

Vught, 17 oktober 2021

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 1 van 6
Hoogedelgestreng College,

1. Inleiding:

1.1. Het bijgesloten WOB bezwaarschrift (productie 1) met bijlagen (producties 2 en 3) maakt het volgende duidelijk.

1.2. De gemeente, daarbij gesteund door de Provincie, stelt zich op het standpunt dat het getal van 2.300 motorvoertuigen dat uit de rapportage van Goudappel Coffeng (productie 2¹, Verkeerscijfers) rolt, de aanzuigende werking representeert door het verdwijnen van 4 stoplichten als gevolg van de N65 reconstructie. Het is juist dat het waarschijnlijk is dat een bepaald gemiddelde van de getallen in de elfde kolom van de tabel op pagina 8 met de koppen "*Project effecten (abs). Het effect door aanleg van het VKA+ en PHS*" en "*Vershil 2030 VKA+ tov 2030 Autonoom*" het getal 2.300 oplevert. Het probleem is dat naast de vaagheid welk gemiddelde nu precies dat getal 2.300 oplevert volstrekt onduidelijk blijft wat die *Project effecten* nu precies inhouden. Ieder bewijs ontbreekt dat dit getal van 2.300 de aanzuigende werking representeert door het verdwijnen van 4 stoplichten. In onze zienswijze werd op basis van alleen de route Antwerpen vanaf Zaltbommel en Den Bosch en retour in Bijlage 3 al naar voren gebracht dat het al snel het gaat om meerdere duizenden (vracht)auto's per etmaal. Nadere studie toonde echter aan dat het veel meer (vracht)auto' moeten zijn omdat uit iedere routeplanner blijkt 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.

1.3. Vragen over dit probleem werden afgedaan met vage verwijzingen naar die Goudappel Coffeng Verkeerscijfers. Omdat die verwijzingen niet geloofwaardig leken en ieder bewijs bleef ontbreken, zijn drie overtuigende argumenten naar voren gebracht die aantonen dat dit getal van 2.300 geen aanzuigende werking representeert maar alleen het gevolg is van autonome verkeersgroei. Om die argumenten te kunnen volgen is helaas een andere hulpmiddel nodig, [het Pimplatform](#)² ofwel de Openbare viewer, een online tool uitgegeven door de N65 projectorganisatie met een kaart die weg en verkeersdata bevat in het kader van de N65-reconstructie. Het probleem is evenwel dat dit model gevoed wordt door andere centrale Brabantse verkeersmodellen. Wanneer ergens wijzigingen in de input variabelen optreden, wijzigen de online geproduceerde verkeersdata. Dat kan tot verwarring leiden. Productie 3 bevat 6 recente printscreens van relevante beelden uit het Pim Platform. De daar getoonde getallen blijken op verschillende plaatsen af te wijken van eerdere in dit verband naar de gemeente geciteerde getallen.

In het WOB bezwaarschrift (productie 1) zijn drie argumenten naar voren gebracht die aantonen dat dit getal van 2.300 geen aanzuigende werking representeert maar vrijwel volledig het gevolg is van autonome verkeersgroei.

1 https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01/b_NL.IMRO.0788.BPN65Helvoirt-ON01_tb6.pdf

2 https://pimplatform.nl/environment_id=71&zoom=12&x=144549&y=404469&rotation=1&baselayer=openbasis_0.62&layers=10172_0.95_0-1-2-3-4-5,16_0.9_

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 2 van 6

- **Onder argument 1:** stelt U dat "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." 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 wegrestaurant '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. "

Die 'Technische rapportage verkeerscijfers N65 PHS' is hetzelfde als productie 2 Verkeerscijfers van Goudappel Coffeng.

- **Onder argument 2:** "Uit het Pimplatform blijkt uit noot 1 hieronder dat er geen verkeers-toename 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." Noot 1 luidt: "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.Zo kom je op die 'aanzuigende werking' van 110 voertuigen.

Maar printscreens van de huidige getallen ten westen van de kruising Monseigneur Zwijzenstraat/Koolhofweg zijn te zien in productie 3 op pagina 6 en 7. En die printscreens geven nu geen enkele toename meer te zien. In de tussentijd overigens toonde het Pimplatform meerdere getallen op deze locatie die enigszins afweken van die eerder genoemde 110 voertuigen. Omdat die kruising Monseigneur Zwijzenstraat/Koolhofweg aan de rand van het plangebied lag, valt niet uit te sluiten dat sprake is van systeemfouten.

Voor alle zekerheid zijn ook printscreens vervaardigd van locaties dichterbij Helvoirt: iets voorbij de Achterstraat en iets voorbij de kruising Kreitestraat/Hooge Raam, beide richting Tilburg gezien vanuit Helvoirt. Een overzicht is opgenomen in productie 3 op pagina 1. Daar treft u op pagina's 2-7 alle printscreens als onderbouwing van de conclusie. Naast de 0 (of 110) stijging van het aantal voertuigen bij de kruising Monseigneur Zwijzenstraat/Koolhofweg zijn de andere geringe stijgingen iets voorbij de Achterstraat (1.140 of 660) en iets voorbij de kruising Kreitestraat/Hooge Raam (1.240 of 1.030) onbegrijpelijk. Hoe dan ook hebben ze vrijwel niets met aanzuigende werking van doen want zijn vrijwel volledig veroorzaakt door veronderstellingen over lokale verkeersaantallen ver buiten de verdwenen stoplichten.

Onder argument 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

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 3 van 6
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)”

Dit heden is inmiddels achterhaald want uit een printscreen van de huidige getallen in centrum van Helvoirt in productie 3 op pagina 2 tot 5 blijkt het effect van de afsluitingen 2.990 te bedragen (2.060 Achterstraat + 930 Kreitestraat). Volgens de Technische rapportage verkeerscijfers N65 op regel 22 in de kolom 11 (Project effecten) wordt een verkeerstoename van 2.200 verwacht in de Torenstraat. De beide afsluitingen indiceren dus een verkeerstoename Torenstraat van 2 990. De project effecten indiceren een verkeerstoename van 2.200 en dus een autonome verkeersafname van 790 (2.990-2.200). En een dergelijke autonome verkeersafname van 790 kan nooit het effect van aanzuigende werking als gevolg van het verdwijnen van 4 N65 stoplichten representeren.

De vraag komt op na lezing en bestudering van bovenstaande 3 argumenten hoe B&W Vught en hun ambtenaren tot de conclusie kunnen blijven komen dat een aanzuigende werking 2.300 voertuigen per etmaal in de formele rapportage verwerkt is, terwijl de conclusie naar ons inzicht helder moet luiden dat in de rapportage van Goudappel Coffeng (productie 2, Verkeerscijfers), vrijwel geen aanzuigende werking is opgenomen. Mocht een dergelijk 'leugentje om bestwil', waarschijnlijk uit de provinciale koker, bewezen kunnen worden, dan zijn de Algemene Beginselen Behoorlijk Bestuur (ABBB) tot een aanfluiting geworden in Brabant.

1.4. Terzijde speelt de vraag of sprake is van een milieukwestie zoals gedefinieerd in het Verdrag van Aarhus. Gezien de begripsomschrijvingen in art. 2 sub 3 van het Verdrag van Aarhus, kan hier o.i. geen twijfel over bestaan gezien de onderstreepte onderdelen in de verdragstekst luidend: *“Wordt onder „milieu-informatie” verstaan alle informatie in geschreven, visuele, auditieve, elektronische of enige andere materiële vorm over:*

*a. de toestand van **elementen van het milieu**, zoals lucht en atmosfeer, water, bodem, land, landschappen en natuurgebieden, biologische diversiteit en componenten daarvan, met inbegrip van genetisch gemodificeerde organismen, en de interactie tussen deze elementen;*

*b. factoren, zoals stoffen, energie, geluid en straling, en activiteiten of maatregelen, met inbegrip van **bestuurlijke maatregelen, milieuakkoorden, beleid, wetgeving, plannen en programma's** die de elementen van het milieu aantasten of waarschijnlijk aantasten binnen het toepassingsgebied van het voorgaande onderdeel a., en **kosten-baten- en andere economische analyses en veronderstellingen gebruikt in milieubesluitvorming;***

*c. de toestand van de **menselijke gezondheid en veiligheid, de menselijke levensomstandigheden**, cultureel waardevolle gebieden en bouwwerken, voor zover deze worden of kunnen worden aangetast door de toestand van de elementen van het milieu of, via deze elementen, door de factoren, activiteiten of maatregelen bedoeld in het voorgaande onderdeel b.”* Ten overvloede definieert art. 1 sub g van de WOB milieu-informatie als:

“hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 19.1a van de Wet milieubeheer.” En art. 19.1a van de Wet milieubeheer volgt nu eenmaal de Aarhus definitie. Ondanks bovenstaande onderstreepte onderdelen en art. 19.1a van de Wet milieubeheer blijft B&W Vught van mening dat bij dit aspect van het N65-programma waar de menselijke gezondheid en veiligheid direct in het geding is geen sprake is van een milieukwestie.

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 4 van 6

1.5. Daarnaast speelt de vraag of een WOB verzoek zich inderdaad beperkt tot strikt documenten opgeslagen in papier of elektronisch formaat op enigerlei medium zoals het verweer van B&W Vught stelt of dat Art. 8.1 WOB een ruimere uitleg voorschrijft met de tekst: *“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.”* Daarbij moet in aanmerking worden genomen de considerans van de WOB die voorschrijft dat die regels zijn bedoeld *“met het oog op een goede en democratische bestuursvoering”* en *“met betrekking tot de openheid en openbaarheid van bestuur”*. Juist waar sprake is van een milieukwestie en welbewust relevante informatie is achtergehouden, verlangt o.i. de WOB *“met het oog op een goede en democratische bestuursvoering”* en het grote belang van *“openheid en openbaarheid van bestuur”* volstrekte openheid.

1.6. Tot slot blijkt uit productie 1 en het verweer van B&W Vught dat de gemeente Vught ten onrechte de stelling inneemt dat een WOB verzoek uitsluit dat tegelijk schending van andere wettelijke regels aan de orde kan worden gesteld. Dit WOB verzoek was ingesteld om te achterhalen of inderdaad welbewust relevante informatie is achtergehouden gezien het grote belang van *“openheid en openbaarheid van bestuur”* zeker bij milieukwesties. Als uit een WOB verzoek blijkt dat inderdaad welbewust relevante informatie is achtergehouden die mogelijk niet op enig document staat, handelt de gemeente Vught niet alleen in strijd met de WOB door een tot strikt documenten beperkte uitleg. Wanneer in het kader van een WOB verzoek schending van andere wettelijke regels blijken, volgt geenszins uit de tekst of geest van de WOB dat die andere geschonden wettelijke regels niet meer tegelijk aan de orde gesteld kunnen worden. Sterker nog, de considerans van de WOB sluit uit dat de woorden: *“met het oog op een goede en democratische bestuursvoering”* en het grote belang van *“openheid en openbaarheid van bestuur”* beoogd zouden hebben dat schending van andere wettelijke regels wanneer daar sprake van is, niet meer tegelijk aan de orde kan worden gesteld.

2. **Uiteenzetting:** In het bezwaarschrift zelf wordt al verwezen naar een aantal geschonden rechtsregels. Hoewel die opsomming kennelijk ver van volledig is zullen we daarmee starten.

2.1. 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, zodra dat in het belang is van een goede en democratische bestuursvoering.”* Dat uit eigen beweging verschaffen is in dit geval ver te zoeken. Het beperkt zich zeker niet tot het simpelweg verwijzen naar een kolom in een tabel, daar een onjuiste interpretatie aan verbinden en weigeren in te gaan op drie argumenten waarom die interpretatie geen hout snijdt zoals het belang van een goede en democratische bestuursvoering verlangt.

2.2. Art. 5.2.b.ii van het Aarhus verdrag legt vast: *“de eis dat overheidsfunctionarissen het publiek bijstaan bij het verkrijgen van toegang tot informatie ingevolge dit Verdrag.* Die bijstand is hier ver te zoeken nu de betrokken gemeente functionarissen simpelweg verwijzen naar een kolom in een tabel, daar een onjuiste interpretatie aan verbinden en weigeren in te gaan op drie argumenten waarom die interpretatie geen hout snijdt .

2.3. De AWB maakt in Hoofdstuk 3 in Afdeling 3.5. over samenhangende besluiten duidelijk wanneer een coördinerend bestuursorgaan aangewezen moet worden om een doelmatige en samenhangende besluitvorming te bevorderen. Daartoe eist art. 3.2.6 dat indien op de voorbereiding van een van de besluiten afdeling 3.4 inzake de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing is zoals hier, Afdeling 3.5. van toepassing op de voorbereiding van alle besluiten. Maar de gemeente weigerde te antwoorden op ons specifieke verzoek een coördinerend bestuursorgaan aan te wijzen nu zowel het MinVWS, GS Brabant als de

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 5 van 6
gemeente Vught betrokken zijn bij deze besluitvorming reconstructie N65.

2.4. Voorts verplicht hoofdstuk 14. Coördinatie van de Wet Milieubeheer via art. 14.1 Gedeputeerde Staten een gecoördineerde voorbereiding te bevorderen. Van het naleven van dit voorschrift is ook niet gebleken laat staan dat GS naleving door de Gemeente bevorderde door bijv. zichzelf als coördinerend bestuursorgaan aan te wijzen wat ze materieel nu al is op veel vlakken.

2.5. Ook is het de gemeente Vught kennelijk ontgaan dat diezelfde Wet Milieubeheer in de artikelen 20.1. en/of 20.2a en/of 20.3 de Raad van State aanwijst als bevoegd rechtsprekend orgaan en niet de bezwaarschriftencommissie van de Gemeente Vught.

2.6. Voor zover sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit kan ingevolge art. 15a WOB in afwijking van artikel 7:1, eerste lid, onderdeel f, van de WAB rechtstreeks beroep bij de bestuursrechter ingesteld worden.

2.7. Omdat de voorgaande argumenten de Gemeente Vught kennelijk niet voldoende overtuigden en waarschijnlijk in rechte bestreden zullen worden, bevestigen we hierbij, hopelijk ten overvloede, dat dit beroepschrift tevens kwalificeert als voorlopige voorziening ex art. 8:81 Awb. De tijd dringt immers nu een besluit inzake de hoofdprocedure bestemmingsplan N65 nakende is. Zeker nu de STAB op korte termijn om advies is gevraagd. Daarnaast moge duidelijk zijn dat nu gebleken is dat B&W Vught niet schroomt aantoonbaar onjuist zonder enig bewijs blijft suggereren dat dit getal van 2.300 de aanzuigende werking representeert, ook bij andere aspecten van de N65-reconstructie sprake kan zijn van onjuiste suggesties.

2.8. Zoals gezegd, lijkt het er ook op dat de Algemene Beginselen Behoorlijk Bestuur (ABBB) met name het vertrouwensbeginsel dat zich zeker niet beperkt tot documenten alleen, de gemeente Vught zijn ontgaan. Ook het Fair-play-beginsel bijv. uit ABBB verplicht B&W Vught hun taak zonder vooringenomenheid of partijdigheid te vervullen (art. 2:4 Awb). Zonder enig bewijs blijven suggereren dat dit getal van 2.300 de aanzuigende werking representeert toont evenwel vooringenomenheid aan. Ook het besluit de eigen bezwaarschriftencommissie in te schakelen is niet goed begrijpelijk. Een simpele opdracht aan Goudappel Coffeng om openheid te geven over de belangrijkste veronderstellingen en groeiscenario's verscholen in het Regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014 alsmede de hoeveelheden verkeer die nu de A27(81 km) en A59 (86 km) kiezen en na reconstructie de A2/N65 (79,2 km) volstaat. Dit alles lijkt sterk op Détournement de procédure (art. 3:3 Awb) om welbewust de waarheid te verbloemen.

2.9. Naast deze bij de Gemeente Vught al bekende argumenten wijzen wij ook nog op het volgende:

9.a) Niet voor niets schrijft de Gedragscode gemeente Vught 2014 in art 4.2 voor "*Een bestuurder houdt geen informatie achter, tenzij deze geheim of vertrouwelijk is en het niet geven van informatie mogelijk is op grond van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur;*" Desalniettemin is zeer relevante informatie achtergehouden!

9.b) Het modewoord "Bestuurscultuur" kan in deze context niet ontbreken. Onder "bestuurscultuur" wordt vaak verstaan als 'het geheel van normen, waarden, routines en rolopvattingen dat van invloed is op het samenspel tussen raad, college, ambtelijk apparaat en samenleving'. Die definitie maakt duidelijk dat er iets mis is in de Vughtse "bestuurscultuur" als B&W Vught welbewust zeer relevante informatie heeft achtergehouden. De eerder geciteerde Gedragscode gemeente Vught 2014 is een wassen neus als ongestraft de daarin benoemde Kernbegrippen van bestuurlijke

Beroepschrift Raad van State inzake aanzuigende werking N65 (WOB 3) pag. 6 van 6

integriteit niet worden nageleefd en blijkt dat de bereidheid die Deel I van die Gedragscode verlangt om verantwoording af te leggen, ook extern aan organisaties en burgers, niet bestaat. Om over strijdigheid met de Code Maatschappelijke Participatie MIRT maar te zwijgen.

2.10. Voor zover voornoemde argumenten uw college nog niet overtuigen dit beroepschrift in behandeling te nemen verzoeken wij u dit beroepschrift te behandelen op grond van het navolgende:

- 10.a) als aanvullend beroepschrift op grond van nieuwe feiten,
- 10.b) dan wel als verzoek om een voorlopige voorziening ex art. 8:81 AWB
- 10.c) dan wel als een nieuw beroepschrift toegelaten zonder zienswijze gebaseerd op rechtsoverweging 4.5. in uw uitspraak d.d. 14 april 2021, ECLI:NL:RVS:2021:786 dat art. 6:13 AWB niet aan belanghebbenden mag worden tegengeworpen.
- 10.d) dan wel de al eerder genoemde artikelen 20.1. en/of 20.2a en/of 20.3 WAB in samenhang met de relevante bepalingen genoemd in Hoofdstuk 14. Coördinatie.

3. Conclusie:

Het voorgaande in samenhang met de bijlagen maakt duidelijk dat vrijwel zeker is dat bij de N65 besluitvorming in Vught relevante informatie is achtergehouden en sprake is van milieu informatie zoals gedefinieerd door het Verdrag van Aarhus. Mocht nog enige twijfel bestaan of relevante informatie is achtergehouden, kan die twijfel als volgt eenvoudig worden opgeheven. Uw college verzoekt B&W Vught via vragen aan Goudappel Coffeng de belangrijkste veronderstellingen en groeiscenario's verscholen in het Regionale verkeersmodel 's-Hertogenbosch 2014 toe te lichten alsmede de hoeveelheden verkeer in dat model die nu de A27(81 km) en A59 (86 km) kiezen en na reconstructie de A2/N65 (79,2 km) en daarover op de kortst mogelijke termijn te berichten.

Bij de zitting in de hoofdzaak over de N65 reconstructie kunt u aan de antwoorden of het ontbreken daarvan de conclusies verbinden die u geraden voorkomen.

Hoogachtend, Stichting Comité N65
Mr. Drs. C. Spil, voorzitter, Dr. Mr. F. Bos, secretaris