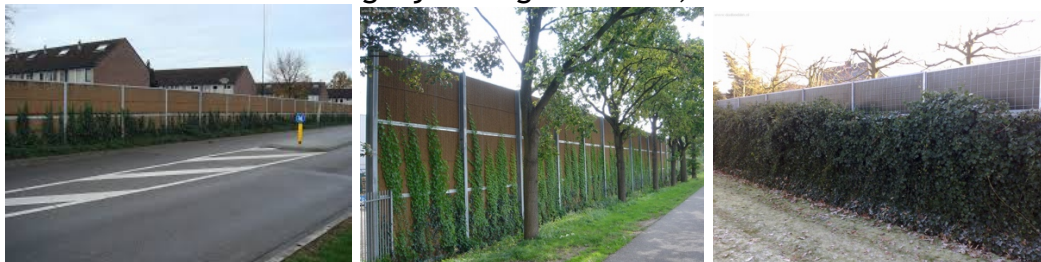
Niets mis met deze maatregel. Daarbij wel de opmerking dat het geluid reducerende asfalt al vervangen had moeten zijn en in het reguliere onderhoudsprogramma is opgenomen. Wel zien we wederom weinig additioneel onderzoek of innovatie van uw zijde in de benoemde maatregel.

- Wat is de ouderdom van de huidige asfalt-laag en daarmee samenhangende geluidsreductie en de input van de modellen en rapportages? Wat is uw analyse van de huidige onderhoudstermijnen van de gemeente en wat zou de geluidsreductiewinst zijn als deze onderhoudstermijnen zouden zijn afgestemd op het optimaal houden van de geluidsreductie, ipv op maximaal einde levensduur van het asfalt? Inclusief daarmee samenhangende toename kosten?
- U refereert aan Reken en Meetvoorschrift geluid 2012, lijst met wegdekcorrectiefactoren. Op deze lijst zijn andere asfalttypes te zien, zeker gecombineerd met vrachtverkeer, die betere resultaten laten zien. Waarom adviseert u deze niet?
- Wat zijn de huidige asfalttypes in onderzoeksfase (dus niet op lijst 2012), die betere resultaten voorspellen. Is er mogelijkheid om deze aan te leggen in testfase?
- Wat zijn mogelijke subsidies om deel te nemen in innovaties in asfalt?
- Wat zou de geluidsreductie-winst zijn, indien het asfalt zou kunnen worden geoptimaliseerd voor enkel voertuigen met gewichtsklasse <3500kg

6.12 Toepassen geluidschermen

U heeft natuurlijk helemaal gelijk dat geluidsschermen “als object niet op elke locatie even wenselijk zijn”. Dit is zelfs een understatement en komt eigenlijk neer op het veel duidelijkere “hoe haal je het in je hoofd om dwars door Breda en door woonwijken gedochten van geluidsschermen van 2 meter hoog te willen plaatsen, die de stad feitelijk als een Berlijnse meer in 2-en gaat splijten, zeker als die ook in plaats van huidige groenvoorziening zou komen”.

Voorbeelden van een vergelijkbare gedochten;



Daarmee heeft deze maatregel eigenlijk alleen zin voor het deelgebied 1 en kan daar een goede oplossing zijn. In Oost is reeds een geluidswal en niet valt in te zien waarom in west ook niet een geluidswal wordt gerealiseerd (gelijke monniken, gelijke kappen).

Echter met ondertunneling zou een nog veel betere leefbaarheidsverbetering over de hele linie kunnen worden bereikt.

6.13 Conclusies

Uit voorgaande reacties zult u begrijpen dat wij uw conclusies slechts gedeeltelijk onderschrijven.

Alle overige zaken kunt u lezen in voorgaande hoofdstukken.

7. Scenario's en varianten lange termijn, na 2030

7.1 Groeiscenario's na 2030

Het onderzoeksrapport bevat geen referenties naar betreffende documentatie over de groei-scenario's. Het is dus niet te beoordelen of deze realistisch zijn.

Verder moeten we opmerken dat de modellen zijn bedoeld voor de periode na 2030. De benoemde groei komt dus bovenop de verwachte groei tot 2030, die wij in hoofdstuk 5.1 al uiteen hebben gezet.

Wij hebben getracht uw cijfers te beoordelen obv uw scenario's en ter vergelijking hierbij ook onze inschattingen;

| Meetpunt | Projecties Gemeente/Antea | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------|------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | Intensiteit 2018 [mvt/etm] | Prognose intensiteit 2030 [mvt/etm] | verwachte Groei 2018-2030 [%] | Afslag uitbreiding A58 | Netto 2030 | Scenario 2040 <1% | Scenario 2040 1%-2% | Scenario 2040 >2% |
| Gr. Hendrik III laan – Baronielaan | 32.200 | 37.000 | 14% | -5,5% | 34.937 | 34.937 | ? | ? |
| Baronielaan – Fatimastraat | 33.200 | 36.000 | 8% | -5,5% | 34.030 | 34.030 | ? | ? |
| Fatimastraat – Claudius Prinsen | 33.000 | 38.000 | 15% | -5,5% | 36.135 | 36.135 | ? | ? |

| Meetpunt | Projectes VVZR | | | | | | | |
|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------|------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | Intensiteit 2018 [mvt/etm] | Prognose intensiteit 2030 [mvt/etm] | verwachte Groei 2018-2030 [%] | Afslag uitbreiding A58 | Netto 2030 | Scenario 2040 <1% | Scenario 2040 1%-2% | Scenario 2040 >2% |
| Gr. Hendrik III laan – Baronielaan | 32.200 | 37.000 | 21,8% | -1,0% | 38.898 | 40.898 | 44.898 | 48.898 |
| Baronielaan – Fatimastraat | 33.200 | 36.000 | 21,8% | -1,0% | 40.106 | 42.106 | 46.106 | 50.106 |
| Fatimastraat – Claudius Prinsen | 33.000 | 38.000 | 21,8% | -1,0% | 39.864 | 41.864 | 45.864 | 49.864 |

7.2-7.3-7.4-7.5 Varianten gekoppeld aan groeiscenario's

Bij variant “<1% groei” verwijst u naar een paragraaf 4.4 die niet bestaat.

Hierbij beschrijft u “referentie (2030) die bij benadering met <1% groei ook beschouwd wordt als de situatie 2040.”

Hoe komt u erbij dat een groei van <1% over 10 jaar niet leidt tot een toename van verkeer van 2030 tot 2040. Minimaal moeten we spreken van een verwachte groei van 5% verkeer (uitgaande van 0,5% groei per jaar).

Gezien het verwachte aantal van 40000 voertuigen per 2030, zien wij dus in dit scenario een verwachte toename van 2000 voertuigen van 2030 tot aan 2040 (tot totaal ongeveer 42000) en daarmee inmiddels 33% meer verkeer dan er nu over de ZRW rijdt.

Bij 1-2% groei heeft u geen referentie aantallen benoemd, maar in vergelijkbare berekening kunnen we dus ook uitgaan van gemiddeld 1,5% groei en daarmee dus

een stijging van 2030 naar 2040 van 6000 voertuigen en komt het aantal voertuigen op 46000 en daarmee 40% meer dan er nu over de ZRW rijdt.

De door u aangedragen oplossing is niet serieus te noemen.

U beschrijft een oplossingsvariant (1 genoemd) die u slechts ingegeven wordt in het feit dat u deze verkeersstromen wilt verwerken en deze wordt ook enkel beoordeeld op de verkeerseffecten. Geen enkele vermelding over noodzakelijke leefbaarheidsoplossingen in dit scenario of de effecten hierop. U kunt u voorstellen, dat met een stijging van 40% verkeer, de situatie voor omwonenden onhoudbaar wordt dit niet afgedaan kan worden met slechts het weghalen van een kruising.

Bij >2% groei beschrijft u 2 varianten, te weten variant 2. Korte tunnel en 3. Lange tunnel

Kunnen we gevoeglijk uitgaan van een groei van richting de 2,5%, zoals ongeveer het niveau is geweest van de groei de afgelopen 5 jaar.

Dit zou inhouden dat het verkeer in 2040 uitkomt op 50000 voertuigbewegingen, ofwel 60% meer dan het huidige niveau.

Als de huidige groei zich voortzet is dus een scenario van tunnel onvermijdelijk voor de bereikbaarheid van Breda in combinatie met een duurzaam en leefbare inpassing in de huidige omgeving.

7.7. Kwalitatieve bepaling leefbaarheidseffecten tunnelvarianten

Voor deze varianten beschrijft u wel de mogelijke kwalitatieve effecten. Wij ondersteunen ten zeerste het onderzoeken van de tunnelvarianten en onderschrijven ook deze positieve kwalitatieve effecten.

Hierbij willen wij nog volgende zaken toevoegen, die wij ook als mogelijke effecten willen bestempelen;

- De mogelijke effecten van luchtvervuiling aan de tunnelmonden wordt op dit moment in proefopstellingen al tegengegaan.
- Tunnels kunnen ook energie opwekken en minimaal energieneutraal zijn
- Er vinden op dit moment innovaties plaats met het opvangen van luchtvervuiling in de tunnels. Het opvangen van de geproduceerde luchtvervuiling op de ZRW bespaart voor Breda alleen al aan CO2 ongeveer 2% van de uitstoot van de gehele gemeente per km1. Een tunnel kan in deze vorm dan ook significant bijdragen aan de realisatie van CO2 doelstellingen van Breda
- In de tunnelvariant inclusief kruising met de Mark kan de Mark ook bevaarbaar worden gemaakt vanaf Breda centrum naar buitengebied Zuid (met nog enkele aanpassingen) en/of eventuele natuurlijke beddingen teruggebracht worden om de ecologische structuur nog verder verlengen
- De vrijgekomen bovenruimte van een tunnel kan opnieuw worden ingericht en zeker in het geval van de ZRW kan dit tot ongekende mogelijkheden betekenen voor de eenheid van Breda

Daarnaast merken we op, dat naar onze analyse ook nog een langere variant mogelijk zou zijn, die nog enkele bijkomende effecten zou hebben. Dit betreft een tunnel startende vanaf westelijke zijde voorafgaand aan het Zwartpark en aan

oostelijke zijde voorafgaand aan de Claudius Prinsenlaan. Dit zou een tunnel betreffen van ongeveer 3 km.

- Aan westelijke zijde kan de geprojecteerde nieuwbouwwijk Langendijk significant worden uitgebreid en de oppervlaktes gebruikt worden voor financiering tunnel
- Aan oostelijke zijde kan de entree Claudius Prinsenlaan nog verder worden ingericht en eventueel de huidige hoogbouw lijn worden doorgetrokken boven het wegtracee en hiermee een emblematische entree creëren voor Breda en ook bijdragen aan financiering tunnel. Amphitheaters en sportterreinen kunnen nog verder uitbreiden met aanpalende functies.
- Dit biedt ook voor de omwonenden aan deze delen direct een structurele oplossing voor alle huidige leefbaarheidsissues.
- De kruisingen bij Claudius Prinsenlaan, Fatimaplein en Graaf Hendrik III plein bieden ruimte op heringericht te worden met op of afritten. Huidige verhoogde ligging kan worden verwijderd en verdere NoordZuid integratie worden verbeterd als ook wegnemen onderhoud (en eventuele toekomstige vervanging) viaducten.
- De gehele Oost-West bovenruimte komt vrij, voor bijvoorbeeld prioritering openbaar vervoer en snelfietsroutes.

Natuurlijk is een dusdanig lange variant kostbaarder dan de genoemde varianten. Met financiering oppervlaktes kan mogelijk reeds tot 50mEur worden gerealiseerd. Is externe financiering eigenlijk onderzocht?

7.9. Vergelijking lange termijn varianten

Wij onderschrijven niet hoe u de effecten hier weergeeft;

In onze visie is het onlogisch te spreken over niets doen en dit neutraal uit te drukken op leefbaarheid “omdat de situatie in 2040 tov 2030 niet verandert”. Allereerst is het belangrijk te vermelden, dat we nu reeds geconfronteerd zijn met te weinig maatregelen om de huidige verkeersgroei op te vangen, we nog tot 2030 een groei verwachten en ook in een laag scenario we enige groei verwachten in 2030-2040. Niets doen betekent dus bij groei een negatief effect op de leefbaarheid.

8. Conclusie en samenvatting

De conclusies die u vermeld over inzicht in omvang, samenstelling en ontwikkeling verkeer op ZRW geven een volledig verkeerd beeld van de problematiek van de ZRW en zetten lezers dan ook op het verkeerde been;

- De intensiteit van vrachtwagens weergegeven als percentage van totaalverkeer is een beeld geven dat het aantal dusdanig klein is dat het geen impact heeft. Het is beter te praten over absolute aantallen van 600-1.000 vrachtwagens per dag en enkele duizenden licht vrachtverkeer. En de impact op doorstroming, geluid en vervuiling misschien wel gelijk staat aan de impact van 10.000 auto's
- Over de groei van de verkeersintensiteiten kan beter worden toegevoegd, dat over de afgelopen 5 jaar, na start van de huidige structuurvisie en

realisatie van allerlei plannen, de groei exponentieel is toegenomen tot meer dan 3% per jaar.

- Beter kan worden toegevoegd, dan slechts 37% van het verkeer in de tunnel ook daadwerkelijk een bestemming heeft in Breda en al het andere verkeer de tunnel gebruikt om een kortere weg te nemen van of naar hun bestemming in Breda (dus 63%). Voor vrachtwagens is het percentage dat de tunnel gebruikt om een kortere weg te nemen van of naar hun bestemming in Breda zelfs 75%.

Wij bestrijden de visie die u weergeeft op de verkeersgroei van de komende jaren. De afgelopen 5 jaar, de gewijzigde visie en beleid over ontwikkeling en functie van de ZRW die de gemeente heeft uitgesproken vanaf de structuurvisie 2030 is daarvan, naast het gunstige economische klimaat, de oorzaak en dit zal zonder maatregelen ook zo blijven.

Effect verbreding A58

De effecten zijn zeker gunstig en zeer noodzakelijk, maar zullen vooral effect hebben om de verkeersgroei op de A58 de komende jaren als gevolg van groei internationaal verkeer (10 tot 20% over komende 12 jaar) op te vangen. Daarmee wordt gezorgd, dat de huidige situatie op de A58 tot 2030 niet nog verder verslechterd. Een positief effect op de ZRW tot aan 2030 zal naar onze mening dan ook neutraal zijn.

Effecten van de maatregelen Oost en West op de verkeersafwikkeling

Wij weerleggen de door u aangevoerde intensiteiten en daarmee ook de effecten van de maatregelen. Deze zullen binnen 10 jaar verdwenen zijn in de te verwachten scenario's.

Verkeersafwikkeling ZRW in 2030

Alhoewel wij ook niet willen insteken op verdere capaciteitsuitbreiding zonder significante verbetering van de leefomgeving van de bewoners, geloven wij in onze projectie van verkeer niet in een houdbare situatie tot aan 2030 op de ZRW. Het college heeft dat eerder ook zo aangegeven. Wij weerleggen de door u aangevoerde intensiteiten en daarmee ook de effecten van de maatregelen. Deze zullen binnen 10 jaar verdwenen zijn in de te verwachten scenario's.

Maatregelen korte en middellange termijn (tot 2030)

Waarom blijft u zo volharden in de vermelding, tot 3 keer toe, in het rapport dat er geen juridische grondslag is voor het nemen van maatregelen voor leefbaarheid? Het gaat niet om de juridische grondslag, maar om wat het gemeentelijk beleid en de economische groei voor situatie creëert voor de omwonenden. 16% groei verkeersgroei in de laatste 5 jaar, zwaar vrachtverkeer zelfs 35% en projectie van minimaal nog eens een vergelijkbare hoeveelheid tot aan 2030.

Het is verder heel fijn dat u deze constateringens opschrijft, echter er is in geen enkele vorm een conclusie verbonden aan dit "onderzoek".

Wat adviseert u nu als korte-termijn maatregelen die daadwerkelijk de leefbaarheid van het volledige traject verbeteren? Wat is voor u de meest logische verwachting van uit te voeren lange termijn scenario?

Met vriendelijke groet,

VVZRBREDA

WWW.VVZRBREDA.NL