



Directie Dienstverlening

Toezicht en Handhaving

Gemeente Breda ONT/MM
Claudius Prinsenlaan 10
4811 DJ BREDA

Stadskantoor
Claudius Prinsenlaan 10
Postbus 90156, 4800 RH Breda
Telefoon 14 076
Fax (076) 529 32 39
Email contact@breda.nl

Bereikbaarheid
Vanaf Breda CS: 10 minuten lopen,
Buslijnen: 8, 11, 12, 131, 401

Uw brief
d.d. 06 oktober 2017

Datum
28 maart 2018

Ons kenmerk
2017/2662

Onderwerp
Besluit omgevingsvergunning

Telefoon
www.breda.nl/contact
14 076

Bijlagen
-

Geachte heer, mevrouw,

Uw aanvraag

Op 6 oktober 2017 ontvingen wij uw aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het verbeteren van de doorstroming Zuidelijke Rondweg + het kappen van bomen en struiken op de locatie Franklin Rooseveltlaan t.h.v. Fatimastraat Breda kadastraal bekend als gemeente Ginneken, sectie I, nummer(s) 8898, 8909, 10456. Wij registreerden deze aanvraag onder nummer 2017/2662.

Ons besluit

Wij hebben besloten de omgevingsvergunning te verlenen. Dit besluit baseren wij op de artikelen 2.10 t/m 2.21 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De bijlagen 1 t/m 14 maken deel uit van de vergunning. Ik raad u aan deze stukken goed door te lezen. Zo zorgt u ervoor dat u weet aan welke voorschriften u zich moet houden.

Activiteiten

Wij verlenen de omgevingsvergunning voor de volgende activiteiten:

1. Bouwen
2. Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, een exploitatieplan, regels gesteld door Rijk of Provincie of een voorbereidingsbesluit
3. Kappen

Geldigheid vergunning

Wij verlenen de vergunning voor onbepaalde tijd.

De procedure

Wij voerden de besluitvormingsprocedure uit volgens de uitgebreide procedure (artikel 3.10 van de Wabo) en beoordeelden uw aanvraag voor:

- Bouwen aan artikel 2.10 van de Wabo;
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, een exploitatieplan, regels gesteld door Rijk of Provincie of een voorbereidingsbesluit aan artikel 2.12 Wabo;
- Kappen aan artikel 2.18 van de Wabo;

Wij nemen een aanvraag voor een omgevingsvergunning pas in behandeling als deze aan de indieningvereisten voldoet (artikel 2.8 Wabo, paragraaf 4.2 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) met een verdere uitwerking in de Ministeriele regeling omgevingsrecht (Mor).

Uw aanvraag voldoet aan de vereisten.



Advies, aanwijzing minister, verklaring van geen bedenkingen

Advies bestuursorganen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur (artikel 2.26 Wabo, artikel 2.34 Wabo en artikel 6.1 tot en met 6.5 van het Bor).

Wij stuurden uw aanvraag voor advies naar de volgende instanties/bestuursorganen:

- Commissie Ruimtelijke Kwaliteit met betrekking tot welstand en monumenten

De adviezen

Wij ontvingen hierna de volgende adviezen:

- Advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit met betrekking tot welstand en monumenten d.d. 06-12-2017

Overwegingen en voorschriften

Het (ver)bouwen van een bouwwerk (artikel 2.10 Wabo)

1. Overwegingen

Bij het nemen van het besluit hebben wij het volgende overwogen:

- Het bouwperceel ligt in een gebied waarvoor het bestemmingsplan Overakker-Blauwe Kei en Zandberg van toepassing is.
- De aanvraag, voor zover het de activiteit bouwen betreft, voldoet niet aan hetgeen hierin is gesteld. Gelet op artikel 2.10 lid 2 van de Wabo kan de aanvraag om omgevingsvergunning slechts worden geweigerd als vergunningverlening voor het gebruik van gronden of bouwwerken in afwijking van het bestemmingsplan niet mogelijk is.
- Gelet op de overwegingen bij de activiteit gebruik van gronden of bouwwerken in afwijking van het bestemmingsplan (2.12 Wabo) vormt de afwijking van het bestemmingsplan geen grond voor weigering van de omgevingsvergunning.
- De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft op 6 december 2017 een positief advies over het bouwplan gegeven. Wij hebben dit advies overgenomen en zijn dan ook van mening dat uw aanvraag voldoet aan redelijke eisen van welstand.
- De aanvraag en de daarbij verstrekte gegevens en bescheiden het naar ons oordeel aannemelijk maken dat het bouwen van het bouwwerk, waarop de aanvraag betrekking heeft, voldoet aan het Bouwbesluit 2012 en de Bouwverordening 2007.

Op basis van het voorgaande overwegen wij dat, gelet op artikel 2.10 Wabo er geen reden is om de omgevingsvergunning voorzover de aanvraag betrekking heeft op de activiteit bouwen te weigeren.

2. Voorschriften

Aan de omgevingsvergunning kunnen met het oog op het belang welke is aangegeven voor de activiteit bouwen bij of krachtens artikel 2.10 voorschriften worden verbonden. Wij hebben besloten de volgende voorschriften te verbinden:

Algemene voorschriften

Bij de vergunning treft u een formulier "kennisgeving aanvang bouw" aan. Vijf dagen voordat u begint met de werkzaamheden ontvangen wij graag van u een kennisgeving.

Bij de vergunning treft u een formulier "kennisgeving gereedmelding bouw" aan. Binnen vijf dagen nadat de bouwwerkzaamheden zijn beëindigd ontvangen wij graag van u deze kennisgeving.

Constructieve voorschriften

Voorwaarden constructieve veiligheid:

- De bestaande constructie dient te worden gecontroleerd. Afwijkingen en beschadigingen moeten worden overlegd aan constructeur. Een inspectie rapport van alle kunstwerken, dienen aan Veiligheid en Leefomgeving van de gemeente Breda te worden overlegd.



- Voor elk van de onderstaande werkzaamheden dienen uiterlijk 3 weken voor aanvang van deze werkzaamheden de volgende stukken ter goedkeuring van de gemeente Breda te worden ingediend. Deze stukken dienen te voldoen aan het gestelde in de Regeling omgevingsrecht (MOR):
- Definitieve controle berekeningen en eventuele aanvullende constructieberekeningen en tekeningen van de te versterken betonconstructie- onderdelen, inclusief detaillering en wapening;

Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, een exploitatieplan, regels gesteld door Rijk of Provincie of een voorbereidingsbesluit (artikel 2.12 Wabo)

Overwegingen

Bij het nemen van het besluit hebben wij het volgende overwogen:

- Het perceel is gelegen binnen het gebied waarop de bestemmingsplan Overakker-Blauwe Kei en Zandberg van toepassing zijn. In beide bestemmingsplannen zijn de percelen bestemd als Groen, Verkeer en Waarde – Archeologie. Het plan is in strijd met het bepaalde in beide bestemmingsplannen omdat binnen de bestemmingen Groen in beide bestemmingsplannen wegen niet zijn toegestaan.
- Op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a., onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.
- Op grond van de specifieke voorwaarden van het "Besluit tot het aanwijzen van categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5, derde lid Besluit omgevingsrecht (Bor) niet is vereist" welke op 19 juni 2014 is vastgesteld door de gemeenteraad en in werking is getreden op 3 juli 2014, is geen verklaring vereist voor de aanleg of aanpassing van een weg of parkeer-, water- en/of groenvoorzieningen.. Nu het plan ook voldoet aan gestelde randvoorwaarden in het genoemd besluit is voor het plan geen verklaring van geen bedenkingen vereist.
- Gelet op de ruimtelijke onderbouwing "aanpassing Zuidelijke Rondweg nabij Fatimastraat tot Blauwe Keiweg" d.d. 27 november 2017, waarin wordt aangegeven dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, zijn wij van mening dat wij de gevraagde omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan kunnen verlenen.

Het vellen of doen vellen van houtopstanden (artikel 2.2 lid 1 sub g juncto 2.18 Wabo)

1. Overwegingen

Bij het nemen van het besluit hebben wij het volgende overwogen:

Aanvraag:

- Voor de volgende houtopstand(en) is vergunning om te (doen) vellen aangevraagd:

Nr	Houtopstand	Soort/Type	Aantal	Omtrek(cm) / Oppervlakte (m ²)	Beslissing
1	Landschapselement (Conform DO 305255 d.d. 27-10-2017, bijlage 13)	Diverse soort		1500 m ²	Toewijzen

- U heeft in de aanvraag aangegeven dat u de houtopstanden wilt (doen) vellen in verband met: verbreden van de weg waardoor de geluidswallen moeten worden verplaatst
- Daarbij heeft u een herplantplan ingediend om de waarden van de te vellen houtopstand(en) te compenseren.

Juridisch kader:



- Er is sprake van waardevolle houtopstand(en) als bedoeld in artikel 4:7 van de Algemene Plaatselijke Verordening Breda 2014, hierna: APV.
- Ingevolge artikel 4:9, eerste lid van de APV is het verboden om waardevolle houtopstanden te (doen) vellen.
- Het college kan ingevolge artikel 4:10, eerste lid van de APV ontheffing verlenen van het verbod om waardevolle houtopstanden te vellen door het verlenen van een omgevingsvergunning; dit wil zeggen dat er slechts bij uitzondering een omgevingsvergunning wordt verleend.
- De vergunning wordt alleen verleend wanneer, op basis van een integrale afweging van aspecten die de fysieke leefomgeving betreffen, is gebleken van een voldoende zwaarwegend belang om de waardevolle houtopstand(en) te vellen en alternatieven voor het behoud van de houtopstanden goed zijn onderzocht en niet haalbaar zijn gebleken.

Beoordeling aanvraag:

- Een aantal jaren geleden (2007) is de Zuidelijke Rondweg al grondig onder handen genomen. Op de kruispunten met de Baronielaan en met de Fatimastraat is destijds de doorstroming verbeterd door extra opstelstroken voor rechtdoor gaand verkeer toe te voegen. Daarnaast is er ook geluidsreducerend asfalt aangebracht. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat de doorstroming de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Door de autonome groei van het autoverkeer en door het bundelen en ontvlechten (er wordt meer verkeer naar de rand van de stad gestuurd) is deze capaciteitsuitbreiding nu niet meer toereikend. Het verkeer op de Zuidelijke Rondweg kan tijdens de spitsperiodes niet meer goed afgewikkeld worden waardoor het verkeer steeds meer de alternatieve routes door de stad gaat gebruiken. Dit heeft een nadelig effect op de leefbaarheid in Breda Zuid en kan ook effecten hebben op de economische vitaliteit van dit stadsdeel. Het is momenteel nodig om wederom extra maatregelen op de Zuidelijke Rondweg te nemen om de verkeersafwikkeling te verbeteren.
- Tussen het viaduct over de Blauwe Keiweg en de Fatimastraat wordt aan de noordzijde (komend vanuit het oosten, vanaf de A27) een extra rijbaan voor rechtdoor gaand verkeer aangelegd. Om dit te realiseren wordt zowel in de middenberm als aan de noordzijde extra asfalt aangelegd. Ook aan de zuidzijde wordt de weg verbreed. Hierdoor ontstaat ook aan de zuidzijde richting de A27 een extra rijbaan. Voor deze wegverbredingen is het noodzakelijk dat de geluidswallen aan de noord en zuidzijde worden aangepast.
- Ten behoeve van de wegverbreding aan de noordzijde dient de top van de huidige geluidswal naar het noorden verplaatst te worden om ruimte te maken voor de extra rijbaan. De voet van de geluidswal grenzend aan de wijk Sportpark blijft op dezelfde locatie liggen. Dit betekent dat delen van het talud aan deze zijde van de geluidswal steiler moet worden. De bestaande houtopstanden in de vorm van struiken en kleine bomen moeten op deze stukken helling worden verwijderd.
- Ook aan de zijde van de wijk Blauwe Kei moet de geluidswal worden verplaatst. Voor het overgrote deel gebeurt dit op dezelfde wijze als aan de noordzijde, zodat de voet van de geluidswal op dezelfde locatie blijft. Dichtbij de oprit vanaf de Fatimastraat wordt het bovenste deel van de geluidswal in zijn geheel verplaatst, zodat ook de voet van de geluidswal aan de zuidzijde hier gelijk blijft. Omdat de aanpassingen aan de wal niet overal gelijk zijn moet op sommige delen van de wal meer begroeiing worden verwijderd dan op andere delen. Ook aan deze zijde worden schanskorven van 0,5 meter hoog op de geluidswal geplaatst.

Beoordeling herplantplan:

- Het kernteam heeft het door u ingediende herplantplan beoordeeld en is van mening dat met uitvoering van dit plan de waarden, die als gevolg van het (doen) vellen van de waardevolle houtopstanden verloren gaan, voldoende worden gecompenseerd.

Afweging:

- Gelet op de ingewonnen adviezen en uw reden van de aanvraag hebben wij de volgende afweging gemaakt.
- De voorgenomen verbreding van de Franklin Rooseveltlaan is noodzakelijk ter verbetering van de verkeersafwikkeling en bevordert de leefbaarheid en de economische vitaliteit van een deel van de stad. Voor de verbreding van de Franklin Rooseveltlaan tussen de Fatimastraat en de Blauwe Keiweg is het noodzakelijk dat de geluidswallen aan de noord- en zuidzijde worden aangepast. Hiervoor moet de bestaande begroeiing op de geluidswallen worden verwijderd. Met de uitvoering van het herplantplan worden de waarden, die als gevolg van het (doen) vellen van de waardevolle houtopstanden verloren gaan, voldoende gecompenseerd.
- Op basis van de voorgaande afweging hebben wij besloten de gevraagde vergunning te verlenen onder oplegging van de hierna genoemde voorschriften.
- De houtopstanden die moeten worden aangeplant op basis van de opgelegde herplantplicht worden hierbij, ingevolge artikel 4:7, tweede lid van de APV, aangewezen als waardevolle houtopstanden en opgenomen op de 'Bomenkaart; vergunningplichtige houtopstanden'; voor deze houtopstanden wordt hiermee een kapverbod van toepassing.

Op basis van het voorgaande overwegen wij dat, gelet op artikel 2.18 Wabo juncto artikel 4:10 tot en met 4:12 van de Algemene Plaatselijke Verordening Breda 2014 de omgevingsvergunning, voor zover de aanvraag betrekking heeft op de activiteit vellen of doen vellen van houtopstanden, kan worden verleend.



2. Voorschriften

Aan de omgevingsvergunning kunnen met het oog op de belangen welke zijn aangegeven voor de activiteit vellen van houtopstanden bij of krachtens artikel 2.18 Wabo voorschriften worden verbonden.

Wij hebben besloten de volgende voorschriften te verbinden:

Algemene voorschriften

1. Gebruik van de vergunning:
 - a. U heeft nu een vergunning ontvangen, maar u mag de houtopstanden nog niet vellen of doen vellen. Eerst moet een bezwaartermijn van zes weken worden doorlopen.
 - b. Als tijdens de bezwaartermijn een verzoek om voorlopige voorziening bij de rechter is gedaan, mag u de houtopstanden nog niet vellen of doen vellen voordat op dat verzoek is beslist.

2. Compensatie:
 - a. Zo snel mogelijk na het vellen of doen vellen van de houtopstanden, maar in ieder geval **binnen drie jaar na het onherroepelijk worden van deze vergunning**, moet als compensatie voor de gekapte waardevolle houtopstanden de volgende herplant worden uitgevoerd:

N r	Soort	Type	Aantal	Kwekerij maat	Categorie/ Grootte
1	Diverse soort	Landschapselement (Conform Beplantingsplan 305546 d.d. 27-10-2017, bijlage 13)			1.500m ²

- b. Herplant en locatie(s) overeenkomstig het bij deze vergunning gevoegde herplantplan.
 - c. Alle nieuwe aanplant die na de herplant onverhoopt afsterft moet alsnog vervangen worden door aanplant van dezelfde soort, maat en kwaliteit.
3. Uw werkzaamheden mogen flora en fauna niet verstoren of beschadigen. Om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen dient u in ieder geval de volgende maatregelen te nemen conform de Quicksan flora en fauna (kenmerk P2017/10 d.d. 10-02-2017 (bijlage 9) en het Vleermuisonderzoek (kenmerk P2017/10 d.d. 11-11-2017 (bijlage 10):
 - a. De hoge oude bomen nabij het viaduct aan de Blauwe Keiweg dienen indien mogelijk te worden gespaard.
 - b. Het is van belang om houtopstanden zo veel mogelijk te rooien vóór 15 februari. Rond deze periode kunnen sommige vogels (zoals wilde eend, houtduif, turkse tortel, merel) alweer met nestbouw beginnen.
 - c. Specifiek voor de alpenwatersalamander dient conform een goedgekeurde gedragscode te worden gewerkt, of een ecologisch werkprotocol (waarin schadebeperkende maatregelen staan) op maat te worden geschreven. Door strikt volgens deze gedragscode of dit ecologisch werkprotocol te werken kan schade aan deze zwaarder beschermde soort worden voorkomen of beperkt.
 - d. Het vóór de kap al ophangen van 4 clusters van elk 4 platte Schwegler vleermuiskasten in te sparen hoge bomen, waarvan 3 x vier aan de noordzijde en 1 x vier aan de zuidzijde van het viaduct bij de Blauwe Keiweg. Dit, ter compensatie van de paarverblijfplaats van de ruige dwergvleermuis en de mogelijke baltsplek van een gewone dwergvleermuis die verloren gaan.
4. Houtopstanden die niet worden gekapt, moet u beschermen tegen nadelige gevolgen van de bouw-, sloop- en/of kapwerkzaamheden.
5. Tijdens de kapwerkzaamheden moet u de vergunning kunnen tonen aan toezichthouders van de gemeente Breda of aan de politie. Als dat niet kan, moet het werk meteen worden gestaakt als een toezichthouder of de politie dat vraagt. U heeft dan geen recht op schadevergoeding, in welke vorm dan ook.

Bomenkaart; vergunningplichtige houtopstanden

1. De waardevolle houtopstanden waarvoor deze vergunning is verleend worden van de Bomenkaart verwijderd op het moment dat de vergunning onherroepelijk is geworden (artikel 4:10, zesde lid APV).
2. De houtopstanden die ingevolge de opgelegde herplantplicht, ter compensatie van de waarden die verloren gaan, moeten worden aangeplant zijn aangewezen als waardevolle houtopstanden (artikel 4:7, tweede lid APV) en worden opgenomen op de Bomenkaart (artikel 4:7, derde lid APV); voor deze houtopstanden wordt hiermee een kapverbod van toepassing.

Ter inzage legging

Het ontwerpbesluit is bekendgemaakt op www.officiëlebekeendmakingen.nl (www.overheid.nl) met uw aanvraag en de bijlagen.

Afwijkingsbesluit voor de aanpassingen van de Zuidelijke Rondweg te Breda.

Het ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen van 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 en tijdens deze periode zijn zienswijzen ontvangen van:

1. S.E. Sciarone, Franklin Rooseveltlaan 3, vertegenwoordigd door DAS
2. Dhr. en mevr. Prinsen, Franklin Rooseveltlaan 14, vertegenwoordigd door DAS
3. M. Wijnhoven, Franklin Rooseveltlaan 17, vertegenwoordigd door DAS
4. Dhr. en mevr. Beekers, Franklin Rooseveltlaan 25, vertegenwoordigd door Achmea
5. Dhr. en mevr. Klijsen, Franklin Rooseveltlaan 26, vertegenwoordigd door ARAG
6. B. Sterk, Franklin Rooseveltlaan 32, vertegenwoordigd door DAS
7. L.P.J.M. van Woensel, Franklin Rooseveltlaan 37 (+ 95 handtekeningen)
8. M. Platenburg, Franklin Rooseveltlaan 44
9. R.C. van der Zanden, Franklin Rooseveltlaan 44
10. H. Wissink, Franklin Rooseveltlaan 48, vertegenwoordigd door Univé
11. Dhr. en mevr. Luijff, Franklin Rooseveltlaan 49, vertegenwoordigd door ARAG
12. G. en M. Smit, Franklin Rooseveltlaan 88
13. A.C.A.M. Adank, J.W. Frisolaan 19
14. A. Vermeulen en H. Brans, J.W. Frisolaan 23, vertegenwoordigd door Achmea
15. .F.A. Ouwens, Gen. Maczekstraat 130
16. A.K. Scheffers, Saksen Weimarlaan 46
17. M.L. Klijn, Saksen Weimarlaan 51
18. J.M.D. Hellemons, Saksen Weimarplein 4
19. C.E. Bezembinder, Saksen Weimarplein 4
20. RST Advocaten, Fatimastraat 5
21. R. Wolf, Laan van Mecklenburg 11, vertegenwoordigd door ARAG

De zienswijzen binnen de daartoe gestelde termijn ontvangen en zijn derhalve ontvankelijk.

De zienswijzen zijn kort samengevat en van een beoordeling voorzien. Indien niet alle onderdelen van de zienswijzen in de samenvatting zijn opgenomen, zijn deze wel in de totale beoordeling meegenomen. Zienswijzen die identiek zijn, zullen gezamenlijk behandeld worden.

1, 2, 3 en 6, Zienswijze Scarione, Prinsen, Wijnhoven en Sterk

Deze 4 zienswijzen zijn identiek en worden als zienswijze 1 behandeld.

Samenvatting 1.1.

Reclamanten geven aan dat de maatregelen voor verbetering van de doorstroming op de Zuidelijke Rondweg (inclusief verbreding van het wegdek en het toevoegen van extra rij- en opstelstroken) zich beperken tot het gedeelte tussen de kruising met de Fatimastraat en de kruising met de Blauwe Keiweg. In paragraaf 4.1 wordt echter opgemerkt dat de maatregelen gelden voor de gehele Zuidelijke Rondweg, dus ook (weer) het gedeelte tussen de kruising met de Fatimastraat en de kruising met de Baronielaan. Dit is het gedeelte waaraan reclamant woont.

Beoordeling**Ad 1.1.**

Het door reclamanten gestelde is niet juist. In paragraaf 4.1 van de ruimtelijke onderbouwing staat aangegeven dat de extra maatregelen worden getroffen op verschillende delen van de Zuidelijke Rondweg en niet de op de gehele Zuidelijke Rondweg.

Deze procedure voor het mogen afwijken van het geldende bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op het gedeelte tussen de kruising met de Fatimastraat en de kruising met de Blauwe Keiweg. De extra maatregelen worden getroffen op meer delen van de Zuidelijke Rondweg, maar deze maatregelen passen in de geldende bestemmingsplannen.

Samenvatting 1.2.

Reclamanten vinden dat burgers volledig geïnformeerd moeten worden over de omvang en reikwijdte van de plannen voor de reconstructie van de Zuidelijke Rondweg, los van het gegeven of de reconstructie geschiedt via de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Alle burgers die het aangaat moeten in de gelegenheid gesteld worden om 'er iets van te vinden'. De suggestie wordt namelijk gewekt dat de werkzaamheden zich beperken tot het gedeelte waarop de vergunning betrekking heeft en dat is een onjuiste suggestie.

Beoordeling

Ad 1.2.

Wij menen dat de burgers goed zijn geïnformeerd over de totale plannen voor de Zuidelijke Rondweg. Er zijn 4 informatieavonden gehouden en deze zijn toegankelijk geweest voor alle belangstellenden. Op 19 juni 2017 is een Bredabericht uitgegaan met als doel uitleg en informatie over de reconstructie van de Zuidelijke Rondweg. Op 26 juni en 3 juli 2017 zijn er informatieavonden gegeven voor bewoners. Op 29 september 2017 zijn wederom Breda berichten verspreid inzake uitleg over het definitieve voorstel voor het ontwerp van de weg. Deze berichten zijn geplaatst op de site van de gemeente Breda en op overheid.nl. Van de avonden 24 en 25 oktober 2017 zijn verslagen gemaakt. Eind november zijn de bewoners ingelicht over het besluit en zijn aan hen de nota van commentaar, de notulen en verslagen toegezonden. Deze waren ook als bijlage bij het bestuursvoorstel gevoegd en zijn tevens te vinden op de website.

Tenslotte is op 12 december 2017 een Breda bericht verspreid bij omwonenden voor het gedeelte van de reconstructie waarvoor de procedure van de omgevingsvergunning met afwijking gevoerd moet worden.

Deze publicatie is verschenen in De Staatscourant en op overheid.nl en via de website van de gemeente is uitgebreid gecommuniceerd. De bewoners hebben op alle mogelijke manieren uitgebreid kunnen meepraten over de voorgenomen werkzaamheden.

Samenvatting 1.3.

Reclamanten geven aan dat ten aanzien van 'nut en noodzaak' vooral wordt uitgegaan van veronderstellingen. De stelling dat de verkeersdoorstroming op de Zuidelijke Rondweg in onaanvaardbare mate stagneert en dat die stagnatie zich vertaalt in files en verkeer dat alternatieve, en ongewenste, routes door de stad gaat zoeken, wordt niet met feiten ondersteund. Reclamanten vragen zich af of er wel onderzoek heeft plaatsgevonden. Zo nee, dan is het besluit niet volgens artikel 3:2 voorbereid. Is er wel onderzoek gedaan, dan dit bij de afgifte van de vergunning ter visie leggen.

Beoordeling

Ad 1.3.

Om de doorstroming te verbeteren is eerst een analyse uitgevoerd naar de oorzaak van de huidige lange wachtrijen. Hieruit blijkt dat de kruispunten bij de Baronielaan en Fatimaplein het verkeer tijdens de spitsperiodes niet goed kan verwerken. De afwikkelcapaciteit bij beide kruispunten is in de huidige situatie te laag. Vervolgens is de groei voor de komende periode bepaald. Het verkeer op de Zuidelijke Rondweg is de afgelopen 14 jaar met ±1,5% per jaar gestegen. Volgens o.a. CBS, Provincie Noord-Brabant en de gemeente zelf zal Breda in ieder geval tot 2030/2040 blijven groeien (qua inwoners). Deze verwachte groei vertaalt zich onder meer in een groeiende verkeersintensiteit in modelprognoses. De gemeten groei uit het verleden zal zich naar verwachting voort blijven zetten. Aangezien blijkt dat het verkeer in de huidige situatie al niet afgewikkeld kan worden, zullen door de groei de wachtrijen langer worden. Daarna is met behulp van het verkeersmodel bepaald wat de effecten zijn indien de vertraging op de zuidelijke rondweg gaat toenemen. Hieruit blijkt dat het verkeer alternatieve routes gaat nemen door de woonstraten in Ginneken, Dr. Struykenstraat, de singels en de Claudius Prinsenlaan.

Samenvatting 1.4.

Reclamanten geven aan dat er geen onderzoek is gedaan naar alternatieven. De ingediende aanvraag is misleidend, maar omdat de gemeente zelf aanvrager is, moet zij ook alternatieven onderzoeken die minder ingrijpend zijn voor het woon- en leefmilieu van omwonenden. Een alternatief zou kunnen zijn een verbod voor vrachtverkeer, een milieuzone (inmiddels bepaald niet ongebruikelijk voor verkeer in het centrum van de stad).

Beoordeling

Ad 1.4.



In eerste instantie is bekeken in hoeverre er maatregelen genomen kunnen worden om de afwikkelcapaciteit bij de kruispunten te vergroten om de wachtrijen korter te maken binnen het beschikbare budget en in het verlengde van de vraag van de Raad uit 2016. Bij het kruispunt met de Baronielaan is bijvoorbeeld nagegaan of de verkeerslichten verwijderd kunnen worden. Dit is niet mogelijk omdat er geen goede alternatieve routes voor het overstekend langzaam verkeer aanwezig waren. Andere alternatieven zijn qua investering en impact van dien aard dat niet verwacht mag worden dat deze binnen 1 jaar gerealiseerd kunnen worden. Deze worden meegenomen in de analyses van de nieuwe Omgevingsvisie 2040 die na de verkiezing zullen worden opgestart. Hierbij wordt overigens nadrukkelijk de stad betrokken.

Op de Franklink Rooseveltlaan als ook op de Johan Willem Frisolaan is het aandeel groot vrachtverkeer op een weekdag gemiddeld 0,9%. Het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie omdat anders door de woonbuurten gereden gaat worden. De Zuidelijke Rondweg heeft als functie om verkeer te kunnen ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader conflicterend en het instellen van een milieuzone op de Zuidelijke Rondweg is hierdoor niet mogelijk.

Samenvatting 1.5.

Reclamant geeft ook aan dat geen aandacht wordt geschonken aan de toename van het vrachtverkeer, terwijl er nieuwe transportbedrijven op Breepark en aan de kant van de A16 gekomen. Dit leidt tot meer vrachtverkeer op de Zuidelijke Rondweg, maar zowel in het akoestisch onderzoek als het onderzoek naar de luchtkwaliteit blijft dit onbesproken.

Beoordeling

Ad 1.5.

De beweringen van reclamanten zijn niet juist. Ontwikkelingen zoals het Rithmeesterpark, de vervanging van het Amphia Ziekenhuis op de locatie Langendijk door woningbouw, de vergroting van het Amphia Ziekenhuis aan de Molengracht en de ontwikkelingen op Breepark zijn wel meegenomen in alle berekeningen.

Samenvatting 1.6.

Reclamanten missen een visie waaruit blijkt hoe het eindresultaat van de reconstructie van de Zuidelijke Rondweg eruit moet gaan zien. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor het toekomstige verkeersbeeld en dient doorstroming gegarandeerd te zijn?

Beoordeling

Ad 1.6.

Een visie over de toekomstige situatie van de Zuidelijke Rondweg kan nog niet gedaan worden omdat hiervoor eerst een studie gedaan moet worden welke (on)mogelijkheden er zijn.

Samenvatting 1.7.

Reclamanten vragen zich het volgende af: welke maximum snelheid wordt gehanteerd, hoe wordt dit gehandhaafd, komt er trajectcontrole, welke fysieke snelheidsremmende maatregelen worden genomen?

Beoordeling

Ad 1.7.

Tussen de Claudius Prinsenlaan en de Diaconessenweg is de snelheid is 50 km/uur en op de overige delen is dit 70 km/uur. Regelmatig worden snelheidscontroles uitgevoerd.

Wat betreft de vraag over de trajectcontrole en snelheidsremmende maatregelen zal met het handhavingsteam van de politie en het Openbaar Ministerie overlegd worden welke maatregelen mogelijk zijn om de snelheid te controleren.

Samenvatting 1.8.

Uit de beoordeling door Antea blijkt dat er effecten zijn op het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied en daarom zal er een vergunning aangevraagd moeten worden. Het is niet duidelijk of deze vergunning nu aanhaakt bij het nu voorliggende ontwerp (zie artikel 2.2aa Besluit omgevingsrecht) of wordt deze later aangevraagd. Wat zijn de gevolgen als deze vergunning niet wordt verleend?

Beoordeling

Ad 1.8.

De benodigde vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming is aangevraagd op 26 juni 2017 bij her bevoegd gezag, te weten de Provincie Noord-Brabant en deze heeft de ontwerpvergunning gepubliceerd op www.brabant.nl/bekendmakingen. De vergunning lag ter visie 18 oktober tot en met 28 november 2017. De vergunning is inmiddels ook verleend op 15 december 2017.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

4 en 14, Zienswijze Beekers en Vermeulen/Brans

Deze 2 zienswijzen zijn identiek en worden als zienswijze 4 behandeld.

Samenvatting 4.1.

Reclamanten geven aan dat het plan zal leiden tot een forse toename van de verkeersdruk, welke niet alleen op de Zuidelijke Rondweg maar ook in zijn algemeenheid fors toeneemt. De infrastructuur van Breda kan dit niet opvangen. Het fundament voor de ontwikkeling van Breda naar 2030 moet juist zijn het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad. In het voorliggende plan ontbreekt een visie op duurzaamheid. Breda heeft zich tot doel gesteld om in 2044 CO2-neutraal te zijn, maar de link met deze doelstelling en de samenhang tussen de beleidsterreinen zoals mobiliteit en duurzaamheid alsook de toekomstige ontwikkelingen ontbreken volledig in het nu voorliggende plan.

Beoordeling

Ad 4.1.

Als basis voor de aanpak van de Zuidelijke Rondweg is ingezet op het zogenaamde 'bundelen' en 'ontvlechten', dat wil zeggen: het economische autoverkeer faciliteren op zowel de Zuidelijke als de Noordelijke Rondweg, de twee tangenten en de inpridders naar de binnenstad. Hier wordt heel bewust geïnvesteerd in de auto, zodat er extra ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in de rest van de stad en met name de binnenstad. Het effect hiervan is terug te zien in de gehanteerde data: de Zuidelijke Rondweg wordt beter benut terwijl de Singelring in gebruik afneemt. De wederzijdse afhankelijkheid is ook nodig om de duurzaamheidsambities te kunnen benaderen. Het gaat om grote aantallen verplaatsingen die niet binnen 5 jaar te veranderen zijn. Breda heeft 220 miljoen trips per jaar, waarvan 64% met de auto. En kleine verandering heeft op het totaal dus een klein effect. Het is dan ook niet logisch om te veronderstellen dat er niets gedaan hoeft te worden en alleen kunnen wachten op mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Uitgangspunt is om de stad bereikbaar te houden binnen de duurzaamheidsambities en met enige mate van voorstelbaarheid. Hiermee wordt bedoeld dat volledige ondertunneling van zowel de Noordelijke als Zuidelijke Rondweg niet te verwachten/ voorstelbaar is.

Samenvatting 4.2.

Reclamanten geven aan dat het nu voorliggende plan zorgt voor meer verkeersstromen op de Zuidelijke Rondweg omdat deze route aantrekkelijker wordt gemaakt. Automobilisten kiezen daardoor dus voor deze route en het verkeersaanbod neem dan ook alleen maar toe. De doorstroming in de stad wordt niet bevorderd, maar neemt eerder af en het plan heeft ook een nadelig effect op de leefbaarheid langs de Zuidelijke Rondweg en ook nadelige effecten op de economische vitaliteit van dit stadsdeel.

Beoordeling

Ad 4.2.

Breda investeert in het 'bundelen' en het 'ontvlechten' van het autoverkeer. Er is bewust gekozen voor meer verkeer op de Zuidelijke Rondweg omdat dit een doorstroom-as is, dat wil zeggen een as die voor 90% al ongelijkvloers is en de hoeveelheid verkeer naar de toekomst toe kan verwerken. Dat gaat niet vanzelf, maar stapsgewijs. De eerste stap is nu het verder optimaliseren van de as. De volgende stap is kijken wat er op de lange termijn nodig is om deze functie te kunnen blijven vervullen. Dit wordt meegenomen in de ontwikkeling van de Omgevingsvisie 2040. Dit hangt weer samen met de ontwikkeling van de samenleving en de maatschappij. Het is de vraag hoe de (autonome) groei van het autoverkeer zich voorzet naar de toekomst toe. Pas als dit scherp in beeld is, kunnen maatregelen voor zowel de Noordelijke als de Zuidelijke Rondweg gedefinieerd gaan worden voor de langere termijn en deze gaan uitwerken. Gezien de verwachte mate van ingrijpen zijn dit geen eenvoudige maatregelen meer en zeker geen maatregelen die volgend jaar al op straat ingezet kunnen worden. Op dikt moment wordt gewerkt aan het tijdelijk optimaliseren van het hoofdwegennet, zoals ook onlangs is gebeurd op de kruising Noordelijke Rondweg >> Westerparklaan en op de Lunetstraat.

Het sluipverkeer is vrij beperkt omdat de routes via de Rijkswegen qua tijd korter zijn. Het nu voorliggende plan zorgt voor betere doorstroming. Het netto-effect is dat de luchtkwaliteit verbeterd, ondanks het feit dat een opstelvak langer wordt.

Samenvatting 4.3.

De Zuidelijke Rondweg moet in de ogen van reclamanten juist minder aantrekkelijk gemaakt worden, er moet worden ingezet op het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen, zoals o.a. het weer invoeren van permanente snelheidscontrole om de snelheid van maximaal 50 km/uur te garanderen.

Beoordeling

Ad 4.3.

In overleg met het Openbaar Ministerie en de politie wordt nagegaan of er mogelijkheden zijn om meer controles op de rijsnelheid uit te laten voeren.

Samenvatting 4.4.

Reclamanten stellen dat door de aanpassingen aan de Zuidelijke Rondweg de automobilisten juist de Zuidelijke Rondweg zullen nemen in plaats te gaan rijden via de A16-A27-A58. Ook door de ontwikkeling van Breepark zal de Zuidelijke Rondweg aantrekkelijker worden voor verkeer van en naar deze locatie. De Zuidelijke Rondweg is een belangrijke stadsontsluitingsweg voor de ontsluiting van de woonwijken in het zuiden van Breda en een deel van de binnenstad en de weg is zeker niet bedoeld voor doorgaand verkeer. De weg was vroeger de hoofdverbinding tussen de A27 en A16 en was berucht vanwege de vele ongelukken. Met de voltooiing van de verbinding tussen de A58-A16 en de A27 verviel de functie van de Zuidelijke Rondweg als doorgaande route en zijn er ook maatregelen genomen zoals het terugbrengen naar 2 rijstroken en het intensief controleren op de maximum snelheid van 50 km/uur. Het nu weer opheffen van deze maatregelen betekent terug naar de oude situatie en een verslechtering van de situatie voor omwonenden.

Beoordeling

Ad 4.4.

Door een verbeterde doorstroming op de Zuidelijke Rondweg wordt voorkomen dat verkeer alternatieve routes gaat gebruiken door buurten en wijken. De maatregelen zijn bedoeld voor het 'bundelen' van het verkeer op de Zuidelijke Rondweg en het 'ontvlechten' van het autoverkeer in de wijken. Daarnaast hebben zowel de Franklin Rooseveltlaan als de Graaf Engelbertlaan een lokale functie om van en naar de bestemming te kunnen rijden en vormen als zodanig een onderdeel van de verkeerscirculatie in deze wijken. Het volledig voorkomen van verkeerstromen in de wijken is dan ook niet mogelijk, wel het verleiden van het sluipverkeer om de Zuidelijke Rondweg te nemen.

Samenvatting 4.5.

Het voorliggende plan betreft een vergroting van de ruimte voor infrastructuur op een belangrijke weg in de gemeente Breda. Met fysieke maatregelen wordt verwacht meer verkeer te kunnen faciliteren, waarbij de aantrekkelijkheid van de Zuidelijke Rondweg als doorgaande route wordt verbeterd. Dit staat echter haaks op de leefbaarheid en het milieu in de stad en tast deze onevenredig aan. Reclamanten vinden daarom dat een milieueffectrapportage absoluut noodzakelijk is. De activiteit komt ook voor in de bijlagen van het Besluit MER en een MER-beoordeling is noodzakelijk.

Beoordeling

Ad 4.5.

Gezien de beperkte grootte van het planvoornemen is het uitvoeren van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk. Reclamanten hebben gelijk dat de activiteit voorkomt in de bijlage van het Besluit MER, maar omdat het beneden de drempelwaarde van 5 kilometer blijft is een MER (beoordeling) niet verplicht.

Samenvatting 4.6.

Door de plannen zal ook de externe veiligheid onder druk komen te staan, zo zal ook het vrachtverkeer op de weg toenemen met alle veiligheidsrisico's van dien.

Beoordeling

Ad 4.6.

De Zuidelijke Rondweg heeft als functie om al het autoverkeer goed te kunnen ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader onwenselijk, zeker omdat deze als primaire functie heeft om het economisch noodzakelijke verkeer te bedienen. Bovendien heeft het plan daarnaast tot

doel om, naast doorstroming, ook de leefbaarheid in termen van lucht en geluid te optimaliseren. Op de Johan Willem Frisolaan is het aandeel groot vrachtverkeer op een weekday gemiddeld 0,9%. Het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie, omdat anders de route door de woonbuurten gereden gaat worden.

Samenvatting 4.7.

Reclamanten geven aan dat geluid één van de factoren is die de beleving van de leefomgeving bepalen. Toename van verkeer leidt ook tot toename van geluid. De resultaten van de akoestische berekeningen zijn volgens reclamanten niet representatief, omdat hierin onvoldoende de verkeers-aantrekkende werking van de plannen is meegenomen.

Beoordeling

Ad 4.7.

In het akoestisch rapport van 20 maart 2017 is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de plannen, als ook van de plannen uit de directe omgeving.

Voorts blijkt dat de luchtkwaliteit verbetert, ondanks de grote voertuigstroom die verwacht wordt. De gebruikte toetsing (NIBM-tool) is door de wetgever vastgesteld. Door Tauw, een gerenommeerd bureau, is op 10 mei 2017 hierover een rapport uitgebracht dat als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is gevoegd.

Samenvatting 4.8.

Reclamanten geven aan dat o.a. door verkeer schadelijke stoffen in de lucht komen die invloed hebben op de luchtkwaliteit. Vooral langs drukke wegen kan dit zo hoog zijn dat dit invloed heeft op de volksgezondheid. Bij nieuwe ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse. De voorgenomen plannen hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, welke onaanvaardbaar verslechterd. De voorgenomen ontwikkeling voldoet dan ook naar de mening van reclamanten niet aan de NIBM-criteria en aanvullend onderzoek is nodig. De toename van het verkeer leidt tot onaanvaardbare hoge waarden voor zowel fijnstof als NOx en heeft daarmee een desastreus effect op de luchtkwaliteit.

Beoordeling

Ad 4.8.

Hierboven is al aangegeven dat bureau Tauw op 10 mei 2017 een luchtonderzoek heeft uitgevoerd en dat dit als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is gevoegd. Wij zijn van mening dat het plan voor een betere doorstroming zorgt. Het netto-effect is dat de luchtkwaliteit verbetert ondanks het feit dat een opstelvak langer wordt.

In de verkeersintensiteiten, die de basis zijn voor het geluid en de luchtkwaliteit, zijn de ontwikkelingen van het Amphia Ziekenhuis, Breepark en Rithmeesterpark meegenomen en dus ook in de rapporten van de DGMR (akoestisch rapport) en Tauw (luchtkwaliteitsrapport).

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

5, 11 en 21, Zienswijze Klijssen, Luijff en Wolf

Deze 3 zienswijzen zijn identiek en worden als zienswijze 5 behandeld.

Samenvatting 5.1.

Reclamanten wijzen erop dat de suggestie wordt gewekt dat de maatregelen ter doorstroming van de Zuidelijke Rondweg slechts betrekking hebben op alleen het gedeelte tussen de kruising met de Fatimastraat en de kruising met de Blauwe Keiweg, omdat alleen voor die delen de planologische procedure wordt gevoerd, terwijl blijkt dat de maatregelen over veel meer dan alleen deze kruisingen gaan.

Reclamanten geven ook aan dat de ontwerpvergunning en de ruimtelijke onderbouwing niet door de gemeenteraad besloten zijn.

Het initiatief voor de aanpak van de Zuidelijke Rondweg is in tegenstelling met de mobiliteitsaanpak zoals dit is opgenomen in de Structuurvisie 2030. In dit door de raad besloten beleid wordt niet gesproken over het nu reeds laten toenemen van het verkeer op de Zuidelijke Rondweg, in tegendeel: er wordt uitgegaan van een afname van 13% autoverplaatsingen tot 2030. Over een eventuele toename wordt in het geheel niet gesproken. Het is niet meer dan logisch dat in de mobiliteitsaanpak pas in 2030 wordt gesproken over de ombouw van de Zuidelijke Rondweg tot de noodzakelijke

optimale doorstroom-as. In de visie wordt dan ook tegelijk aangegeven dat dit gepaard moet gaan met significante investeringen om de assen grotendeels ongelijkvloers te maken.

Beoordeling

Ad 5.1.

De aanpassingen aan de Zuidelijke Rondweg passen voor een groot gedeelte in de vigerende bestemmingsplannen en daar kan zonder vergunning aan gewerkt worden. Alleen voor de aanpassingen bij de kruisingen met de Fatimastraat en de Blauwe Keiweg passen de voorgenomen maatregelen niet helemaal in de vigerende bestemmingsplannen en daarom moet voor deze delen een planologische procedure gevoerd worden, de procedure van de 'omgevingsvergunning met afwijking'. De raad heeft in 2012 beleid vastgesteld, het 'beleid algemene verklaring van geen bedenkingen' en daarin categorieën van gevallen genoemd. Wordt een omgevingsvergunning met afwijking aangevraagd en past deze in één van de genoemde categorieën van het beleid, dan hoeft de raad niet te beslissen over de aanvraag, maar het college is dan beslissingsbevoegd.

De aanvraag voor de aanpassingen van de genoemde kruispunten past in het algemene beleid, en dat is de reden waarom de raad hierover niet beslist.

De raad beslist natuurlijk wel over de kredieten, die nodig zijn voor de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden, los van het feit of de werkzaamheden rechtstreeks, dan wel na doorlopen van de genoemde planologische procedure, uitgevoerd kunnen worden.

De Mobiliteitsaanpak gaat uit van het temperen van de groei van het autoverkeer. De groei moet meer opgevangen worden door openbaar vervoer, fiets en lopen. Dit levert een verschuiving op van 13% minder autoritten in de stad. Dit is een beleidsvoornemen en het is de vraag of deze ambitie op termijn gehaald gaat worden. Dat betekent dus niet dat het autoverkeer niet verder groeit. Om die reden wordt het autoverkeer zoveel mogelijk gebundeld op een beperkt aantal auto-assen. Dit wordt gedaan omdat door bundeling het autoverkeer beheersbaar blijft en er gerichte mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de neveneffecten (verkeersonveiligheid, fijnstof, geluid etc) te minimaliseren. Door het bundelen kan ook veel sluipverkeer door de binnenstad en de wijken heen vermeden worden.

De belangrijkste auto-assen in de stad zijn de Noordelijke en Zuidelijke Rondweg. In de Structuurvisie 2030 is voorzien dat beide assen pas na 2030 grootschalig aangepakt hoeven te worden. Tevens is gesteld dat met gerichte korte termijn maatregelen de verkeersdrukte nog beheersbaar gehouden kan worden. Deze constatering is nog van tijdens de economische crisis. Het gaat weer beter in Nederland en dus ook in Breda. De economie groeit de komende jaren met meer dan 3%. De mobiliteitsgroei is haast recht evenredig aan de economische groei. Tel daarbij op dat de stad Breda de komende fors gaat ontwikkelen (o.a. Havenkwartier, CSM terrein en Gasthuisvelden) dan is logisch dat de uitgestelde grootschalige investeringen in beide assen naar voren worden geschoven. Voor de Noordelijke Rondweg is dat nog belangrijker dan voor de Zuidelijke Rondweg omdat slechts 10% van deze as ongelijkvloers is en de verkeersintensiteiten in 2030 fors hoger zijn dan op de Zuidelijke Rondweg. De mogelijke ingrepen op beide assen zijn ingrijpend en zijn niet binnen 5 jaar realiseerbaar. Vandaar ook dat vastgehouden is aan de stelling dat de gemeente als wegbeheerder hierop vooruitlopend met doelgerichte maatregelen de doorstroming op beide assen moeten blijven garanderen. In paragraaf 3.4. van de ruimtelijke onderbouwing is dit beleid van de Structuurvisie beschreven.

Samenvatting 5.2.

In het voorliggende plan wordt aangegeven dat het gaat om een toename van het verkeer van 30% tot 2030. Dit is voor bewoners schrikbarend en zij vragen zich af of dit bijvoorbeeld ontstaat door de ontwikkelzones aan de Zuidelijke Rondweg. Verder wordt er nu een reconstructie voorgesteld voor de korte termijn, waarvoor slechts een geringe planologische procedure nodig is, maar er moeten ook oplossingen komen voor de langere termijn.

Bij een totaalprogramma voor de lange termijn zijn verder ingrijpende maatregelen nodig, die ook een gedegener onderzoek en waarschijnlijk milieumaatregelen vereisen.

Voor de korte termijn willen reclamanten dat:

- *tijdelijke maatregelen ter reductie van de verkeersstromen en de effecten hiervoor door het instellen van een tijdelijk vrachtwagenverbod en het instellen en handhaven van een 50 mm/uur tracé over de gehele lengte oost-west en visa versa;*
- *onderbouwd onderzoek naar de actuele verkeersstromen op de Zuidelijke Rondweg en de bijbehorende effecten;*
- *een visie over de eindsituatie Zuidelijke Rondweg en hoe wordt omgegaan met onderzoeksresultaten en effecten op de bewoners;*



- een plan met investeringen voor deze structurele oplossing voor Breda en bewoners die afdoende met de verwachte uitkomsten kan omgaan.

Beoordeling

Ad 5.2.

Economische groei heeft een lineaire functie met de omvang van mobiliteit, dat geldt ook voor Breda. Nu het economisch weer beter gaat, is dat ook terug te zien in de aantallen op de snelwegen en op de hoofdwegen in Breda. Die 30% moet dan ook niet verassend zijn, het is het gevolg van wat we met elkaar allemaal willen.

De Zuidelijke Rondweg heeft als functie om het verkeer te kunnen ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader onwenselijk. Bovendien heeft het plan als hoofddoel om de doorstroming te verbeteren, waardoor de luchtkwaliteit al toeneemt. Op de Johan Willem Frisolaan is het aandeel groot vrachtverkeer op een weekdag gemiddeld 0,9%. Het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie, omdat anders de route door de woonbuurten gereden gaat worden.

Recente filebeelden via bijvoorbeeld 'Google maps – verkeer' en de permanente verkeerstellussen geven het beeld van de actuele verkeersstromen op de Zuidelijke Rondweg en de bijbehorende effecten.

De komende periode zal een uitgebreide verkenning plaatvinden over de toekomstige vormgeving van de Noordelijke en Zuidelijke rondweg.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

7 en 10, Zienswijze Van Woensel en omwonenden en Wissink

Deze 3 zienswijzen zijn identiek en worden als zienswijze 7 behandeld.

Samenvatting 7.1.

Reclamant geeft aan dat de Zuidelijke Rondweg in 1989 zijn functie als rijksweg heeft verloren en nu een stadsweg is en het doorgaande/transitieverkeer wordt over de A58 geleid. De capaciteit van de Zuidelijke Rondweg is inmiddels onvoldoende om de verkeersstromen af te wikkelen, reden waarom de gemeente over wil gaan tot een reconstructie van deze weg.

Door de gemeente is op geen enkele manier onderzocht wat het huidige (en toekomstige) beeld is van het verkeer over de Zuidelijke Rondweg. Reclamant vraagt wat het percentage bestemmingsverkeer over de Zuidelijke Rondweg is en wat is doorgaand verkeer. Het laatste onderzoek dateert van 2007. Reclamant geeft aan dat voor een relatief gering bedrag door Dufec BV dan wel door de NHTV in Breda onderzoek kunnen uitvoeren om recente gegevens te krijgen.

Voorts geeft reclamant aan dat op geen enkele wijze rekening wordt gehouden met de effecten van de voorgenomen verbredingen en wijze van invoegen (ritsen) o.a. door vrachtverkeer noch wordt rekening gehouden met ontwikkelingen van de nieuwe bedrijventerreinen zoals o.a. Breepark. Ook wordt geen rekening gehouden met de toename van het (zware) vrachtverkeer en de toekomstige ontwikkeling of met de effecten van de verbreding van de A58 (huidige Zuidelijke Rondweg) en A27.

De reconstructie van de Zuidelijke Rondweg zal een aanzuigende werking hebben op bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, maar ook zal transitie/sluipverkeer gaan toenemen. Onvoldoende is onderzocht wat de gevolgen van de voorgenomen plannen zijn. Weliswaar gaat de gemeente uit van aannames en verwachtingen maar heeft geen feitelijk onderzoek verricht. De aannames zijn bovendien te rooskleurig, er is geen rekening gehouden met de aanzuigende werking en de realisatie van een nieuw bedrijventerrein.

De gemeente geeft aan dat onderzoek te duur is, maar tegelijkertijd geeft ze ook aan dat de voorgenomen plannen slechts een beperkte tijd effect zullen hebben en dat daar wel 3 miljoen euro voor vrijgemaakt moet worden. Deze tijdelijke maatregelen leveren voor omwonenden gezondheidsrisico's op, terwijl binnen nu en 5 jaar alsnog fundamentele oplossingen moeten komen.

Beoordeling

Ad 7.1.

Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat het aandeel sluipverkeer ongeveer 5-6% is en een te verwaarlozen fractie van dit aandeel is slechts vrachtverkeer. Het sluipverkeer is vrij beperkt omdat de routes via de Rijkswegen altijd qua tijdsduur korter zijn. Alleen bij files op de Rijkswegen wordt in sommige gevallen de Zuidelijke rondweg als alternatieve route gebruikt.

Zoals al eerder is aangegeven zijn de ontwikkelingen bij Rithmeesterpark, Breepark, vervanging Amphia Ziekenhuis aan de Langendijk door woningbouw, vergroting Amphia Ziekenhuis aan de Molengracht meegenomen in de berekeningen.

De stad groeit, er komen meer woningen en dus ook meer auto's in de stad. Er ontstaan steeds meer knelpunten op de Zuidelijke Rondweg en daardoor ontstaat meer sluipverkeer in de omgeving. Om dat op te lossen is voor deze aanpassingen gekozen. De jaarlijkse groei op de Zuidelijke Rondweg, gebaseerd op de periode 2002 tot nu, ligt onder de 2% per jaar.

De gemeente geef tingerdaad aan dat de voorgenomen plannen een tijdelijk effect zullen hebben en dat onderzoek voor de langere termijn moet gaan plaatsvinden.

Uit de nu opgestelde en bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegde rapporten blijkt dat de luchtkwaliteit wel degelijk verbetert ondanks de grotere voertuigstroom die verwacht wordt. De gebruikte toetsing (NIBM-tool) is door de wetgever vastgesteld en verwerkt in de rapporten. De genoemde (tijdelijke) maatregelen hebben overigens geen effect voor de duur van 0-5 jaar, maar voor een periode van 5-10 jaar. Wij tekenen hierbij nog aan dat fundamentele oplossingen minimaal 15 - 20 jaar duren. Zolang wil de gemeente iet wachten, vandaar dat gekozen wordt voor tijdelijke investeringen en maatregelen. Het is bekend dat investeren in autobereikbaarheid per definitie een negatieve kosten –baten verhouding heeft, desondanks wordt hiervoor gekozen om de stad economisch vitaal te houden.

Samenvatting 7.2.

Reclamant begrijpt niet dat aangegeven wordt dat de voorgenomen maatregelen geen aanzuigende werking hebben. Extra asfalt is daarom geen oplossing. Ook de snelheid van 50 km/uur is niet realistisch en feitelijk onjuist en vaker controleren zal het rijgedrag niet veranderen. Het plaatsen van 7 radarposten, als uitkomst van overleg met de politie, is ook een loze belofte nu de politie heeft aangegeven dat zijn vanwege capaciteit geen garanties kunnen geven dat ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt.

Reclamant stelt dat alleen continue (ook 's nachts) controle door middel van cameratoezicht / trajectcontrole met een strak uitgevoerd handhavingprotocol het rijgedrag mogelijk kan wijzigen.

Beoordeling**Ad 7.2.**

De gemiddelde snelheid is momenteel hoger dan maximaal toegestaan. Gemeente zal onderzoeken of en welke maatregelen te nemen zijn. Verder zal overleg plaatsvinden met het handhavingsteam van de politie. Trajectcontrole is niet mogelijk vanwege de te korte afstanden tussen de verkeerslichten.

Samenvatting 7.3.

De verbreding van de weg zal op drukke momenten meer (stilstaand) verkeer te verwerken krijgen waardoor ook de normen voor fijnstof/stikstofdioxide (verder) worden overschreden met alle directe schade voor de gezondheid van de omwonenden. In de gegevens/modellen die de basis zijn voor de gehanteerde onderzoeken is rekening gehouden met een ideaal beeld van: snelheid 50 km/uur, droog wegdek, een naar behoren werkende asfaltlaag en geen files, maar dit is niet de realiteit van alledag.

Beoordeling**Ad 7.3.**

De doorstromingsmaatregelen hebben tot gevolg dat het verkeer beter doorstroomt en er dus minder stilstaand verkeer is. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Tegelijkertijd zal een betere doorstroming ook meer verkeer aantrekken op de Zuidelijke Rondweg en dat zorgt weer voor meer verontreinigende stoffen. Luchtkwaliteit berekeningen hebben aangetoond dat de doorstromingsmaatregelen per saldo (licht) positief uitpakken. Hierbij is niet uitgegaan van een 'ideaal beeld' zoals gesuggereerd wordt, maar is rekening gehouden met bijvoorbeeld het aandeel stagnerend verkeer, bomenfactor enzovoorts.



Samenvatting 7.4.

De gemeente heeft geen alternatieven onderzocht dan wel worden eventuele alternatieven niet nader onderzocht omdat het onderzoek hiernaar dan wel de alternatieven zelf te duur zouden zijn. Ook zijn de Provincie en Rijkswaterstaat of overheidsorganen op Europees niveau niet betrokken bij een alternatievenonderzoek.

Reclamant heeft zelf alternatieven aangedragen:

- ondertunneling van het tracé (Zuidelijke Rondweg/Franklin Rooseveltlaan)
- afwachten effecten van de aanpassingen/verbreding A58/A27
- 'slimme' doorstromingsmaatregelen
- Vermijden van transitieverkeer
- Verbod op vrachtverkeer, al dan niet met vervoer gevaarlijke stoffen
- Instellen van een milieuzone
- Handhaving snelheid door middel van permanente trajectcontrole/cameratoezicht

Beoordeling

Ad 7.4.

Fundamentele maatregelen voor de lange termijn worden meegenomen in de Omgevingsvisie 2040, daar worden deze integraal afgewogen op effect en noodzaak. Deze maatregelen moeten niet alleen vanuit Mobiliteit beschouwd worden maar ook gezien worden in directe relatie met ontwikkelingen op het vlak van o.a. wonen werken, milieu en klimaatadaptatie; en dan overigens niet alleen vanuit de effecten, maar ook vanuit de financiering. Bij dit gehele proces zal de stad betrokken worden.

- alternatieve plannen zoals een ondertunneling zijn niet onderzocht vanwege het beperkte beschikbare budget
- het verkeer zal in de komende jaren op alle drukke wegen in en rondom Breda verder toenemen en daarom zijn zowel de maatregelen op de A58 en de Zuidelijke rondweg noodzakelijk om de verkeersdruk te beperken. De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in de A58 tussen de A16 en de N65 in. Voor 2020 moet het traject tussen de A16 en de A27 verbeterd worden. Het is nog niet bekend of dit een direct effect heeft op de Zuidelijke Rondweg, maar de verwachting is wel dat, als doorgaand verkeer van deze weg gebruikt maakt, er dan een alternatief voor handen is.
- slimme doorstromingsmaatregelen, zoals de komst van de i-VRI, kunnen naar de toekomst toe het autoverkeer beter sturen. Hoewel dit nog in de kinderschoenen staat is wel de verwachting dat Breda hiermee gaat experimenteren.

Ook kan gedacht worden aan Smart mobility, echter dit is geen specifiek onderdeel van dit project. Smart mobility wordt de komende jaren stap voor stap landelijk gerealiseerd. Smart mobility richt zich met name op een betere voorspelling, informatievoorziening en routing, maar bijvoorbeeld ook aan de mogelijkheid om de auto het werk te laten doen (zelfrijdende auto). Hierdoor worden de wachtrijen niet opgelost, maar wordt de weggebruiker beter geïnformeerd.

- het vermijden van transitie verkeer is tegen het beleid in.
- het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie omdat anders door de woonbuurten gereden gaat worden
- de Zuidelijke Rondweg heeft als functie om de omliggende wijken te ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader conflicterend. Instellen van een milieuzone op de Zuidelijke rondweg is hierdoor onmogelijk.
- Met het handhavingsteam van de politie en het Openbaar Ministerie zal overleg plaatsvinden welke maatregelen mogelijk zijn om de snelheid te controleren.

Samenvatting 7.5.

Reclamant geeft aan dat er door hen op het voorlopig ontwerp van de aanpassingen is gereageerd op 25 juli 2017, dat op de bijeenkomst van 24 oktober 2017 de plannen werden gepresenteerd, dat toen reeds is aangegeven dat de plannen een tijdelijke oplossing betekenen. Bovendien is, zo stelt reclamant, aangegeven dat omwonenden de plannen niet meer kunnen wijzigen omdat deze passen in het geldende bestemmingsplan. Omwonenden voelen zich niet serieus genomen door deze handelswijze.

Tijdens de beeldvormende vergaderingen van de raad op 11 en 18 januari 2018 hebben omwonenden, evenals raadsleden, vragen gesteld en geconstateerd dat deze niet of nauwelijks inhoudelijk worden beantwoord. De gemeente heeft de plannen gebaseerd op modellen en aannames/verwachtingen en aan de hand daarvan kan geconcludeerd worden dat de plannen niet bijdragen tot een structurele oplossing en dat de plannen een houdbaarheidsdatum van enkele jaren hebben.



De wethouder heeft in de beeldvormende sessie en via de media telkens aangegeven dat de voorgenomen plannen géén verbreding (van tweebaans naar vierbaans) betekenen, terwijl echter op de informatieavonden door verschillende ambtenaren is aangegeven dat de plannen nu van tijdelijke aard zijn en dat over circa 5-10 jaar de Franklin Rooseveltlaan weer vierbaans is/wordt.

De gemeente handelt volgens reclamant in strijd met verschillende beginselen van behoorlijk bestuur:

- *Strijd met zorgvuldigheid (artikel 3:2 Awb): zij moet bij de voorbereiding de nodige kennis vergaderen om relevante feiten en belangen af te kunnen wegen*
- *Détournement de pouvoir (artikel 3:3 Awb): het bestuur gebruik een bevoegdheid tot het nemen van een besluit voor een ander doel dan waarvoor de bevoegdheid is verleend: door de voorgenomen plannen tracht zij namelijk een hoger doel, te weten het verbreden van de Franklin Rooseveltlaan, te realiseren.*
- *Belangenafweging/evenredigheid en motivering (artikel 3:3 en 3:46 Awb): belangen moeten afgewogen worden en, indien voor omwonenden nadelige gevolgen ontstaan, dan mogen die gevolgen niet onevenredig zijn tot de met het besluit te dienen doelen. Het bestuur wil plannen (zonder enig onderzoek) doorvoeren die op voorhand beperkt houdbaar zijn en waardoor de belangen van de omwonenden ten aanzien van leefbaarheid, lucht, geluid en waarde van de woningen met voeten wordt getreden. Het besluit is dan ook niet deugdelijk gemotiveerd.*

Omwonenden zijn betrokken bij hun omgeving en willen graag samen met de gemeente op een acceptabele wijze zoeken naar oplossingen die zodanig zijn dat deze ook door hen worden gedragen.

Beoordeling

Ad 7.5.

Voor het betrekken en informeren van de omwonenden bij de plannen wordt verwezen naar het gesteld onder beoordeling onder 1.2.

Verder wordt verwezen naar het gestelde onder beoordeling 1.1 en 5.1. voor zover dit betreft de plannen voor aanpassingen van de gehele Zuidelijke Rondweg en het slechts voor een deel daarvan noodzakelijk zijn van het doorlopen van planologische procedure.

Uit alle informatie die beschikbaar is, o.a. in de ruimtelijke onderbouwing en de daarbij gevoegde onderzoeksrapporten, blijkt dat met de juiste en actuele gegevens is verwerkt. De rapporten zijn opgesteld door landelijke erkende bureau's.

Ook is al eerder aangegeven dat de maatregelen vooralsnog een tijdelijk effect zullen hebben. Wij verwijzen hiervoor o.a. naar het gestelde onder beoordeling 7.1. Onderzoek voor de langere termijn gaat plaatsvinden en dan pas zal bekend worden welke maatregelen getroffen kunnen of moeten worden. Op de gehouden informatieavonden is overigens niet aangegeven dat de Zuidelijke Rondweg op termijn weer van een tweebaans- naar een vierbaans weg gaat, er is alleen gesproken over de maatregelen die nu voor de kortere termijn uitgevoerd zullen worden.

Met de door reclamanten aangevoerde strijdigheid met de beginselen van behoorlijk bestuur zijn wij het niet eens. Uit alle beoordelingen blijkt dat er door de gemeente veel onderzoek is verricht naar de situatie ter plaatse, naar de groeimogelijkheden, allerlei onderzoeksrapporten zijn uitgebracht door erkende bureau's, er is kentekenonderzoek gedaan etc. In de ruimtelijke onderbouwing behorend bij de ontwerp omgevingsvergunning is een duidelijke toelichting op de plannen beschreven, is het rijks-, provinciaal en gemeentelijke beleid opgenomen en is een weergave gegeven van de conclusies uit alle onderzoeksrapporten. Daarnaast is al aangegeven dat slechts voor een klein deel van de aanpassingen een planologische procedure gevolgd hoeft te worden en dat op basis van het besluit van de raad over de algemene verklaring van geen bedenkingen dit door het college besloten kan worden.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

8 Zienswijze Platenburg

Samenvatting 8.1.

Reclamant geeft aan dat gedeeltelijke verbreding van de Zuidelijke Rondweg de problemen niet vermindert, het is slechts korte termijn oplossing. Stroomt het verkeer beter door dan zullen meer

voertuigen de Zuidelijke Rondweg gaan gebruiken. Snelheidshandhaving is hiervoor niet de oplossing, er is geen capaciteit om dit te handhaven. Flitspalen zouden beter zijn.

Beoordeling

Ad 8.1.

Het is juist wat reclamant aangeeft, namelijk: aanbod creëert vraag. Om die reden is de verwachting dat de maatregelen slechts 5 tot 10 jaar effect kunnen hebben. Echter, door deze (tijdelijke) wordt voor die periode een forse stagnatie uitgesteld en daarmee ook de extra effecten op lucht en geluid. Dit geldt niet alleen voor de Zuidelijke Rondweg maar ook voor de wegen in de omliggende wijken.

Door een verbeterde doorstroming op de Zuidelijk Rondweg kan enigszins voorkomen worden dat verkeer alternatieve routes gaat gebruiken door buurten/wijken. Daarnaast vervult de Zuidelijke Rondweg echter ook een lokale functie om van en naar de bestemming te kunnen rijden en vormen als zodanig een onderdeel van de verkeerscirculatie in deze wijken. Er komen in de gemeente Breda meer inwoners en dus ook meer verkeer op de Zuidelijke Rondweg.

Samenvatting 8.2.

Er rijdt de laatste jaren veel vrachtverkeer over de Zuidelijke Rondweg en dat is geen bestemmingsverkeer. De navigatiesystemen geven vaak de Zuidelijke Rondweg als route aan in plaats van de route over de A58. Dit geldt zeker voor verkeer van de A16 naar het industriegebied aan de A27 en het verkeer van de A27 naar het distributiecentrum bij de A16. De conclusie van de gemeente dat 95% bestemmingsverkeer is, is dan ook onjuist en moet opnieuw onderzocht worden. Dit geldt ook voor de conclusie dat de verbreding van de A58 weinig resultaat oplevert.

Beoordeling

Ad 8.2.

Het is de vraag hoe het begrip 'bestemming' wordt gedefinieerd. Op stadsniveau bezien heeft 95% van het verkeer een herkomst of bestemming in de stad. Het door de stad heenrijden om van snelweg naar snelweg te rijden is echt een te verwaarlozen klein percentage van het totale autoverkeer op de Zuidelijke Rondweg.

De toekomstige maatregelen op de A58 zullen een mild dempend effect hebben op het totale verkeer op de Zuidelijke Rondweg. Dit komt naar alle waarschijnlijkheid doordat verkeer uit de wijken van oost naar west en visa versa over de Zuidelijke Rondweg zullen blijven rijden, omdat de route via de A58 in termen van afstand en reistijd voor dit verkeer geen alternatief zal zijn.

Samenvatting 8.3.

Reclamant geeft als alternatief aan het instellen van een vrachtwagenverbod (eventueel met ontheffingen (zodat dit ook in navigatieprogramma's wordt opgenomen). Ook het instellen van een milieuzone voor het deel tussen de Graaf Engelbertlaan en de Claudius Prinsenlaan is een oplossing en daarnaast nog het handhaven middels camera's en flitspalen.

Voor de langere termijn moet ondertunneling onderzocht worden; het zou mooi zijn als dit stuk weg weer in de oorspronkelijke staat wordt hersteld met (deels) een park op de tunnel.

Beoordeling

8.3.

Op de Johan Willem Frisolaan is het aandeel groot vrachtverkeer op een weekdag gemiddeld 0,9%. Het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie omdat anders door de woonbuurten gereden gaat worden. De Zuidelijke Rondweg heeft als functie om verkeer te kunnen ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader conflicterend en het instellen van een milieuzone op de Zuidelijke Rondweg is hierdoor onmogelijk.

Met het handhavingsteam van de politie en het Openbaar Ministerie zal overleg plaatsvinden welke maatregelen mogelijk zijn om de snelheid te controleren. De komende periode zal een uitgebreide verkenning plaatsvinden over de toekomstige vormgeving van de Noordelijke en Zuidelijke Rondweg.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

9. Zienswijze Van der Zanden

Samenvatting 9.1.

Reclamant heeft vragen over en wil dat er onderzoek wordt gedaan naar de volgende zaken:



- *Hoeveel en welk soort verkeer maakt momenteel gebruik van de Zuidelijke Rondweg en welk deel daarvan is bestemmings- dan wel sluipverkeer? Kan het sluipverkeer omgeleid worden zodat de belasting van de Zuidelijke Rondweg omlaag gaat en er alleen nog bestemmingsverkeer gebruik van maakt. Er wordt nu aangegeven dat 95% bestemmingsverkeer is: op welk rapport en op welke gegevens is dit gebaseerd?*
- *Wat is de huidige milieubelasting, wat zijn de milieueffecten na aanpassing van de weg, hoe wordt de toenemende milieubelasting voor omwonenden beperkt?*
- *Zijn er alternatieven onderzocht, zoals bijvoorbeeld ondertunneling, instellen milieuzone, snelheidscontrole door automatische camera's.*
- *Hoe wordt de maximale snelheid van 50 km/uur gehandhaafd die voor het grootste deel van de weg van toepassing is*
- *Kan er trajectcontrole ingesteld worden?*

Beoordeling

Ad 9.1.

- Op de Zuidelijke rondweg rijdt, afhankelijk van het meetpunt, grofweg 1% zwaar vracht verkeer, 4 tot 6 % middelzwaar vrachtverkeer en 93 tot 95% licht verkeer (= motoren, personenauto's en kleine bestelwagens).

Het aandeel doorgaand verkeer is gemeten door middel van een kentekenonderzoek door onderzoeksbureau Dufec en verwerkt in rapport "Verkeersonderzoek Zuidelijke Rondweg Breda, voorjaar 2007 en 2008". In dit onderzoek wordt, zowel in 2007 als in 2008, circa 5-6% doorgaand verkeer gemeten op de Zuidelijke Rondweg.

- Milieubelasting is te onderscheiden in luchtkwaliteitseffecten en geluideffecten. De onderzoeken tonen aan dat voor 'geluid' een kleine toename te verwachten is (binnen de geldende normen) en voor 'luchtkwaliteit' een kleine verbetering is te verwachten (uiteraard ook binnen de geldende normen). De effecten zijn gerelateerd aan de huidige situatie, oftewel op basis van een vergelijking. Maatregelen zijn deels genomen (oostzijde, aanvullende ophoging bestaande geluidwerende voorziening/westzijde kruispunt doorstroming verbeteren ,zodat verkeer langer kan blijven stromen) en deels in onderzoeksvraag geformuleerd (motie aanpak zuidelijke rondweg).
- nee, er is nu nog geen studie gemaakt naar een mogelijke ondertunneling van de Zuidelijke Rondweg. De komende periode zal een uitgebreide verkenning plaatsvinden over de toekomstige vormgeving van de Noordelijke en Zuidelijke Rondweg. Wel heeft onderzoek plaatsgevonden naar het effect van de Zuidelijke Rondweg binnen de totale verkeersafwikkeling. Uit deze studies bleek vooral dat bij een 'knip' in de tunnelbak er nieuwe parallelroutes ontstaan over de Singels en door de wijken ten zuiden van de Zuidelijke Rondweg. Voorts is ook gebleken dat het verhogen van de snelheid slechts een beperkt effect heeft op de verkeersintensiteiten.

De Zuidelijke Rondweg heeft als functie om verkeer te kunnen ontsluiten. Het uitzonderen van vrachtverkeer is in dat kader conflicterend en het instellen van een milieuzone op de Zuidelijke Rondweg is hierdoor onmogelijk.

Overleg zal gaan plaatsvinden met de politie en het Openbaar Ministerie om na te gaan of er mogelijkheden zijn om meer controles te laten uitvoeren.

- Met het verkeershandhavingsteam van de politie zijn afspraken gemaakt: 7 (verdekte) plekken worden ingericht waar de politie gaat controleren op snelheid en de politie heeft hieraan haar medewerking toegezegd.
- trajectcontrole is niet mogelijk in verband met te korte afstanden tussen verkeerslichten en de op- en afritten(minder dan 1 km).

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

12, Zienswijze Smit

Samenvatting 12.1.

Reclamanten menen dat de aanpassingen aan de kruispunten zullen leiden tot het vastlopen van het verkeer bij de tunnelbak en voor meer fijnstof en geluid. Dit alles geeft gevolgen voor de gezondheid.

Beoordeling

Ad 12.1.



Het plan zorgt voor betere doorstroming. Hierdoor zullen de komende periode de wachtrijen en wachttijden bij de verkeerslichten korter worden. In zoverre leidt dit project tot een verbetering van de situatie. De studies naar geluid en luchtkwaliteit zijn, zoals al eerder aangegeven, actueel en gebaseerd op het nu voorliggende ontwerp en voldoen voorts aan de wettelijk eisen.

Samenvatting 12.2.

De gedeeltelijke ondertunneling van de Zuidelijke Rondweg zou onderzocht moeten worden. Reclamanten willen niet dat de weg weer een vierbaansweg gaat worden. Voor hun standpunt verwijzen zij ook naar de eerder gewisselde standpunten van andere omwonenden en zoals gemeld bij o.a. de vergaderingen van de gemeenteraad.

Beoordeling

Ad 12.2.

Het verbeteren van de doorstroming richt zich met name op het vergroten van de afwikkelcapaciteit bij de kruispunten met de Baronielaan en de Fatimastraat. De alternatieve plannen zoals een ondertunneling zijn niet onderzocht vanwege het beperkte beschikbare budget.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

13. Zienswijze Adank

Samenvatting 13.1.

Reclamant heeft bezwaar tegen het voorlopig ontwerp vanwege de extreme verslechtering van het woon-leef- en aanvaardbaar gezondheidsklimaat, en dat alleen om toe te geven aan de toename van het externe vrachtverkeer. Het lokale, nationale en internationale vrachtverkeer is de grote oorzaak van de vertragingen van het gewone woon-werkverkeer op de Zuidelijke Rondweg. Het verlengen van de invoegstroken ter hoogte van de stoplichten bij de Baronielaan, in de volle lengte naar de tunnelbak, betekent een onhoudbare situatie voor de aangrenzende en achterliggende woningen. Vanaf 4.30 uur in de ochtend rijden vrachtwagens met grote snelheid door de tunnelbak, vaak luid claxonnerend als personenauto's hen hinderen en waarbij de snelheid van 50 km/uur niet in acht wordt genomen.

Ruim 20 jaar is er actie gevoerd tegen de Zuidelijke Rondweg en nu lijkt alles voor niets.

Toen destijds de Zuidelijke Rondweg overging van de Rijkswaterstaat naar de gemeente, heeft het bestuur middelen gekregen om de weg aan te passen aan lokaal ontsluitingsverkeer: de weg was niet bedoeld voor (inter)nationaal vrachtverkeer.

Bij het amoveren van de voormalige Zuidelijke Rondweg zijn de massieve gewapend beton keerwanden gesloopt; deze blokten de trillingen waardoor de woningen ter plekke nog enigszins beschermd werden. De huidige toename van veel zwaarder vrachtverkeer veroorzaakt weer direct schade aan de woningen, afgezien van het feit dat de geluidsoverlast zowel overdag als 's nachts de wettelijke normen ruim overschrijdt.

Beoordeling

Ad 13.1.

De stad groeit, er komen meer woningen en dus ook meer auto's in de stad. Vandaag de dag ontstaan steeds meer knelpunten op de Zuidelijke Rondweg en daardoor ook meer sluipverkeer in de omgeving. Om dat op te lossen, is voor deze aanpassingen gekozen.

Via het meldpunt van de gemeente Breda zijn de afgelopen 7 jaar géén meldingen binnen gekomen van bewoners over trilling door overlast van de Zuidelijke Rondweg.

Samenvatting 13.2.

In het voorlopig ontwerp ontbreken volgens reclamant de volgende gegevens:

- 1. Actuele doorstroomcijfers van personenauto's*
- 2. Actuele cijfers van vrachtverkeer in de tunneltraverse*
- 3. Actuele cijfers van vracht-niet bestemmingsverkeer*
- 4. Actuele cijfers van luchtkwaliteitsonderzoek*
- 5. Actuele cijfers van luchtkwaliteit, fijnstof PM210, PM 2.5, ozon, stikstofdioxide*
- 6. Actuele cijfers van prognoses verkeerstoename tunneltraverse*
- 7. Actuele cijfers gezondheidsrisico's belendende scholen (congestie vrachtverkeer impliceert extra risico voor de duizenden jonge schoolkinderen)*



8. *Actuele cijfers over de ontoelaatbare en onbeheersbare geluidsoverschrijdingen in de gevelbelasting, vanaf 4.30 uur in de ochtend.*

Reclamant geeft aan dat uit studies van verkeersplanologen en uit veiligheidsstudies blijkt dat invoegstroken met ritsgedrag in Nederland niet werken, doch dat dit juist leidt tot extra congestie, gevaarlijke situaties en onverantwoord rijgedrag. Tegelijkertijd is ook aangetoond dat 1 rijstrook per rijrichting een waarborg is voor een rustig snelheid, mits er voor de automobilisten duidelijk signalerende maatregelen worden genomen.

Op de Zuidelijke Rondweg is de huidige actualiteit echter dat er massaal harder gereden wordt dan 50 km/uur, er massaal door rood licht wordt gereden, de camera's zijn geamoveerd en de twee snelheidscontroles per jaar geen soelaas bieden.

Beoordeling

Ad 13.2.

1. Ter hoogte van tunnelbak, telling van januari - juni 2017: 28.058 licht verkeer/weekdag
2. 247 zwaar verkeer/weekdag (> 11,5m), 1629 middelzwaar verkeer/weekdag (5,6m-11,5m)
3. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het doorgaand verkeer ongeveer 5-6% bedraagt.
4. Zie berekeningen in rapport van adviesbureau Tauw
5. Zie berekeningen in rapport van adviesbureau Tauw
6. Zie bijlage rapport DGMR
7. Niet van toepassing in kader van deze procedure, actuele cijfers zijn wellicht beschikbaar via GGD
8. Niet van toepassing in kader van procedure.

De gekozen oplossingen zijn gebaseerd op studies die aantonen dat dergelijke invoegstroken wel werken.

Samenvatting 13.3.

Reclamant draagt de volgende oplossingen aan.

1. *tussen de Graaf Hendrik III laan en de Claudius Prinsenlaan: 1 rijstrook per richting*
2. *amoveer de slechte invoegstroken in beide richtingen bij stoplicht Baronielaan*
3. *installeer vier 360 graden camera's bij de stoplichten Baronielaan*
4. *hang de camera's boven de tunnelbak zo spoedig mogelijk terug*
5. *actualiseer in overleg met TNO, RIVM en Milieudefensie de studies geluid, fijnstof, giftige stoffen uitlaten.*
6. *verhoog de bermstruiken langs het tunneldeel tot 2,5 meter of breng geluidsschermen aan*
7. *absoluut vrachtwagenverbod voor alle vrachtverkeer langer dan 6 meter*
8. *installeer tussen Graaf Hendrik III laan en Claudius Prinsenlaan een snelheidscontrolesysteem met een limiet van 50 km/uur*
9. *in afwachting van de reconstructie van de A58 ten zuiden van Breda in 2020 moet alle vrachtverkeer door de tunneltraverse verboden worden.*

Reclamant geeft nog aan te beschikken over de bedrijfsnamen van vrachtwagen die in Breda zuid helemaal niets te zoeken hebben en deze weg al jaren gebruiken als sluiproute. Voorts dat het RIVM de problematiek onderschrijft.

Beoordeling

Ad 13.3.

1. t/m 4: deze voorstellen worden voor kennisgeving aangenomen en zijn nu niet opgenomen in de uit te voeren maatregelen.
5. de studies naar geluid en luchtkwaliteit zijn actueel en voldoen aan wettelijke eisen.
6. dit is een interessante optie welke aandacht krijgt in separaat onderzoek omdat dit nu buiten de scope van project valt.
7. het weren van dit beperkte aandeel vrachtverkeer op dit wegvak is geen optie omdat anders door de woonbuurten gereden gaat worden
8. overleg zal plaatsvinden met het handhavingsteam van de politie en het Openbaar Ministerie over welke maatregelen mogelijk zijn om de snelheid te controleren.
9. het Rijk heeft besloten dat de A58 wordt verbreed naar 2x3 rijbanen dat de capaciteit van de knooppunten Sint Annabosch en Galder wordt vergroot. De planstudie is uitgevoerd, besluit is genomen en geld is gereserveerd. De uitvoering vindt plaats in 2021/2022. Na uitvoering van



de werkzaamheden zal het sluiptraffic over de Zuidelijke Rondweg nog beperkter worden. De gemeente wordt bij deze verbreding nauw betrokken.

De overige opmerkingen zijn voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

15. Zienswijze Ouwers

Samenvatting 15.1.

Reclamant heeft bezwaar tegen de verbreding van de Zuidelijke Rondweg omdat het toekomstige verkeer ernstig zal toenemen en de roetuitstoot voor nog meer overlast zal zorgen.

Beoordeling

Ad 15.1.

Uit de bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegde rapporten blijkt dat de kwaliteit wel degelijk verbetert, ondanks de grotere voertuigstroom die verwacht wordt. De gebruikte toetsing (NIBM-tool) is door de wetgever vastgesteld en verwerkt in de bijgevoegde rapporten.

Samenvatting 15.2.

Daarnaast wordt afscheiding tot de binnenring Franklin Rooseveltlaan/Generaal Maczekstraat circa 3 – 3,5 meter smaller en wordt (in de zomer) volgroeid groen vervangen door druk verkeer wat zichtbaar zal zijn voor alle omwonenden aldaar.

Beoordeling

Ad 15.2.

De geluidswal wordt een halve meter hoger middels een schanskorf. De nadruk ligt hierbij op behoud van groenstructuren en optimalisatie geluidinvloed. De effecten van groen op de luchtkwaliteit zijn slechts beperkt. Met name in de winter zal loofhout relatief weinig fijnstof kunnen wegvangen, terwijl in die periode traditioneel de meeste 'slechte' dagen qua luchtkwaliteit zijn. Wel is de aanwezigheid van groen belangrijk voor de beleving, klimaat en biodiversiteit. De bestaande structuren worden zoveel mogelijk behouden.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond

16, 17, 18, 19 Scheffers, Klijn, Hellemons, Bezembinder

Deze 4 zienswijzen zijn identiek en worden als zienswijze 16 behandeld.

Samenvatting 16.1.

Reclamanten maken bezwaar tegen de verbreding van de weg want zij vrezen voor extra opstopping van het verkeer. Het gevolg is extra sluiptraffic door hun wijk, meer lawaai en meer luchtvervuiling. Het in de toekomst verdubbelen van de rijstroken in de tunnelbak betekent terug naar de, ongewenste, situatie van de jaren 60 - 90 van de vorige eeuw.

Wat is het huidige transitie- en bestemmingsverkeer over de Zuidelijke Rondweg? Het gebruikte rapport dateert uit 2007 en is achterhaald, mede ook omdat nieuwe bedrijventerreinen en hun bezoekers gebruik maken van de Zuidelijke Rondweg en de aanzuigende werking van de verbreding van de weg extra verkeer met zich meebrengt.

Beoordeling

Ad 16.1.

De Zuidelijke Rondweg heeft samen met de Noordelijke Rondweg als primaire functie het economisch noodzakelijk autoverkeer te blijven faciliteren en het verkeer te kunnen ontsluiten. Dit is noodzakelijk om de rest van de stad - en zeker de binnenstad - te ontlasten van doorgaand verkeer.

De doorstroming wordt verbeterd omdat de capaciteit bij de kruispunten met de Baronielaan en Fatimaplein verbeterd wordt. Hierdoor zullen de komende periode de wachtrijen en wachttijden korter worden.

De toekomst is hoogst onzeker en het enige dat bekend is dat de mobiliteit blijft toenemen.

De verwachting is dat de druk zich meer gaat spreiden over de dag en daarmee de spits niet intenser maar wel beter wordt! De aanname van het verdubbelen van het aantal rijstroken in de tunnelbak is dan ook niet terecht. Volgens de prognoses van het CBS en de geplande ontwikkelingen in Breda zal het verkeer de komende 15 jaar in en rondom Breda toenemen en daarom zullen zowel op het gemeentelijk wegennet als het rijkswegennet maatregelen genomen dienen te worden om het verkeer te kunnen afwikkelen.

Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met 'transitieverkeer'. Uit de vraagstelling lijkt dat hiermee wordt bedoeld het 'doorgaand verkeer' en daar is bij de beantwoording onderstaand dan ook vanuit gegaan.

Het aandeel doorgaand verkeer is gemeten door middel van een kentekenonderzoek door onderzoeksbureau Dufec in rapport "Verkeersonderzoek Zuidelijke Rondweg Breda, voorjaar 2007 en 2008". In dit onderzoek wordt zowel in 2007 als in 2008 circa 5 - 6% doorgaand verkeer gemeten op de Zuidelijke Rondweg.

Samenvatting 16.2.

De voorgenomen plannen hebben slechts een tijdelijk effect. Alternatieven zijn voorhanden maar die zijn niet of onvoldoende door de gemeente onderzocht, als ook ontbreekt een gedegen feitenonderzoek.

Beoordeling

Ad 16.2.

Bij de opstelling van de Structuurvisie is nadrukkelijk gerekend aan het netwerk in relatie tot de ontwikkeling van de stad. Alle feiten laten zien dat de Zuidelijke Rondweg meer verkeer te verwerken krijgt. Dat is ook vertaald naar het bijbehorende uitvoeringsperspectief. Grootschalige ingrepen staan daarin gepland na 2030. Dat zullen ingrijpende maatregelen zijn die zowel qua voorbereiding, uitwerking en financiering veel gaan kosten. Deze maatregelen worden momenteel in relatie tot de Noordelijke Rondweg onderzocht. Tot die tijd zal de verkeersafwikkeling op de Zuidelijke Rondweg geoptimaliseerd worden. Dit zijn per definitie korte-termijn maatregelen. Daarnaast speelt binnen deze discussie van de Structuurvisie 2040 ook de relatie met de Noordelijke Rondweg een beslissende rol.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

20. Zienswijze RST advocaten

Samenvatting 20.1.

De effecten van de voorgestelde aanpassingen zijn onvoldoende onderzocht. Door de toename van het verkeer de komende 10-15 jaar zullen, naast de nu voorgestelde aanpassingen, nog vele aanpassingen nodig. Er zijn echter veel betere alternatieven, zeker voor lange termijn, en daar moet op zijn minst onderzoek naar gedaan worden. Dit heeft tot op heden niet of onvoldoende plaatsgevonden.

Beoordeling

Ad 20.1.

In eerste instantie is bekeken in hoeverre er maatregelen genomen kunnen worden om de afwikkelcapaciteit bij de kruispunten te vergroten om de wachtrijen korter te maken binnen het beschikbare budget. Dit was ook de expliciete opdracht die in 2016 door de Raad is meegegeven, waarbij bekend was dat de lange termijnoplossingen met de nieuwe Omgevingsvisie 2040 aan bod zouden komen. Bij het kruispunt met de Baronielaan is bijvoorbeeld nagegaan of de verkeerslichten verwijderd kunnen worden. Dit is niet mogelijk omdat er geen goede alternatieve routes voor het overstekend langzaam verkeer aanwezig waren.

Samenvatting 20.2.

Het afsluiten van de op- en afrit naar en vanaf de Fatimastraat en het sluiten van het tunneltje richting Claudius Prinsenlaan zal ervoor zorgen dat het kantoor van RST zeer slecht bereikbaar wordt voor cliënten en werknemers; zij zullen een groot eind moeten gaan omrijden om het kantoor te kunnen bereiken.

Beoordeling



Ad 20.2.

De afsluiting van de op- en afritten naar en van de Fatimastraat en het sluiten van het tunneltje richting Claudius Prinsenlaan is alleen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan de orde. Voor de overige beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar beoordeling onder 20.3.

Samenvatting 20.3.

De werkzaamheden zullen voor veel overlast zorgen. Het pand van RST is gehorig voor geluid door de enkele beglazing in het gehele pand. De werknemers zullen door de overlast het werk niet goed kunnen uitvoeren met alle gevolgen van dien, zoals bijvoorbeeld het mislopen van inkomsten en het verliezen van cliënten. Ook wordt gevreesd voor schade aan de gezondheid, omdat werknemers 4 maanden lang blootgesteld zullen worden aan lawaai als aan alle schadelijke stoffen die vrijkomen tijdens de werkzaamheden.

Beoordeling

Ad 20.3.

De werkzaamheden zullen zeker voor overlast gaan zorgen, maar dit zal voor wat betreft het geluid niet boven de wettelijke norm aan de gevel uitkomen. Dit geldt ook voor de uitstoot schadelijke stoffen. Verkeer van en naar het kantoor van RST zal tijdens de werkzaamheden in beperkte mate gehinderd worden. In voorkomende gevallen zal een omleidingsroute worden ingesteld. De verwachte extra reistijd zal daardoor beperkt blijven.

Samenvatting 20.4.

Reclamant verzoekt tot het aanbrengen van een kruis op de parkeerplaats voor het gebouw.

Beoordeling

Ad 20.4.

Dit verzoek is intern doorgeleid naar bureau Wijkzaken en dit wordt separaat opgepakt en beantwoord aan reclamant.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

Conclusie

De zienswijzen beoordelen wij als ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Deze kan worden verleend.

Gewaarmerkte documenten

U ontvangt bij dit besluit een gewaarmerkte set tekeningen en stukken. Bekijkt u deze goed, het kan zijn dat er opmerkingen en/of voorschriften op deze stukken zijn aangegeven.

Ter inzage definitief besluit

Gelet op het feit dat de aanvraag is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht wordt het besluit gedurende zes weken ter inzage gelegd teneinde belanghebbenden de gelegenheid te geven het besluit in te zien. De ter inzage start op 29 maart 2018.

In beroep gaan

Indien dit besluit onduidelijk is of eventuele vragen oproept nodigen wij u uit eerst telefonisch contact met ons op te nemen. We nemen dan samen met u ons besluit door. Voor u en voor andere belanghebbenden is het mogelijk om in beroep te gaan tegen dit besluit. U kunt een beroepschrift sturen naar de sector bestuursrecht van de:

Rechtbank Zeeland-West-Brabant
Sector bestuursrecht
Postbus 90006
4800 PA Breda



Het instellen van beroep kost geld. Er wordt griffierecht geheven. Zorgt u ervoor dat u het beroepschrift indient binnen zes weken na de dag waarop deze brief is verzonden. Daarmee voorkomt u dat uw beroepschrift niet meer behandeld kan worden.

In uw beroepschrift moet het volgende staan:

- uw naam en adres;
- de datum waarop u het beroepschrift indient;
- uw handtekening;
- een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u beroep indient;
- de reden(en) waarom u het niet eens bent met het besluit.

Gebruik vergunning

De vergunning treedt in werking op de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen. Als in deze periode een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan dan treedt de vergunning niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

De legeskosten

U betaalt voor de behandeling van uw aanvraag legeskosten. Dit is bepaald in de legesverordening. U ontvangt hiervoor binnenkort een gespecificeerde nota. Bent u het niet eens met de hoogte van het bedrag of met de grondslagen die wij voor de berekening van dit bedrag gebruikten? Dan kunt u bezwaar aantekenen. Hoe u dit doet, leest u op de nota.

Publicatie

Dit besluit publiceren wij via www.officielebekendmakingen.nl (www.overheid.nl). Zo weten belanghebbenden dat wij dit besluit genomen hebben en krijgen zij de kans beroep in te stellen.

Tot slot

Heeft u nog vragen over ons besluit? Dan kunt u terecht bij uw contactpersoon, dhr. J.P.T. van de Huygevoort. U bereikt hem op maandag t/m vrijdag van 09.00 tot 12.00 uur en van 14.00 tot 16.00 uur op telefoonnummer (076) 529 38 33 of via e-mail: jpt.van.de.huygevoort@breda.nl. Houdt u het registratienummer van de aanvraag bij de hand. Dat is 2017/2662.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders

Beleidsadviseur
J.P.T. van de Huygevoort

Deze brief is automatisch gegenereerd en daarom niet ondertekend.