

Rechtbank Den Bosch, afd. Bestuursrecht
Postbus 90125
5200 MA, s'Hertogenbosch

28 Augustus 2022

Betreft: Zaaknummer SHE 22 / 1074 WOB V35 Verweerschrift B&W Vught d.d. 28 Juli 2022

Geacht College,

Zoals telefonisch besproken met uw griffie, zouden wij nog enkele kanttekeningen kunnen plaatsen bij het ons toegezonden verweerschrift B&W Vught d.d. 28 Juli 2022.

INLEIDING

Ons beroep bij u bekend onder zaaknummer SHE 22 / 1074 WOB V35 omvat 3 WOB/WOO beroepen. Die verschillen in het specifieke onderwerp, maar komen wat ons betreft overeen qua respons en houding van de overheid. De onder deze 3 onderwerpen liggende casus is een omvangrijke ingreep in de lokale infrastructuur die serieuze consequenties heeft voor burgers en voor het milieu (het N65 Reconstructieplan). Onze indruk is dat de overheid graag wil 'doordrukken' en zich baseert op getallen die doen voorkomen dat er 'geen vuiltje aan de lucht is'.

De beroepsmogelijkheid op grond van de WOB/WOO is een middel voor burgers om te achterhalen of de getallen en de op die getallen gebaseerde uitspraken van de overheid en het daar weer op gebaseerde beleidsvoornemen op een degelijk fundament berusten, dan wel dat deze getallen en uitspraken van de overheid 'uit de lucht komen vallen', waardoor op zijn minst het vertrouwen van de burger in de overheid zwaar op de proef wordt gesteld.

ONDERWERP 1: aanzuigende werking

Hoeveel extra doorgaand verkeer kiest voor de N65 na de reconstructie, dat is de concrete vraag die ook tijdens de behandeling ter zitting bij de Voorlopige Voorziening op 2 maart 2021 bij de RvS aan de orde is gesteld. Het gaat hierbij dus niet om lokaal verkeer en bestemmingsverkeer dat de route moet aanpassen door de reconstructie. Het gaat om extra verkeer door het feit dat de N65 aantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer door het verdwijnen van 4 stoplichten. Beide verantwoordelijke bestuurders (Gedeputeerde en Wethouder) zeggen onomwonden dat dit extra doorgaande verkeer 2.000 personenwagens per dag en 300 vrachtwagens per dag zou zijn door het verdwijnen van 4 stoplichten. Dit wordt uitgebreid gecommuniceerd, ook in de regionale pers. Als Stichting vermoeden wij dat deze getallen vrijwel volledig gebaseerd zijn op een herverdeling van het lokale en bestemmingsverkeer (zie daarvoor bijv. in B-stukken item 3 getiteld "Bezwaarschrift van 17 september 2021" onder nummer 5 getiteld: "Nadere reactie van 17 augustus 2021"). Vertegenwoordigers van de overheid houden in hun mails naar ons stug vol dat dit niet het geval is en die 2.300 voertuigen per weekdag aanzuigende werking betreft. Maar tot onze stomme verwondering blijkt tijdens de mondelinge behandeling van ons bezwaarschrift op 19 oktober 2021 dat deze zelfde vertegenwoordigers te kennen geven dat de uitspraken van de bestuurders "een eigen leven zijn gaan leiden" en met de "natte vinger" zijn verkregen (zie hiervoor item 21 getiteld: "Advies bezwaarschriftencommissie van 18 februari 2022", op bladzijden 7/10 en 8/10 van de notulen). En in het verweerschrift d.d. 28 Juli 2022 stelt B&W alleen dat: "*Het getal 2.300 betreft een grove inschatting van het aantal auto's dat in 2030 extra over de N65 rijdt als de reconstructie doorgaat*". Nog steeds is er dus geen onderbouwd antwoord op onze vraag om gedocumenteerde onderbouwing van de twee te onderscheiden bijdragen:

1. Herverdeling van lokaal/bestemmingsverkeer
2. Extra doorgaand verkeer door het verdwijnen van 4 stoplichten.

Dit klemt des te meer omdat er meer dan 5.000 voertuigen MINDER zouden rijden op het traject van de Helvoirtseweg naar Knooppunt Vught in 2030 ná reconstructie dan zonder reconstructie en juist op dit

traject loopt de N65 heel dicht langs woningen (zie tabel 3.1 rij 7 in het Goudappel Coffeng rapport van 8 maart 2019 in item 2 getiteld: “Beslissing op WOB verzoek van 12 augustus 2021”).

Daarentegen blijkt uit ons beroepschrift op pagina 1 dat nota bene de landsadvocaat zelf op pagina 5 van haar verweerschrift bij de Raad van State bevestigt dat door het verdwijnen van vier stoplichten “*De reistijd over de N65 verbetert fors*”. En iedere routeplanner maakt duidelijk dat de snelste routes naar Tilburg of Breda en terug, nu nog de A27(81 km) en A59 (86 km) zijn. Maar nadat de 4 N65 stoplichten verdwijnen, wordt voor alle verkeer naar Tilburg of Breda en terug de route over de A2/N65 de kortste (79,2 km) en ook de snelste route. Dat betekent een veelvoud van die 2.300 voertuigen per weekdag MEER.

ONDERWERP 2: tunnelkosten

Ook dit onderwerp is uitgebreid aan de orde gekomen in de eerder genoemde zitting van de Voorlopige Voorziening op 2 maart 2021: “Hoe duur is een tunnel in Vught?”. Het door de overheid gebruikte getal van €412 miljoen is buiten elke proportie, zoals wij hebben aangetoond door een onafhankelijk kostenbureau (IGG) in te schakelen en verschillende varianten te laten doorrekenen. Uit deze onafhankelijke berekeningen is gebleken dat een tunnel in Vught binnen het beschikbare budget gebouwd kan worden. Deze mogelijkheid is echter niet door de overheid onderzocht door het absurd hoge bedrag dat door de overheid is gebruikt.

ONDERWERP 3: kruispuntanalyses

Ook dit onderwerp is aan de orde gekomen bij de zitting van de Voorlopige Voorziening: “Klopt het dat de gemeente een ‘min’ qua verkeersveiligheid voor het lokale verkeer accepteert in ruil voor een mogelijke ‘plus’ voor het doorgaande verkeer?”. Net als bij onderwerp 1 gaat het hier om de onderbouwing voor de ‘groene vinkjes’ waar de overheid zich op baseert dat zich geen verkeersproblemen zullen voordoen op de nieuw aan te leggen kruispunten in Vught en Helvoirt, niet voor het lokale en bestemmingsverkeer, en niet voor het doorgaande verkeer, waarbij aangetekend moet worden dat terugslag op de hoofdrijbaan tot ernstige verkeersongevallen voor het doorgaande verkeer kan leiden. Er wordt door de overheid een omvangrijk databestand (VISSIM) naar ons gestuurd, maar onze vraag was naar de aannames die ten grondslag liggen aan de getallen. Op die vraag ontbreekt nog steeds het antwoord. Dit klemt des te meer omdat de onafhankelijke door ons ingeschakelde verkeerskundigen (4 verschillende) ernstige zorgen uiten in hun rapporten. Deze rapporten zijn allemaal uiteraard ter beschikking gesteld aan de overheid, maar de overheid heeft zich niet verwaardigd om een inhoudelijke reactie te geven met als enig argument dat de zaak ‘onder de rechter’ is.

CONCLUSIE

Uit het voorgaande blijkt dat de overheid zich ‘vrij’ voelt om zich niets aan te trekken van kritische rapporten en informatie ondersteund door deskundigen en geen inhoudelijke onderbouwing geeft van de getallen waarop de overheid haar beleidsvoornemen baseert. De overheid stelt zich duidelijk op het standpunt dat haar eigen rapporten en haar eigen interpretatie daarvan afdoende is.

Als burgers vragen wij ons af welk rechtsmiddel ons nog ten dienste staat om deze bestuurscultuur te veranderen. Onze hoop is gevestigd op een beroep op de WOB/WOO, omdat de in deze wet opgenomen wettelijk voorgeschreven ondersteunende rol waartoe de overheid verplicht is, in de onderhavige casus in onze ogen zwaar onvoldoende ingevuld is door de overheid. Dit geldt des te meer voor milieuzaken, waar de N65 casus duidelijk een voorbeeld van is.

Art. 8.1 WOB schrijft voor: “Het bestuursorgaan dat het rechtstreeks aangaat, verschaft uit eigen beweging informatie over het beleid, de voorbereiding en de uitvoering daaronder begrepen”.

Wij hopen van harte dat uw rechtbank in staat zal zijn om dit stelselmatig voorkomend gedrag van de overheid een halt toe te roepen.

Met vriendelijke groet. Bestuur Comité N65