

B&W Gemeente Vught
Secr. van Rooijstraat 1
5261 EP Vught

Betreft: WOB-verzoek Aanzuigende werking door verdwijnen 4 stoplichten door N65 reconstructie
Geacht College B&W,

In [dit memo van 12 februari](#) jl geeft GS nu toe dat een klein foutje is gemaakt waardoor 2300 motorvoertuigen, slechts enkele procenten, niet zijn meegenomen. Maar uit iedere routeplanner blijkt dat vanaf het centrum van het land, Utrecht, naar het Zuiden nu nog de snelste routes Tilburg (A27, 81 km) of Breda (A59, 86 km) zijn. Nadat de 4 N65 stoplichten verdwijnen, blijft de route naar Tilburg over de A2/N65 als vanouds de kortste (79,2km). Maar wordt dan ook de snelste route. Bijna alle verkeer vanaf Utrecht zal de A2/N65 gaan kiezen en dan gaat het om vele tientallen procenten. Om die enkele of vele tientallen procenten te bepalen moet je weten hoeveel verkeer nu vanaf waar over de snelste routes Tilburg (A27, 81 km) of Breda (A59, 86 km) gaat.

In een uitvoerig antwoord van Fons Meijer van Rijksinfra aan VP d.d. 19 juli 2021 wordt deze vraag van VP afgedaan onder a. met verwijzingen naar het Pimplatform en de opmerking dat het aantal van 2.300 motorvoertuigen per etmaal een afgerond getal is. Dit getal is afhankelijk van waar exact wordt gemeten. Onder b. worden de aantallen voertuigen afgedaan met een verwijzing naar de “Rapportage verkeerscijfers” die als bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan N65 is opgenomen en voor het aantal motorvoertuigen in de spits op alle doorgaande wegen in Brabant naar de site van de provincie Noord-Brabant over de BrabantBrede Model Aanpak (BBMA). Onder c. wordt opgemerkt dat de reistijdwinsten niet beschikbaar zijn maar uiteraard zijn reistijden onderdeel van de ‘weerstand’ op wegvakken zoals die in de verkeersmodellen wordt gebruikt om een toedeling van verkeer over het wegennet te maken. Het vraagt een aparte opdracht om de reistijdwinsten separaat uit het verkeersmodel te halen.

Dat antwoord verbaasde ons en stelde ook niet gerust. Allereerst kunnen we in geen van die talrijke aangehaalde bronnen achterhalen waar dat gemiddelde van 2.300 nou precies vandaan komt. Vervolgens lijkt het ons niet nodig en ook onmogelijk om via een aparte opdracht die reistijdwinsten separaat uit het verkeersmodel te halen. De routeplanners bepalen immers de reistijdwinsten. Tot slot lijkt het ons ook onmogelijk om met die aangehaalde bronnen tot die uitkomst van 2.300 te komen. Het is immers bekend dat de “Rapportage verkeerscijfers” ten onrechte geen rekening hield met het kernprobleem dat de gewijzigde N65 infrastructuur. Bovendien gaat het vooral over verkeer van buiten Brabant dat de snelste route N65 zal kiezen. Maar het kost inderdaad enige moeite te achterhalen via het Nederlands Regionaal Model Zuid welke verkeersstromen op hoofdwegen nu nog buiten de N65 de snelste routes naar Tilburg (A27, 81 km) of Breda (A59, 86 km) kiezen. Is die moeite wel genomen om zeker te zijn van die aanzuigende werking 2.300 of een misschien een veelvoud daarvan zoals iedere routeplanner suggereert? Ook in de recente vragen van de RvS aan de landsadvocate komt dit onderwerp terug.

Vandaar de volgende twee WOB vragen:

- 1 Welke van de talrijke aangehaalde bronnen geeft nu exact aan waar dat gemiddelde van 2.300 vandaan komt?
2. Indien op de vorige vraag geen eenduidig begrijpelijk antwoord mogelijk is, graag toezending van het rapport waar die conclusie van 2.300 op gebaseerd is en deugdelijk onderbouwd?

Met vriendelijke groet, Bestuur Comité N65
PS Nogmaals wijzen we op de 14 dagen termijn voor milieukwesties