

REACTIE FINANCIËLE STUKKEN WESTELIJKE ONTSLUITING SAMENVATTING

Amersfoort, 7 december 2018

Geachte Raadsleden,

In de navolgende notitie geven wij uitgebreid een reactie op de Raadsinformatiebrief en de Second Opinion. Wij starten met een samenvatting. Hier geven wij onze belangrijkste conclusies én vragen weer.

Proces:

Wij lezen in bijlage 1b dat de door Arcadis afgegeven concept-kostenraming voor WOA dd. 7 september 2018, **ver** boven het budget van de gemeente was om het project door te kunnen laten gaan. Er heeft daarna vier maal overleg plaatsgevonden met gemeente en ProRail inzake de kostenraming. Na het laatste overleg was de raming nog steeds te hoog. In de RIB 2018-106 wordt melding gemaakt van een Raming IO oktober 2018 met een bedrag van 78,3 miljoen. Daarna heeft nog een optimalisatieslag plaatsgevonden én een second opinion.

- Betekent de term **ver** boven budget dat er sprake was van een oorspronkelijke raming die nog hoger uitkwam dan 78,3 miljoen?
- In het Collegebericht 2018-140 d.d. 3 oktober 2018 staat dat na een gesprek met het ingenieursbureau de planning tekort bleek om tot een goede, zorgvuldige raming te komen te kort was. In dit Collegebericht wordt echter niets vermeld over de reeds eerder afgegeven ramingen die **ver** boven budget lagen. Waarom is de Gemeenteraad nu niet geïnformeerd?
- Waarom zijn Gemeenteraad, bewoners en belanghebbenden niet betrokken bij de versoeringen?

Financieel:

Arcadis heeft, conform de methoden van ProRail, een probabilistische raming opgeleverd. In de documenten is nu slechts de gemiddelde uitkomst te zien. Uiteraard laat de probabilistische raming, net als in 2015, ook hogere ramingen zien.

- Wat is de kostenuitkomst van de probabilistische raming van Arcadis bij 40% kans, 25% kans, 10% kans en 5% kans?

De Second Opinion geeft in het overall plaatje een lager bedrag maar geeft juist op het belangrijkste bedrag, de bouwkosten een hoge bedrag, namelijk een half miljoen hogere bouwkosten.

- Moet in de uiteindelijke raming niet van dit hogere bedrag worden uitgegaan?

ProRail

Nadat Arcadis de laatste raming heeft opgeleverd inclusief versoeringen was deze nog steeds te hoog. ProRail is te hulp geschoten door de eenheidsprijzen te verlagen

De Gemeente en ProRail hebben een overeenkomst dat voor het deel dat ProRail ontwikkelt, overschrijdingen ten laste van de Gemeente komen. Is het dan wel verstandig dat ProRail gevraagd wordt om bezuinigingen aan te dragen waar zij zelf geen enkel risico loopt?

Risico's:

In de notitie hierna benoemen wij meerdere risico's. Een opvallende zin in de Memo van ProRail is: "Het advies van ProRail is om een aanvullende risicoreservering op te nemen voor meerwerkbetalingen aan de aannemer, inclusief het bedrag 'scheefte'.

- In de notitie van de heer Nijland staat juist dat de Scheefte uit de bouwkostenraming is gehaald. Geeft ProRail hiermee niet in feite aan dat het project te weinig risicobuffer bevat?

Versoeringen:

Wij constateren dat de versoeringen op gebied van fietsvoorzieningen, geluid en consequenties voor beheer- en onderhoud aanzienlijk zijn. Wij vragen ons af welke consequenties dat heeft voor de Provincie als zij conform afspraken de weg in beheer gaan overnemen.

Kappen:

Wij hebben nog steeds geen antwoord gekregen op onze melding dat de onderzoeken voor NGE, archeologie en sondering ook zonder (grootschalige) kap kan. Wij verzoeken u dit alsnog over te nemen.

REACTIE FINANCIËLE STUKKEN WESTELIJKE ONTSLUITING

Amersfoort, 7 december 2018

Geachte Raadsleden,

Het College heeft de kosten van Westelijke Ontsluiting onderzocht en is op basis van het Integrale Ontwerp (IO oktober 2018) tot de conclusie gekomen dat de weg, zoals voorgelegd in de procedure bij de Raad van State, economisch niet uitvoerbaar is. De kosten van de aanleg van de onnodige weg zijn opgelopen tot 78 miljoen euro. Wij hebben dit al veel vaker voorspeld, maar in mei en juni van dit jaar gaf het College aan dat alles nog onder controle was en dat nog steeds kon worden uitgegaan van 68 miljoen euro. Het lijkt toch zeer onwaarschijnlijk dat in een paar maanden tijd de kosten 10 miljoen stijgen, en in feite veel meer. Er was nog een risicoreservering van 16 miljoen. Die is opgesoupeerd en vervolgens moest er 10 miljoen bezuinigd worden. Geplande aanlegkosten (want daar gaat het om) zijn in 5 maanden gestegen van 34 naar 51 miljoen euro. Dus 50%!

Wij vragen ons af of de Gemeenteraad wel juist, tijdig en volledig is geïnformeerd óf anders of het College überhaupt dit project wel onder controle heeft.

Het Coalitieakkoord heeft een escape ingebouwd. Versoberingen mogen, zolang er niet *geschraapt* wordt in fietsvoorzieningen of groen. Het college heeft u nu een uitgekleed ontwerp Westelijke Ontsluiting voorgelegd. Deze zgn. versoberingen zijn geen onderdeel van enige participatie geweest en zijn ook geen onderdeel van de aan de Raad van State voorgelegde projectuitvoering. Wij constateren dat hiermee sowieso een nieuw feit ontstaat.

Wij willen een reactie geven op de Second Opinion én het uitgekleed ontwerp Westelijke Ontsluiting. Opvallend is dat het bureau dat de second opinion heeft uitgevoerd met betrekking tot de aanlevering van de cijfers tot een vergelijkbare conclusie komt als Groen in Amersfoort in ons rapport Gegoochel met cijfers d.d. 11 september 2018, citaat uit het openbare deel van hun rapport:

“Inzichtelijker was geweest om de oorspronkelijke projectraming van Arcadis te handhaven en de wijzigingen daarin op te voeren. Het totaalbeeld van alle projectkosten zou daarmee overzichtelijk en inzichtelijk weergegeven zijn. Nu de projectraming is bewerkt en verwerkt tot een contractraming was het voor de toets een omgekeerde puzzel om de stukjes en de relatie daartussen op zijn plaats te krijgen en daarmee tot een totaalbeeld te komen”

Wij zullen op een aantal onderdelen reageren en een aantal vragen formuleren, zodat u deze mee kunt nemen in uw afwegingen.

1. Proces:

Wij lazen in bijlage 1b dat de door Arcadis afgegeven concept-kostenraming voor WOA dd. 7 september 2018, welke gebaseerd is op het 2B concept IO van 26 april 2018, **ver** boven het budget van de gemeente was om het project door te kunnen laten gaan. Er heeft daartoe vier maal overleg plaatsgevonden (20-9, 26-9, 28-9 en 5-10) met gemeente en ProRail inzake de kostenraming. Na het laatste overleg was de raming nog steeds te hoog. In de RIB 2018-106 wordt melding gemaakt van een Raming IO oktober 2018 met een bedrag van 78,3 miljoen. Daarna heeft nog een optimalisatieslag plaatsgevonden én een second opinion.

Vraag 1: Betekent de term **ver** boven budget dat er sprake was van een oorspronkelijke raming die nog hoger uitkwam dan 78,3 miljoen?

Vraag 2: In het Collegebericht 2018-140 d.d. 3 oktober 2018 staat dat na een gesprek met het ingenieursbureau de planning tekort bleek om tot een goede, zorgvuldige raming te komen te kort was. In dit Collegebericht wordt echter niets vermeld over de reeds eerder afgegeven ramingen die **ver** boven budget lagen.

Dat is vreemd omdat bij eerdere grotere projecten (Eemhuis 2011, Rapport AT Osborne 2011) geconstateerd werd dat de Gemeenteraad te laat was geïnformeerd over de kostenoverschrijding en versoeringen in het project. De Gemeenteraad heeft die conclusies overgenomen. Indertijd werd geconstateerd dat de vak wethouder de Gemeenteraad eerder (direct) had moeten informeren én de wethouder financiën daarbij vanuit zijn specifieke functie ook daar op had moeten letten. Een van de door de raad overgenomen aanbevelingen van het onderzoek naar de kostenoverschrijding bij het Eemhuis was juist om ook Raad en belanghebbenden bij de versoeringen te betrekken.

Vraag 3: Waarom is de Gemeenteraad nu niet geïnformeerd?

Vraag 4: Waarom zijn Gemeenteraad, bewoners en belanghebbenden niet betrokken bij de versoeringen?

Vraag 5: Hoe en op welke momenten zijn de wethouder financiën en zijn ambtenaren betrokken geweest bij de totstandkoming van de raming en de versoering?

Vraag 6: Is de wethouder financiën ook van mening dat een budgetoverschrijding uitgesloten is?

2. Financieel

In de notitie “Financiën aanleg Westelijke Ontsluiting” van 4 september **2015** schrijft het College: “De probabilistische raming van ProRail laat (uiteraard) zien dat er desalniettemin een kans bestaat dat het budget wordt overschreden. Omdat de risico-reservering in principe voldoende omvang heeft wordt er niet voor gekozen om op voorhand te bezuinigen op de scope of de kwaliteit van het project.”

Nu zitten we een situatie waarin wel bezuinigd is op de scope én de kwaliteit van het project. En aangezien er nauwelijks ruimte meer in het budget zit, zullen tegenvallers leiden tot verdere bezuinigingen. Het is belangrijk om in te kunnen schatten hoe groot de kans is op nadere bezuinigingen. Arcadis heeft, conform de methoden van ProRail, een probabilistische raming opgeleverd. In de documenten is nu slechts de gemiddelde uitkomst te zien. Uiteraard laat de probabilistische raming, net als in 2015, ook hogere ramingen zien. Hierbij moet u uitgaan van dat 25% kans op een overschrijding van 10% dus betekent een kans van 1 op 4, dat u zelfs na alle beheersmaatregelen die genoemd worden (niet aanleggen DF, niet uitvoeren Noord en Zuid), alsnog geconfronteerd wordt met extra bezuinigingsmaatregelen. Vindt u dat een aanvaardbaar risico?

1. Wat is de kostenuitkomst van de probabilistische raming bij 40% kans, 25% kans, 10% kans en 5% kans?

Overall budget

In de notitie Financiën Aanleg Westelijke Ontsluiting van 27 november **2018** wordt voor de kostenontwikkeling een vergelijking gemaakt met eerdere raadsvoorstellen. Hierdoor is een voetnoot nodig om de verhoging van de plankosten te verklaren. Wat ook had gekund, was vergelijken met de raming bij de tervisielegging van het bestemmingsplan. Hier waren al kosten verschoven van bouwkosten naar plankosten. Plankosten werden toen op 12.9 miljoen geschat en de bouwkosten (exclusief leges en verzekeringen die nu kennelijk weer onder de bouwkosten vallen) op 34 miljoen. Inclusief leges en verzekeringen zouden de bouwkosten 35 miljoen zijn geweest. Deze raming was ook de basis voor de update van het College op 9 mei 2018 waarmee men wilde aantonen dat het project nog meer dan voldoende financiële ruimte bevatte. Op basis van de raming tervisielegging bij het BP, het raadsvoorstel 2015, opgedeeld in de methodiek van AT Osborne en de huidige stukken, is wel tot een eenduidig overzicht te komen.

	Ter visielegging BP cf. Osborne methodiek 2015	IO okt 2018	IO okt 2018 incl. bezuinigingen	2nd opinion
Plankosten	12,9	14,7	14,7	13,3
Verwerving	11,5	10,4	10,4	10,4
waarvan risicoreservering verwerving	1,70	?	?	?
Natuur	0,6	0,6	0,6	0,6
Bouwkosten	35,0	49,9	40,3	40,8
waarvan Verzekering	0,5			
waarvan Leges	0,5			
Risicoreservering realisatie	6,25	-	-	-
Inflatie	2,1	2,7	2,1	2,1
Totaal	68,3	78,3	68,2	67,3

Wat meteen opvalt is dat alleen de verwerving is meegevallen. Alle andere posten zijn hoger uitgevallen.

In september gaf Groen In Amersfoort al aan dat op basis van alleen de stijging van de aanbestedingsindex te verwachten is dat de bouwkosten zouden stijgen naar rond de 40 miljoen. Uiteindelijk komt het IO uit op 49,9 miljoen, ofwel zo'n 4 miljoen hoger dan te verwachten is op basis van de risicoreservering voor de realisatie en de stijging van de aanbestedingsindex ($6,25 + 40 = 46,25$). Een behoorlijke miskleun: de risicoreservering was dus tenminste 65% te laag ingeschat.

Op basis van de ramingen van de gemeente zelf is de miskleun nog groter. Immers, zij schatte dat met 2,1 miljoen inflatie en met 6,25 miljoen risicoreservering het prima voor elkaar zou komen. Dat zou een maximale kostenpost betekenen van $35 + 6,25 + 2,1 = 43,3$ miljoen. Ofwel 6,6 miljoen (of 110% boven op de oorspronkelijke risicoreservering) lager dan de uiteindelijke uitkomst. Dit roept vragen hoe betrouwbaar de inschattingen zijn, terwijl nu er geen ruimte meer is voor een "foutje."

2. Wat is de verklaring dat de aanlegkosten in het oorspronkelijke IO zoveel hoger uitvielen dan zelfs worst case scenario's voorspelden? Hoe kan het dat een risicoreservering, afhankelijk van hoe je ernaar kijkt, zelfs voor aanleg al 65% tot 110% te laag is?

Interessant detail is dat de second opinion voor de bouwkosten **hoger** uitkomt dan de raming van de gemeente. Op het hele projectbudget komen ze echter lager uit door een lagere inschatting van de plankosten. Deze lagere inschatting is gebaseerd op het toepassen van een lagere vaste opslag. Gezien de immer oplopende plankosten lijkt het verstandig om uit te gaan van de gemeentelijke inschatting. Bij het toepassen van de gemeentelijke inschatting van de plankosten, maar de inschatting van Brink voor de bouwkosten, schiet het budget echter tekort.

3. Acht u het bedrag dat Brink geraamd heeft voor de realisatiekosten van de weg van 40,8 miljoen realistisch? Zo ja, waarom is het dan niet verstandig dit bedrag toe te passen als de nieuwe raming?
4. Welke extra bezuinigingen zouden nodig zijn om bij het toepassen van de raming van Brink voor de aanlegkosten de aanleg weer binnen totaal budget te brengen?

In 2015 verwachtte de gemeente 2,1 miljoen kosteninflatie over de hele projectduur. Sinds 2015 heeft (op basis van de aanbestedingsindex) al zo'n 5 miljoen aan kosteninflatie plaatsgevonden en wordt nu nog steeds 2,1 miljoen verdere inflatie verwacht. Dat is samen 7 miljoen, ofwel 3,5x zo hoog als de verwachting in 2015.

5. Wat is de verklaring dat het College er zo grandioos naast zat qua inschatting van de kostenstijgingen door inflatie?

De gemeente heeft tot nu toe steeds gerekend met 2% kostenstijging. Met bouwkosten van 35 miljoen en een reservering van 2,1 miljoen aan inflatie, betekent dit dat de gemeente oorspronkelijk verwacht had voor 3 jaar kostenstijgingen te moeten reserveren in het project. Dat was in 2015 waarbij aanbesteding in 2017 verwacht werd en afronding project in 2019. Nu zitten we in eind 2018 te kijken naar aanbesteding 2019 en einde project in 2022. Het is dus niet heel vreemd om in te schatten dat nog voor ongeveer 2 jaar kostenstijgingen meegenomen moeten worden. Op basis van 2.1 miljoen inflatie en bouwkosten van 40,3 miljoen, betekent dat een gemiddeld indexcijfer van 2.6%.

Aantal jaren kostenstijging mee te nemen	Geïmpliceerd indexcijfer
1,5	3.4%
2	2.6%
2,5	2%

Alleen 3.4% is in de huidige markt nog realistisch. Dit is de te verwachten stijging in de aanbestedingsindex tussen juli 2018 en juli 2019. Overigens is dit alweer lager dan het gemiddelde tussen juli 2016 en juli 2018 (3.6%) of tussen juli 2017 en juli 2018 (5.2%).

6. Wat is de onderbouwing voor het indexcijfer?

Niet onaanzienlijk detail daarbij is de datum van de prijspeilbepaling. In het publieke rapport van Brink staat te lezen dat de raming van Arcadis gebaseerd is op prijspeil 1 juni 2018 (ProRail zegt in haar kostenmemo overigens juli 2018). Inmiddels zijn we een half jaar verder.

7. Is in de berekening rekening gehouden met de indexatie tussen juni 2018 en december 2018? Dat feit alleen kan een verschil van ~7 ton tot gevolg hebben!

3. Risico's

In de notitie financiën Westelijke Ontsluiting 2018 wordt gemeld dat op de bouwkosten nog een aantal opslagen komen, zoals marktwerking, onvoorzien en risico's.

1. Wordt marktwerking toegepast als een negatieve opslag? Zo ja, hoe reëel is dat in de huidige markt?

Verder worden de volgende opslagen onderscheiden:

In de bouwkostenraming zijn, bovenop de 'benoemde directe kosten', de volgende 'opslagen' gehanteerd:

- *Nader te detailleren bouwkosten*
- *indirecte kosten, bestaande uit:*
 - *Eenmalige kosten (zoals aan- en afvoer materieel, opslagterrein, etc.);*
 - *Uitvoerings- en Algemene bouwplaats kosten;*
 - *Algemene kosten (directie en bedrijfsleiding, bedrijfsbureau en calculatie, etc.)*
- *Winst;*
- *Risico*

Wij merken op dat het uiteindelijk gewoon kosten zijn die betaald moeten worden. Algemene kosten zijn vaak 5-7%, W&R 5%. Dit zijn opslagen omdat de aannemer die in rekening zal brengen. Ze kunnen lager uitvallen als een aannemer het werk heel graag wil hebben, maar daar zal in de huidige markt geen sprake van zijn. Hierboven op wordt nog object onvoorzien toegepast. Die was eerder 10% maar die zou in deze latere fase ook lager (rond 6%) kunnen zijn. Met andere woorden, de enige financiële buffer die nog over is, is waarschijnlijk tussen de 2.5 en 4 miljoen. In mei was er nog 16 miljoen buffer. Daarvan is zelfs na 10 miljoen bezuinigen dus bijna niets meer van over.

Scheefte

Verder is de "scheefte" vervallen. Volgens de gemeente is sprake van een dubbele risicoreservering, doordat de prijzen in het algemeen hoog zijn aangehouden. Tegelijkertijd zijn naar aanleiding van overleg met ProRail veel prijzen naar beneden bijgesteld. Dat betekent dat de reden achter het schrappen van de scheefte verdwijnt.

2. Wat was de scheefte voorafgaand aan de aanpassingen van eenheidsprijzen naar aanleiding van de kostenmemo van ProRail?
3. Wat was de scheefte na de aanpassingen in verband met de kostenmemo van ProRail?
4. Is nog steeds sprake van een conservatieve raming na de aanpassingen? Zo nee, waarom wordt dan de scheefte geschrapt?
5. ProRail adviseert in haar kostenmemo aan juiste de scheefte te handhaven. Geeft zij hiermee niet in feite aan dat het project te weinig risicobuffer bevat?
6. Ook Arcadis had de 'scheefte' nog in de raming zitten. Baart het de Gemeente geen zorgen dat juist de ingehuurde partijen, die veel meer ervaring hebben met infrastructurele projecten van deze omvang, beiden flink hogere risicobuffers adviseerden?

ProRail heeft een belangrijke bijdrage geleverd om het project binnen budget te brengen. De Gemeente en ProRail hebben een overeenkomst dat voor het deel dat ProRail ontwikkelt, overschrijdingen ten laste van de Gemeente komen.

7. Is het verstandig dat ProRail gevraagd wordt om bezuinigingen aan te dragen als ProRail zelf geen enkel risico loopt?

Scope

Nu al deze risicoreserveringen zijn verdwenen, is in feite de enige beheersmaatregel die overblijft de scope. Dit is de kern van de aanbestedingsstrategie. Midden, Noord en Zuid zijn nu samengevoegd in 1 aanbesteding. Maar de enige eis is dat Midden uitgevoerd kan worden, en de fietsvoorzieningen uit Noord en Zuid. Al het andere is nu een wens geworden. Ook de herinrichting DF-laan is afhankelijk geworden van de hoeveelheid geld die nog over is. Kortom, wat als vereist wordt aanbesteed, is zelfs na bezuinigingen veel beperkter dan wat ooit werd voorgespiegeld. Het was ooit een hoogwaardige inrichting en dat principe is losgelaten. Het wordt zo "hoogwaardig" als de aanbesteding toelaat.

1. Welke zaken vervallen concreet als buiten de fietsvoorzieningen niets in Zuid en Noord uitgevoerd kan worden?
2. Als we nu budget tekort komen, over hoeveel jaar gaan we dan alsnog op kosten van de gemeente de DF-laan opknappen?
3. Wat blijft er over van de bewoners van de DF-laan beloofde rustige fietsstraat?
4. Wat blijft er over van het voornemen de duurzaamste weg van Nederland aan te leggen?

Exogene risico's

In de notitie van Arcadis valt te lezen dat zij een endogene raming heeft afgeleverd. Dat wil zeggen dat alleen de gangbare, normale technische risico's zijn meegenomen in de raming. Er is door de Gemeente in het budget geen risicoreservering toegevoegd voor de exogene risico's die hier buiten vallen. Dit kunnen zaken zijn zoals vertraging door de ontdekking van een dassenburcht, het niet kunnen gebruiken van een TreinVrijePeriode, vertraging door de ruimtelijke procedure rondom het retentie bassin of het ontdekken van keien in de bodem bij de onderdoorgang onder het spoor.

11. Op welke wijze gaat het college dit soort exogene tegenvallers oplossen nu het project geen risicoreservering meer bevat?

4. Subsidievoorwaarden VERDER

In het rapport van de Brink Groep, <https://amersfoort.notubiz.nl/document/7103171/1>

lezen wij op blz. 9: "**Subsidierisico en financiële risico bij stopzetten van het project:**

Deze vragen zijn in het kader van dit onderzoek niet te beantwoorden, omdat de gevolgen van een dergelijke beslissing uitkomst zijn van een bestuurlijke afweging door de provincie en andere subsidieverstrekkers."

Het onderzoek van de Brink Groep geeft dus geen antwoord op de onderzoeksvraag over het grootste risico, namelijk volledig wegvallen van de dekking omdat de Provincie niet meer wil subsidiëren.

Dit is een reëel risico. Niet alleen omdat er geen doorstromingsprobleem blijkt te zijn maar ook omdat de actuele planaanpassingen waarschijnlijk leiden tot hogere kosten voor beheer & onderhoud. Er ligt een bestuursoverkomst voor een afkoopsom, waarbij de Gemeente ten laste van de reguliere begroting een afgesproken bedrag betaalt. In de versoberingsmaatregelen zijn de o.a. volgende aspecten opgenomen:

- Asfalt Midden geheel terugbrengen van 0.20m naar 0,16m dik;
- Uitvullen asfalt wegdeel Noord en Zuid van 13 naar 9 cm terugbrengen;
- DF-laan Zuid – Buitenring Stichtse Ronde: alleen ter plaatse van de uitbreiding verhardingen nieuw aanleggen, overige delen alleen voorzien van een nieuwe deklaag;
- Bij kruispunt Birkhoven-BW-laan Noord het bestaande asfalt laten liggen en alleen toplaag vervangen;
- DF-laan wegprofiel asfalt ongewijzigd laten;
- Bij de onderdoorgang spoor: Onderwaterbeton terugbrengen naar 1 m dik en voorzien van ankers;
- CSM-wanden bij de verdiepte ligging vervangen door L-wanden en damwandconstructies;

1. Dit levert besparingen op voor de aanleg. Wat betekent dit voor de onderhoudskosten op langere termijn?
2. Wie gaat dat betalen?

3. Is er overleg tussen Gemeente en Provincie geweest over de versoberingsmaatregelen en passen die maatregelen in het door de Provincie gewenste kwaliteitsniveau?
4. Is de Provincie bereid een dergelijke versoberde wegvuitvoering in onderhoud en beheer over te nemen?

Wij hebben in onze presentatie op 6 november 2018 de Gemeenteraad voorgelicht over de onjuistheden in het verkeersmodel waarop het bestemmingsplan is gebaseerd én de nut en noodzaak steeds werd verdedigd. Nu blijkt dat deze basis (de juistheid van het verkeersmodel) van alle onderzoeken wegvalt, is de kans zeer groot dat de Provincie Utrecht zich nog eens zal beraden of deze grote subsidieverstrekking wel juist is. Wij hebben begrepen dat op 12 december een overleg zal plaatsvinden van Provinciale Staten en Gemeente, waarbij ook Groen in Amersfoort zal worden uitgenodigd. Wij zullen dan de Statenleden uiteraard ook informeren over onze bevindingen.

5. Geluid

Het project van de Westelijke Ontsluiting is gebaseerd op een vastgesteld bestemmingsplan. Aan dat bestemmingsplan lagen diverse geluidsonderzoeken ten grondslag. In de gepresenteerde versoberingen zien wij ook maatregelen die betrekking hebben op de geluidsvoorzieningen o.a.:

- Op keerconstructies geen geluidswerende panelen maar tegels op schuine wand
- Geluidsscherm Defensie: Eenvoudig glazen scherm
- Minder dikke asfaltlagen en andere aanpassingen op wegdelen

Het is niet duidelijk of hierbij nieuwe geluidsberekeningen zijn gemaakt (veel is geheim!). Wij vinden in ieder geval dat nieuwe geluidsrapporten moeten worden opgesteld, immers dit is anders dan eerder werd vastgesteld.

1. Zijn er nieuwe geluidsrapporten gemaakt en waar zijn die te vinden?
2. Wat is de impact van de versoberingen op de geluidsbelasting, de berekeningen zijn toch juist uitgevoerd op basis van stil asfalt voor het hele tracé en juist met allerlei extra maatregelen voor de geluidswanden?
3. Geldt nog steeds de door de Gemeenteraad aangenomen motie: Niemand mag er op achteruitgaan?
4. Is er overleg gepleegd met omwonenden en belanghebbenden?

6. Fietsvoorzieningen

Wij constateren dat er grote gevolgen zijn voor de afgesproken fietsvoorzieningen. Zoals wij het lezen is alleen het Middendeel zeker van de uitvoering (inclusief fietsvoorzieningen) en wordt Noord en Zuid én DF-laan afhankelijk van hetgeen de aannemer mogelijk maakt. Daarbij wordt er flink gegokt op de marktwerking, maar hoe gretig zijn aannemers die het werk toch al niet aan kunnen? Hoe realistisch is het om uit te gaan van cadeautjes van aannemers? Voor ons blijft veel onduidelijk. Wat staat er nu allemaal wel (/niet meer) op “tekening 2000- 01 versie B” waarop de raming is gebaseerd?

Wij constateren dat de breedte van de fiets-/voetbrug wordt geoptimaliseerd door:

- a. de leuning aan de buitenzijde te bevestigen en
- b. het fiets- en voetpad zonder onderling hoogteverschil (opstaande rand) aan te leggen, waardoor het voetpad smaller kan worden uitgevoerd. (7,2 m wordt 5,5 m =4m fiets, 1,5 voetpad)

Hoezo is dit veilig en comfortabel fietsen? Gebruikers zijn brom- en snorfietzers, (bak)fietzers, mindervaliden (scootmobielen en gehandicapten-voertuigen (1,1 m breed) en driewielers (1,5 m breed) en voetgangers zoals gezinnen met kinderen/buggy's (bezoekers dierenpark). Binnen deze verkeersstromen zijn er gevaarlijke snelheidsverschillen, helling op én helling af terwijl het fiets- en voetpad op de fietsbrug in elkaar overlopen/zonder afscheiding zijn.

Wij maken ons grote zorgen:

1. Bestaat nu niet het gevaar dat (brom-)fietzers en voetgangers met buggy's om de vrije ruimte zullen gaan strijden op deze 2-richtingen weg, met hoogteverschil? Zeker vanwege de obstakelvrees: gebruikers van het voet-/fietspad schuiven naar het middengebied omdat ze het hekwerk en de diepte vrezen.
2. Verwacht het college dan geen ongelijke strijd tussen bromfietzers en speed-pedelecs enerzijds en langzamer verkeer anderzijds?
3. Hoe schat het college dit gevaar in?

4. Wordt de overgang van het spoor op deze manier niet onveilig in plaats van veiliger, vergeleken met de huidige spoorwegovergang? (Voor zover bekend heeft bij de overweg nooit een ongeluk met fietsers of voetgangers heeft plaatsgevonden).

Een ander aspect dat direct gevolgen heeft voor het fietsverkeer is dat de weg en het fietspad niet opschuiven bij benzinestation DF-laan/fietspad op huidige locatie in asfalt. Wat gebeurt hier nu precies? Het opschuiven van de autoweg bij het benzinestation en het fietspad tegenover het benzinestation was eerder beslist nodig voor de veiligheid (maken middenberm vanwege vulpunten Shell) Nu opeens niet meer nodig? Wat betekent het niet-opschuiven van de weg in de nieuw gedachte situatie voor de veiligheid rond het vulpunt?

Wat ons zeer verbaast is het hoger aanleggen van de fietsbrug “met behoud van huidige hellingshoek conform richtlijnen”.

5. Hoe kan de fietsbrug worden aangepast, zonder een hoger hellingspercentage?
6. Welke richtlijnen hanteert het college?
7. Hoe verhouden deze richtlijnen zich tot de richtlijnen van de landelijke Fietsersbond?

Zeer opmerkelijk vinden wij in de notitie van H. Nijland d.d. 27-11-2018: (zie <https://amersfoort.notubiz.nl/document/7103168/1>) het volgende:

Blz. 9: “Om aan te sluiten bij de afspraken binnen het coalitieakkoord , behoren tot deel ‘Midden’ ook:

- De fietsvoorzieningen uit deel ‘Noord’ (tweezijdig fietspad in bos Birkhoven en een veilige fietsoversteek ter plaatse van de kruising met de Soesterweg), en
- De fietsvoorzieningen uit deel ‘Zuid’ (beide fietstunnels + toeleidende fietspaden).

Deel ‘Midden’ is voor zowel de doorstroming en bereikbaarheid (eis VERDER), als de verkeersveiligheid (spooronderdoorgang), de leefomgeving (lucht en geluid) het belangrijkste deel om te realiseren.

Omdat we zoals afgesproken in het coalitieakkoord ook de belangrijkste fietsvoorzieningen aanleggen in ‘Noord’ en ‘Zuid’, komt de VERDER-eis met betrekking tot voldoende doorstroomsnelheid in de spits op geen enkele manier in het geding.”

8. Welke onbelangrijke fietsvoorzieningen worden ingeleverd? Bij Noord staat “tweezijdig fietspad in bos Birkhoven” maar is dat het geplande tweerichtings-fietspad met de geplande breedte (die de Wageningse studenten overigens onder de norm vonden)? Bij Zuid staat “toeleidende fietspaden” maar wat is dat precies?
9. Wat gebeurt er met het fietspad langs het Belgenmonument dat vanwege de tunnel 2-richtingenfietspad moet worden? Hoe breed wordt het? En, het geplande voetpad naast dit fietspad vervalt, terwijl wij eerder hebben gehoord dat dit voetpad een eis vanuit regelgeving t.a.v. provinciale wegen is.

Een van de bezuinigingsmaatregelen is het verminderen van het aantal lichtmasten. Er zullen alleen nog lichtmasten worden geplaatst bij kruisingen.

10. Wat betekent dit voor de fietspaden? Zijn die dan ook donker? Wat voor gevolgen voor de veiligheid van de fietsers heeft dat?

7. Natuur

De Westelijke Ontsluiting is een project dat grote schade toebrengt aan de natuur in de omgeving van het project. In oktober 2018 werd een motie om aangenomen niet onnodig en niet teveel te kappen. Wij hebben in de aangeleverde rapportages hier niets over kunnen terugvinden.

1. Waarom wordt er nog steeds geen inflatie geover natuurcompensatie berekend? Met het opgenomen bedrag kan steeds minder worden gerealiseerd.
2. Heeft het College nog steeds het voornemen de kapvergunning (waartegen 67 bezwaren zijn ingediend) onverkort uit te voeren?
3. Is het College bereid de door Groen in Amersfoort gedane suggesties met betrekking tot alternatieve onderzoeksmethoden over te nemen?
4. Heeft het niet-opschuiven van weg/fietspad gevolgen voor de kap van bomen bij het Belgenmonument? Kunnen er hierdoor bomen gespaard blijven?

5. Zijn er natuurmaatregelen die komen te vervallen als Noord en Zuid slechts deels worden uitgevoerd? (oa voorzieningen ivm ecologische verbindingzone);
6. Wat zijn de gevolgen voor de bomeninventarisatie op <https://www.amersfoort.nl/project/westelijke-ontsluiting.htm> en de kapplannen voor najaar/winter 2018-2019? S.v.p. onderscheiden naar delen (Midden, Zuid, Noord en DF-laan).
7. Hoe wordt voorkomen dat nu bomen worden gekapt bij Zuid, Noord en DF-laan terwijl er helemaal geen aanleg aanstaande is (Just In Time) en zelfs überhaupt onzeker is of daar iets wordt aangelegd?
8. M.a.w.: hoe wordt voorkomen dat bomen worden gekapt voor uitsluitend onderzoek en aanleg van Kabels & Leidingen (Dit is aan de orde bij rijksmonument Belgenmonument)?

8. Conclusie

Groen in Amersfoort constateert:

- De Westelijke Ontsluiting kan niet binnen het budget van 68 miljoen worden uitgevoerd, maar heeft nu al een overschrijding van 10 miljoen.
- De gepresenteerde versoberingen c.q. bezuinigingen zijn financieel onvoldoende onderbouwd en dragen nog steeds grote risico's met zich mee.
- De gepresenteerde versoberingen hebben grote consequenties voor geluid en fietsvoorzieningen.
- De gepresenteerde versoberingen doen afbreuk aan het vastgestelde bestemmingsplan en dat veroorzaakt per definitie een nieuw feit dat meegewogen moet worden bij het Afwijzingsbesluit op het Herzieningsverzoek Bestemmingsplan
- Er is geen antwoord gegeven op de door Groen in Amersfoort geconstateerde fouten in het verkeersmodel en de daardoor vervallen onderbouwing van het bestemmingsplan én de nut en noodzaak. Dat kan tot gevolg hebben dat de subsidieverstreking VERDER kan komen te vervallen.

Alles overwegende adviseren wij u alsnog een nader onderzoek te laten uitvoeren door bijvoorbeeld de Rekenkamer naar het totale project en de daarbij horende kosten. Dit kan beter vooraf plaatsvinden, dan achteraf met de vraag hoe het toch allemaal zover heeft kunnen komen, zoals bijvoorbeeld bij de Uithoflijn. Tevens vragen wij u geen onomkeerbare stappen te nemen en niet over te gaan tot grootschalige kap. Zeker nu zeer recent sporen van dassenburchten zijn gevonden.

Met vriendelijke groet,

Namens Groen in Amersfoort

Christian van Barneveld, voorzitter