

Subject:  
Fwd: RE: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking  
From:  
"Bestuur@N65.nl" <bestuur@n65.nl>  
Date:  
Sun, 03 Oct 2021 20:51:25 +0200  
To:  
"Robin" <r.randewijk@vught.nl>  
CC:  
<secretariaat@n65.nl>, "Wethouder Mark du Maine" <bestuur@vught.nl>, "rijksinfra" <rijksinfra@vught.nl>, "Christophe van der Maat" <avdakker@brabant.nl>

Geachte Heer Randewijk,

Met enige verbazing namen wij kennis van uw besluit in een separate mail van 20-9-2021 18:08 inzake onze twee WOB-bezwaarschriften dat u geen toepassing wilt geven aan de mogelijkheid de bezwaarprocedure over te slaan.

Voor iedereen die kan en wil lezen en daarbij het Pimplatform wil betrekken, maken de drie punten hieronder bij 1. Aanzuigende werking door het verdwijnen van 4 stoplichten N65 genoemd duidelijk dat die 2.300 motorvoertuigen die uit de rapportage van Goudappel Coffeng rollen, geen aanzuigende werking kan zijn maar autonome groei. De echte aanzuigende werking zou heel goed een verkeersstroom van een veelvoud van die 2.300 kunnen betekenen. Niemand die dat weet zonder nader onderzoek over de verkeersstromen die nu over de A27 en A59 gaan en na ombouw de N65 zullen kiezen. Met de beste wil van de wereld vermogen wij niet in te zien waarom u de bezwaarschriftencommissie inschakelt om dit simpele feit te verbloemen en daartoe nu weigert toepassing te geven aan de mogelijkheid de bezwaarprocedure over te slaan.

Wij wezen u eerder op art. 8 WOB en uw verplichting uit eigen beweging informatie te verschaffen over het beleid, de voorbereiding en de uitvoering daaronder begrepen, zodra dat in het belang is van een goede en democratische bestuursvoering. Eveneens brachten wij art. 5.2.b van het Aarhus verdrag onder uw aandacht met de verplichting voor overheidsfunctionarissen het publiek bij te staan bij het verkrijgen van toegang tot milieu informatie. Nu sprake is van bezwaren bij meerdere bestuursorganen (MinVSW/Vught) samenhangend met het N65 bestemmingsplan kan onze verwijzing naar uw verplichting een coördinerend bestuursorgaan aan te wijzen u ook niet zijn ontgaan. Voor de goede orde wijzen wij nog op Hoofdstuk 14. Coördinatie van de Wet milieubeheer die via art. 14.1 Gedeputeerde Staten verplicht een gecoördineerde voorbereiding te bevorderen. Gezien dit nalaten staat ook GS Brabant als cc in deze mail. Daarnaast zijn art. 20.1 en 20.3 van de Wet Milieubeheer relevant in dit kader. Ook art. 8:81 AWB over een voorlopige voorziening kan u niet onbekend voorkomen. Laat staan de Algemene Beginselen Behoorlijk Bestuur (ABBB) met name het vertrouwensbeginsel dat zich zeker niet beperkt tot documenten alleen. De ABBB reikt ook het Fair-play-beginsel aan dat u verplicht uw taak zonder vooringenomenheid of partijdigheid te vervullen (art. 2:4 Awb) en een Verbod op détournement de procédure (art. 3:3 Awb).

Uw weigering toepassing te geven aan de mogelijkheid de bezwaarprocedure over te slaan, is naar onze bescheiden mening strijdig met meerdere van bovengenoemde regels. Kennelijk werpt de Gemeente Vught onnodig hindernissen op om te voorkomen dat de Raad van State zich inzake het N65-bestemmingsplan ook uitspreekt over het feit dat B&W de Raad en het publiek welbewust verkeerd voorlicht over de gevolgen van het verdwijnen van 4 stoplichten. Binnenkort zult U dan ook ons beroepschrift bij de Raad van State tegemoet zien. Dit alles om te voorkomen dat U onder druk van I&W een plan doordrukt dat alle inwoners van Vught en Helvoirt dwingt te blijven wonen onder de rook van een snelweg zodat jaarlijks honderden Vught- en Helvoirtenaren voortijdig blijven overlijden na voorafgaande gezondheidsproblemen terwijl betere alternatieven voorliggen.

Per post ontvingen wij uw mededeling d.d. 22-9-2021 dat onze bezwaarschriften niet voldoen aan de eisen van art. 6.5 AWB want beide bezwaarschriften zijn niet ondertekend. Voor de goede orde wijzen wij u op art. 2:151 AWB. Een bericht kan elektronisch naar een bestuursorgaan worden verzonden voor zover het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat deze weg is geopend. Gezien de uitvoerige mail correspondentie in deze, heeft u naar onze mening voldoende kenbaar gemaakt dat de elektronisch weg is geopend. De twee mogelijke weigeringsgronden genoemd in de leden 2 en 3 van art. 2:151 AWB lijken niet toepasselijk en zijn bovendien niet kenbaar gemaakt naar afzender zoals lid 4 voorschrijft.

Met vriendelijke groet,

Stichting Comité N65, Corneel Spil en en Frans Bos

----- Forwarded message -----

From: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>  
Date: September 17, 2021 at 4:00:42 pm +02:00  
Subject: RE: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking  
To: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>  
Cc: secretariaat@n65.nl, Wethouder Mark du Maine <bestuur@vught.nl>, rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>

Geachte Heer Randewijk,

Dank voor uw bericht. Gelieve deze mail als een bezwaarschrift te behandelen en per omgaand de ontvangst te bevestigen. Wij verschillen van mening over twee zaken:

1. Aanzuigende werking door het verdwijnen van 4 stoplichten N65. Wij raden u aan om niet alleen naar de getallen te kijken die uit een model komen rollen maar vooral ook de veronderstellingen achter dat model te begrijpen en de getallen in dat kader te toetsen:

\* De noodzaak daartoe blijkt bijv. uit uw stelling dat "de toename van het aantal motorvoertuigen per dag op het weggedeelte tussen wegrestaurant In t Groene Woud' en de Torenstraat in Helvoirt onmogelijk kan worden verklaard vanwege alleen het verdwijnen van aansluitingen op dit gedeelte." Daarmee sloeg u de plank mis want hieronder (punt 1) toonden wij aan dat die toename het gevolg is van dezelfde beperkte autonome groei als alle andere weggedeeltes.

\* De noodzaak daartoe blijkt ook uit uw voortdurende verwijzingen naar een getal van 2300 motorvoertuigen dat uit de rapportage van Goudappel Coffeng rolt. Daarmee sloeg u de plank mis want hieronder (punt 2, noot 1) toonden wij aan via vergelijking in het Pimplatform van Plot 2 (autonome groei 2030): 21.910 en Plot 4 (VKA+ situatie 2030): 22.020 dat de verkeersstroom door VKA+ slechts 110 bedraagt en derhalve geen aanzuigende werking in het model Goudappel Coffeng lijkt te zijn meegenomen.

\* De noodzaak daartoe blijkt ook de dooddoeners van de gemeente als reactie op onze zienswijze ter zake. Daarmee sloeg de gemeente de plank mis want hieronder (punt 3, noot 2) toonden wij aan dat volgens het Pimplatform alleen het effect van de N65 afsluitingen al 2.470 bedraagt. De Technische rapportage verkeerscijfers N65 toont als projecteffect een verkeersstroom van 2.200. Hoe u een verkeersafname van 2200-2470=-270 (dus 270 voertuigen MINDER) rijmt met een extra toename door aanzuigende werking ontgaat ons.

Ons WOB verzoek verwees al naar art. 8 WOB en uw verplichting uit eigen beweging informatie te verschaffen over het beleid, de voorbereiding en de uitvoering daarvan begrepen, zodra dat in het belang is van een goede en democratische bestuursvoering. En verwees ook naar art. 5.2.b van het Aarhus verdrag met de verplichting voor overheidsfunctionarissen het publiek bij te staan bij het verkrijgen van toegang tot informatie. En dat houdt meer in dan louter verwijzen naar een rapportage van Goudappel Coffeng. Wij betreuren het u nalaat de veronderstellingen achter dat model te begrijpen en de getallen in dat kader te toetsen om zo mogelijk catastrofale blunders te voorkomen. Wij zijn benieuwd wat de RvS daar van vindt.

2. Milieukwestie of niet. Uit uw mail van 12 August 2021 blijkt dat u van mening bent dat dit WOB verzoek niet zou handelen over een milieu kwestie zoals gedefinieerd in het Verdrag van Aarhus. Hiermee staat vast dat u kennelijk weigert te aanvaarden dat het Verdrag van Aarhus directe werking heeft en u daardoor handelt in strijd met art. 2 Begripsomschrijvingen.

Qua bezwaarschrift procedure wijzen wij u op het volgende:

\* Artikel 15a WOB laat rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter toe mits u daarmee instemt via dit bezwaarschrift.

\* Artikel 3:29 WAB, Afdeling 3.5. Samenhangende besluiten concludeert onder art. 3:21 dat coördinatie van besluitvorming en rechtsbescherming wenselijk is. Vervolgens concludeert art. 3:22 : "Bij of krachtens het in artikel 3:21, eerste lid, onderdeel a, bedoelde wettelijk voorschrift of bij het in artikel 3:21, eerste lid, onderdeel b, bedoelde besluit wordt een van de betrokken bestuursorganen aangewezen als coördinerend bestuursorgaan."

\* Artikel 3:26 WAB onder 1 voor dat indien op de voorbereiding van één van de besluiten afdeling 3.4 (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing is, is die afdeling van toepassing op de voorbereiding van alle besluiten.

\* Artikel. 3:29 WAB stelt onder lid 2 dat: "Indien tegen alle besluiten beroep kan worden ingesteld bij een andere bestuursrechter dan de rechtbank, staat tegen alle besluiten beroep open bij: a. de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, indien tegen een of meer van de besluiten bij de Afdeling beroep kan worden ingesteld;"

Derhalve is de bestuursrechter in deze de RvS. Dit WOB verzoek is er een van meerdere WOB verzoeken. Drie zijn u bekend. Drie andere liggen bij RIVM c.q. Ministerie VWS. Alle verzoeken hangen samen met de N65 reconstructie als uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Derhalve moet een coördinerend bestuursorgaan worden aangewezen. Graag vernemen we zsm welk orgaan dat is zodat we met het juiste bestuursorgaan de diverse bezwaar c.q. beroepschriften kunnen afhandelen. Ik hoop u er niet op te wijzen dat in al deze gevallen sprake is van milieu kwesties zoals gedefinieerd in het Verdrag van Aarhus en de 14 dagen termijn in de WOB van toepassing is.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Comité N65

On September 14, 2021 at 5:50:45 pm +02:00, Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl> wrote:

Geachte heer Spil,

We zijn al een tijdje met elkaar in discussie naar aanleiding van een Wob-verzoek. Ik heb mij daarbij niet beperkt tot alleen de wettelijk vereiste afhandeling van een Wob-verzoek, maar ook geprobeerd duiding te geven aan de verstrekte informatie.

Duidelijk is nu dat we niet tot overeenstemming komen over de juistheid van de verkeerscijfers uit het rapport van Goudappel. U twijfelt aan de juistheid daarvan. Ik heb die twijfels niet. Ik stel vast dat we inmiddels een discussie met elkaar aan het voeren zijn die we eigenlijk in de rechtszaal zouden moeten voeren. Met het Wob-verzoek heeft het niet veel meer van doen.

Ik stop daarom, na overleg met de programmamanager Rijksinfra, met het geven van inhoudelijke reacties op uw e-mails.

Met vriendelijke groet,

Robin Randewijk

Juridisch adviseur

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

Van: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Verzonden: maandag 6 september 2021 19:43

Aan: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>

CC: rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>; Secretariaat@n65.nl; postbus Secr BenW <bestuur@vught.nl>

Onderwerp: RE: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

Geachte heer Randewijk,

Deze discussie over de aanzuigende werking van de N65 reconstructie begon op 11-8-2021 met de constatering dat uit iedere routeplanner blijkt dat de snelste routes naar Tilburg of Breda, nu nog de A27(81 km) en A59 (86 km) zijn. Nadat de 4 N65 stoplichten verdwijnen wordt de route over de A2/N65 de kortste (79,2 km) en ook de snelste route. En we vroegen om een deugdelijke onderbouwing waar die mogelijk vele tientallen procenten meer verkeer dan wel blijven in de prognoses. Maar met enige verbazing constateren we dat uw antwoorden zich voortdurend verschuilen achter verwijzingen naar een getal van 2.300 (een reeks gemiddelden in feite) dat zou blijken uit kolom 11 (Project effecten) in deze Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS van Goudappel Coffeng en dat iedere deugdelijke onderbouwing van dat getal ontbreekt. Zelfs welbewust wordt onthouden gezien de gemeentelijke antwoorden op ons WOB-verzoek inzake Ovondes, Kruispuntanalyses en Verkeerstellingen N65 reconstructie van 12-7-2021. En dat terwijl fouten of vergissingen in deze materie catastrofale blunders zouden kunnen zijn die een serieuze gemeente niet zou mogen riskeren.

Vandaar dat we U in het navolgende zullen aantonen dat u inderdaad een kapitale blunder dreigt te maken waar wij u graag voor willen behoeden.

1. U stelt dat "bijvoorbeeld de toename van het aantal motorvoertuigen per dag op het weggedeelte tussen wegrestartant In t Groene Woud en de Torenstraat in Helvoirt onmogelijk worden verklaard vanwege alleen het verdwijnen van aansluitingen op dit gedeelte." Voor de goede orde wijzen wij u er op dat volgens deze Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS de verkeerstoename tussen N65 De Dijk en de Groenewouddreef (dat is vermoedelijk hetzelfde wat u bedoelt met "tussen wegrestartant In t Groene Woud en de Torenstraat in Helvoirt") 7.700 bedraagt. Vrijwel identiek met alle andere genoemde getallen tussen 7400 en 7.900. Als gevolg van de specifieke situatie in Vught Zuid, Martinilaan - Knp Vught, ligt daar de verkeerstoename tussen 8.500 en 8.900. Al deze getallen zouden heel goed het uitsluitende gevolg kunnen zijn van autonome groei. Graag een nadere uitleg waarom volgens U die toename onmogelijk kan worden verklaard vanwege alleen het verdwijnen van aansluitingen op dit gedeelte. Naar onze bescheiden mening heeft het verdwijnen van aansluitingen N65 zelfs helemaal geen effect op het N65 verkeer zelf. Het lokale verkeer zoekt gewoon een andere route naar de N65 via de drie ovondes.

2. Uit het Pimplatform blijkt uit noot 1 hieronder dat er geen verkeerstoename is op de N65 zelf. Het verschil tussen Plot 2 (autonome groei 2030): 21.910 en Plot 4 (VKA+ situatie 2030): 22.020 bedraagt slechts 110. Dat kan geen aanzuigende werking genoemd worden! Alle getallen op het Pimplatform zijn regelmatig aan (kleine) wijzigingen onderhevig! Dit getal 110 vindt je dus niet voor eeuwig terug. Graag nadere onderbouwde uitleg waarom die 110 wel alle aanzuigende werking zou bevatten als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten.

3. Via vergelijkingen tussen deze Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS en het Pimplatform blijkt uit noot 2 hieronder dat bij de aansluiting Torenstraat/N65 volgens de Technische rapportage verkeerscijfers N65 op regel 22 in de kolom 11 (Project effecten) een verkeerstoename van 2.200 wordt verwacht. Volgens het Pimplatform Plot 2 (autonome groei 2030): zou het effect van de afsluitingen (1.540 Achterstraat + 930 Kreitestraat = 2.470) moeten zijn. Dat geringe verschil van 270 voertuigen minder in de Technische rapportage verkeerscijfers N65 wijst er op dat de geraamde verkeerstoename van 2.200, uitsluitend het effect van de afsluitingen bevat en alle aanzuigende werking als

gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten buiten beschouwing heeft gelaten. Graag nadere onderbouwde uitleg hoe die afname van 270 voertuigen te rijmen valt met aanzuigende werking als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten. Pas op dit getal 270 dateert van 17-8-2021 en vindt je nu al niet meer terug. Per heden is het 790 (2990-2.200).

Graag horen we z.s.m. van U.

MvG, Corneel Spil

Noot 1: Aan de meest zuidwestelijke kant van reconstructie traject N65, dus voorbij Helvoirt in de richting van Tilburg, laat het Pimplatform de volgende getallen zien:

1. Plot 2 (autonome groei 2030): 21.910 voertuigen richting Tilburg en 23.120 voertuigen komend uit Tilburg.

2. Plot 4 (VKA+ situatie 2030): 22.020 voertuigen richting Tilburg en 23.440 voertuigen komend uit Tilburg.

Let wel op: je moet bij plot 2 de getallen ten westen van de drukke kruising MonseigneurZwijsenstraat/Koolhofweg gebruiken, omdat ook die kruising geen aansluiting meer biedt na de reconstructie.

De geringe toenames in beide richtingen zijn niet anders te verklaren dan als herschikking van het lokale verkeer door de N65 afsluitingen na reconstructie.

De situatie aan de uiterste noordoost kant van het reconstructie traject laat een vergelijkbaar beeld zien, al is de analyse daar lastiger omdat met meer lokale effecten rekening moet worden gehouden.

Nu aan beide uiteinden van het N65 reconstructietraject geen noemenswaardige aanzuigende werking voor doorgaand verkeer zichtbaar is in het PIM platform, moet de conclusie zijn dat de gebruikte verkeerscijfers geen rekening houden met de aanzuigende werking als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten.

Noot 2: De opmerkingen in onze Zienswijze d.d. 28-04-2020 over de verkeerstoename op de nu al overbelaste Torenstraat (Bijlage 1) en de aanzuigende werking van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten (Bijlage 3), zijn door de gemeente met dooddoeners afgedaan. Om een katastrofale blunder en een gezondheidsramp te voorkomen, volgt hieronder een samenvatting gebaseerd op de Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS" en het Pimplatform. De Technische rapportage verkeerscijfers N65 toont op regel 22 in de kolom 11 (Project effecten) een verkeerstoename van 2.200. Volgens het Pimplatform Plot 2 (autonome groei 2030) bedraagt het aantal voertuigen in 2030 op de af te sluiten Achterstraat 1.540. Op de af te sluiten Kreitestraat zouden dat er 930 moeten zijn. Het totaal van de N65 afsluitingen bedraagt derhalve 2.470. Hoe precies die een verkeerstoename van 2.200 in de Technische rapportage verkeerscijfers N65 tot stand is gekomen is onduidelijk. Maar een afname van 270 (2.470-2.200) voertuigen minder wijst er op dat de geraamde verkeerstoename van 2.200, uitsluitend het effect van de afsluitingen bevat en alle aanzuigende werking als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten buiten beschouwing heeft gelaten.

On 31 August 2021 at 17:43:15 +02:00, Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl> wrote:

Geachte heer Spil,

Ik denk niet dat sprake is van een misverstand. We verschillen van inzicht over de betrouwbaarheid van het gebruikte verkeersmodel. Uw standpunt is dat de aanzuigende werking van de N65 bij een verbeterde doorstroming niet is verdisconteerd in de verkeersaantallen. Dat is volgens ons wel het geval.

Uw stelling dat alleen effect 1 is meegenomen, is bovendien te weerleggen. Zo kan bijvoorbeeld de toename van het aantal motorvoertuigen per dag op het weggedeelte tussen wegrestaurant In t Groene Woud' en de Torenstraat in

Helvoirt onmogelijk worden verklaard vanwege alleen het verdwijnen van aansluitingen op dit gedeelte.

Ik laat het dus verder bij hetgeen ik eerder heb opgemerkt.

Met vriendelijke groet,

Robin Randewijk

Juridisch adviseur

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

Van: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Verzonden: vrijdag 27 augustus 2021 11:39

Aan: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>

CC: postbus Secr BenW <bestuur@vught.nl>; rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>; Secretariaat@n65.nl

Onderwerp: RE: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

Geachte heer Randewijk,

Wederom dank voor uw bericht waaruit een ernstig misverstand blijkt. Wij begrijpen uiteraard uw herhaalde verwijzing naar het rapport van Goudappel Coffeng. Maar het verschil van inzicht betreft de aard van de uitgevoerde berekeningen door Goudappel Coffeng. Bij het globaal narekenen kwamen we tot de conclusie dat in die berekeningen waarschijnlijk alleen effect 1 is meegenomen: het effect van het afsluiten van een aantal bestaande N65 aansluitingen na reconstructie. Als dat waar blijkt te zijn, is effect 2, aanzuigende werking, niet meegenomen. Dat zou te wijten kunnen zijn aan onzorgvuldigheid, of mogelijk zelfs aan kwade opzet, wat wij ons eigenlijk niet goed kunnen voorstellen.

Vandaar ons herhaalde verzoek om inzicht te krijgen over de aard van de uitgevoerde berekeningen. Het is juist dat de WOB soms heel beperkt wordt uitgelegd tot louter documenten, ook als de betekenis van die documenten onduidelijk is. Maar met een dergelijk formeel standpunt wilt u toch niet de verdenking op u laden iets te willen verbergen? Mocht u daarom bij uw standpunt blijven geen inhoudelijke discussie te willen voeren over de aard van de uitgevoerde berekeningen, wijzen wij op de onderstaande 5 wetsartikelen die wel degelijk een nadere toelichting en hulp daarbij verlangen.

Graag horen we van U.

MvG, Corneel Spil

=====

WOB Artikel 7 1: Het bestuursorgaan verstrekt de informatie met betrekking tot de documenten die de verlangde informatie bevatten door: c.een uittreksel of een samenvatting van de inhoud te geven, of d. inlichtingen daaruit te verschaffen.

WOB Artikel 7 3: Indien het verzoek betrekking heeft op milieu-informatie als bedoeld in artikel 19.1a, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer, verstrekt het bestuursorgaan, zo nodig, en indien deze informatie voorhanden is, tevens informatie over de methoden die zijn gebruikt bij het samenstellen van eerstbedoelde informatie.

WOB Artikel 8 1: Het bestuursorgaan dat het rechtstreeks aangaat, verschaft uit eigen beweging informatie over het beleid, de voorbereiding en de uitvoering daaronder begrepen, zodra dat in het belang is van een goede en democratische bestuursvoering.

WOB Artikel 8 2: Het bestuursorgaan draagt er zorg voor dat de informatie wordt verschaft in begrijpelijke vorm, op zodanige wijze, dat belanghebbende en belangstellende burgers zoveel mogelijk worden bereikt en op zodanige tijdstippen, dat deze hun inzichten tijdig ter kennis van het bestuursorgaan kunnen brengen.

Verdrag van Aarhus Artikel 5.2.b Verzamelen en verspreiden van milieu-informatie: Elke Partij waarborgt, dat overheidsfunctionarissen het publiek bijstaan bij het verkrijgen van toegang tot informatie ”

On 25 August 2021 at 12:16:57 +02:00, Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl> wrote:

Geachte heer Spil,

Ik stel vast dat we inmiddels een inhoudelijke discussie zijn gaan voeren over de juistheid van de het document zelf, dat aan u in het kader van de Wob is verstrekt. Dat valt niet meer onder de Wob, maar ik wil toch proberen enige duidelijkheid te bieden

Wij hebben u de Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS`verstrekt. Goudappel heeft op basis van het regionaal vastgestelde verkeersmodel berekeningen uitgevoerd. Zo zijn de verkeerscijfers tot stand gekomen. In het verkeersmodel zijn allerlei aspecten verwerkt, waaronder de toename van verkeer omdat de N65 aantrekkelijker wordt om te gebruiken. Een verkeersmodel blijft een benadering van de werkelijkheid, maar het is de enige manier om de langetermijneffecten van de reconstructie voor onder andere de luchtkwaliteit, geluidhinder en stikstof te bepalen.

Wij zien geen reden te twijfelen aan de juistheid van de door Goudappel uitgevoerde berekeningen.

De provincie Noord-Brabant deelt haar kennis over verkeersmodellen. U kunt u meer daarover lezen op de site die daarvoor speciaal is opgezet, namelijk: <https://bbma.brabant.nl/>.

Met vriendelijke groet,

Robin Randewijk

Juridisch adviseur

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught



Van: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Verzonden: maandag 23 augustus 2021 21:13

Aan: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>

CC: postbus Secr BenW <bestuur@vught.nl>; Secretariaat@n65.nl; rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>

Onderwerp: RE: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

Geachte heer Randewijk,

Dank voor uw bericht. Uw mail van vrijdag 13 augustus 2021 was ons geenzins ontgaan. Vandaar onze mail van dinsdag 17 augustus 2021 18:33 met de vraag naar nadere kwantitatieve onderbouwing van beide effecten: 1. afsluiten van verschillende bestaande N65 aansluitingen na reconstructie en 2. verdwijnen van 4 stoplichten en de aanzuigende werking die dat heeft op verkeer dat nu geen gebruik maakt van de N65.

U bevestigt overigens met "Ik herhaal dat wij niet over andere documenten beschikken." hetgeen wij al vermoedden.

Maar U zult het met ons eens zijn dat het vermelden van een bron met allemaal getallen, in casu de kolom op bladzijde 12 hier, één ding is. Maar het gaat uiteraard niet over domme getallen maar over de berekeningswijze van die getallen. Want het zou toch wel erg pijnlijk zijn voor B&W Vught als blijkt dat die 2.300 extra voertuigen misschien wel 23.000 zou kunnen worden. Dat wil toch niemand op zijn geweten hebben, zeker de projectverantwoordelijke niet.

Vandaar ons verzoek om na te vragen, misschien bij Goudappel, hoe ze tot die getallen zijn gekomen. Zo helpen we elkaar. B&W Vught krijgt zekerheid dat ook de aanzuigende werking in die getallen zit en u bevrijdt ons van een onterecht bang vermoeden. Temeer daar inmiddels aan de RvS is gerapporteerd dat die getallen ook effect 2 bevatten, het verdwijnen van 4 stoplichten en daardoor aanzuigende werking,

MvG, Corneel Spil

On 23 August 2021 at 12:14:30 +02:00, Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl> wrote:

Geachte heer Spil,

Uw e-mail van 12 augustus 2021 heb ik beantwoord op vrijdag 13 augustus 2021. Op één of andere manier hebt u deze e-mail gemist. Ik heb deze e-mail daarom als bijlage bijgevoegd.

In aanvulling op deze e-mail kan ik u melden dat in het verkeersmodel uiteraard wel rekening is gehouden met de aanzuigende werking. Het is juist de bedoeling van een verkeersmodel dat de veranderende verkeersstromen in beeld worden gebracht. U ziet dit ook terug in de rapportage van Goudappel. Op de A59 en de N261 (Waalwijk - Tilburg) neemt het verkeer af als gevolg van de reconstructie van de N65. Op de N65 neemt het verkeer toe.

Ik herhaal dat wij niet over andere documenten beschikken. Het getal van 2300 motorvoertuigen komt uit de berekende verkeersintensiteiten door Goudappel.

Met vriendelijke groet,

Robin Randewijk

Juridisch adviseur

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

Van: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Verzonden: dinsdag 17 augustus 2021 18:33

Aan: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>

CC: postbus Secr BenW <bestuur@vught.nl>; rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>; secretariaat@n65.nl

Onderwerp: Fwd: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

Geachte heer Randewijk,

Helaas nog geen reactie van U mogen ontvangen op onderstaande mail van 12 August 2021. Graag neem ik aan dat ook U zich realiseert dat er twee soorten effecten zitten in de kolom op bladzijde 12 met als bovenste kop: "Project effecten (abs). Het effect door aanleg van het VKA+ en PH" met daaronder de kop: "Verschil 2030 VKA+ tov 2030":

1. Het effect van het afsluiten van verschillende bestaande N65 aansluitingen na reconstructie,
2. Het effect van het verdwijnen van 4 stoplichten op de N65 en de aanzuigende werking die dat heeft op verkeer dat nu geen gebruik maakt van de N65.

Onze eerste indruk is dat de cijfers in die kolom waarschijnlijk alleen effect 1 bevatten: het effect van het afsluiten van een aantal bestaande N65 aansluitingen na reconstructie. Als dat waar blijkt te zijn, is effect 2, aanzuigende werking, niet meegenomen.

Graag daarom een uitleg/document dat duidelijk maakt waar dat gemiddelde van 2.300 nou precies op gebaseerd is. En daarmee bedoel ik niet alleen getalsmatig maar ook inhoudelijk.

Inzake ons meningsverschil over de brede Aarhus definitie van milieu projecten, komen we nog terug op een passend tijdstip

MvG, Corneel Spil

----- Forwarded message -----

From: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Date: 12 August 2021 at 15:24:47 +02:00

Subject: Re: beslissing op WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

To: Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>

Geacht heer Randewijk,

Als u ons WOB verzoek goed gelezen had was vraag 1: "Welke van de talrijke aangehaalde bronnen geeft nu exact aan waar dat gemiddelde van 2.300 vandaan komt" Op de door U opgegeven pagina blijkt dat echter geenszins. Sterker nog, in de begeleidende tekst gaven wij aan dat dit ook onmogelijk was..

Graag dus nu een goede eenduidig begrijpelijke verwijzing naar de bron waar dat gemiddelde van 2.300 vandaan komt en anders antwoord op vraag 2: toezending van het

rapport waar die conclusie van 2.300 op gebaseerd is en deugdelijk onderbouwd?.

Dank voor uw moeite.

MvG. Corneel Spil

On 12 August 2021 at 15:00:14 +02:00, Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl> wrote:

Geacht bestuur,

U hebt gisteren onderstaand verzoek ingediend op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

Besluit

Het verzoek betreft een bestuurlijke aangelegenheid. U hebt recht op openbaarmaking van documenten. Het bewuste document vind u via [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0865.vghBPN65-VG01/b\\_NL.IMRO.0865.vghBPN65-VG01\\_tb8.pdf](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0865.vghBPN65-VG01/b_NL.IMRO.0865.vghBPN65-VG01_tb8.pdf). Het gaat met name om de tabel op bladzijde 12.

Toelichting

De gemaakte fout in de stikstofberekening is ontstaan, omdat de stikstofdepositie is berekend met de gegevens op basis van de autonome situatie in 2030 (kolom 2.2030 Aut). Dit had uiteraard moeten gebeuren op basis van de verkeerscijfers bij realisatie van VKA+ (kolom 4.2030 VKA+). Ik heb bijvoorbeeld zelf de eerste 7 rijen van beide kolommen opgeteld en het verschil tussen beide kolommen gedeeld door 7. Ik kwam uit op een gemiddeld verschil van 2142 motorvoertuigen per etmaal.

De discussie over de beslistermijn op Wob-verzoeken

Ik stel vast dat wij van mening blijven verschillen ten aanzien van de vraag of sprake is van milieu-informatie. Mijn standpunt is en blijft dat niet ieder document dat in het kader van de reconstructie van de N65 wordt opgesteld reeds om die reden milieu-informatie bevat. De eerder gevraagde informatie over kostenberekening van de aanleg van een tunnel of de verkeersafwikkeling zeggen zelf niets over aspecten als bijvoorbeeld geluidhinder of luchtkwaliteit. De in dit Wob-verzoek gevraagde informatie kan ik wel herleiden tot milieu-informatie, aangezien de verkeerscijfers zijn gebruikt bij diverse rapporten over luchtkwaliteit, geluidhinder en stikstofuitstoot.

Rechtsbescherming

Bent u het niet eens met de beslissing op het Wob-verzoek? U kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) binnen zes weken na verzending ervan een bezwaarschrift indienen bij ons college, postbus 10100, 5260 GA te Vught. Onderteken het bezwaarschrift en voorzie het van ten minste naam en adres van de indiener, de dagtekening, omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden (motivering) van het bezwaar.

Met vriendelijke groet,

Robin Randewijk

Juridisch adviseur

Gemeente Vught

T 073 65 80 680

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught

Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

Van: Bestuur@N65.nl <bestuur@n65.nl>

Verzonden: woensdag 11 augustus 2021 22:15

Aan: postbus Secr BenW <bestuur@vught.nl>

CC: Secretariaat@n65.nl; Randewijk, Robin <r.randewijk@vught.nl>; rijksinfra <rijksinfra@vught.nl>

Onderwerp: WOB verzoek 3 over aanzuigende werking

Geachte Heer du Maine,

Bijgaand doen wij U toekomen een derde WOB verzoek over de aanzuigende werking van het verdwijnen van 4 stoplichten door de N65 reconstructie.

Voor de goede orde wijzen wij u er nogmaals op dat deze N65 reconstructie een belangrijk milieu project is waar een termijn van 14 dagen voor staat. In ons eerste WOB verzoek d.d. 21 Juli 20 over kruispuntanalyses bent u inmiddels in overtreding.

Helaas blijkt dat Rijksinfra en de heer Randewijk een andere mening zijn toegedaan. Om Rijksinfra en de heer Randewijk uit de droom te helpen is hen op 6 August 2021 gewezen op art. 6.6. WOB en de brede Aarhus definitie van milieu projecten. Gevraagd om een onmiddellijk antwoord is tot op heden geen reactie ontvangen.

Hartelijk dank dus voor uw medewerking alle gevraagde documenten tijdig beschikbaar te stellen. En sorry dat we u zo lastig vallen. Het gaat wel over 180 Mio investering in een plan dat alle inwoners van Vught en Helvoirt dwingt te blijven wonen onder de rook van een snelweg om voortijdig te kunnen blijven overlijden en boort hen ook nog eens 300 Mio waardestijging woningbezit door de neus. Dit terwijl betere alternatieven voorliggen.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Comité N65

Proclaimer gemeente Vught

Proclaimer gemeente Vught

Proclaimer gemeente Vught

Proclaimer gemeente Vught

Proclaimer gemeente Vught