

Hoogland, 25 januari 2019

Op verzoek van de Stichting Groen in Amersfoort heb ik meegewerkt aan de analyses die gemaakt zijn van de doorstroming van het verkeer op de Westelijke Rondweg van Amersfoort. Ik heb de bewonersgroepen geadviseerd over wat de gevolgen geweest (kunnen) zijn van de sluiting van ziekenhuis De Lichtenberg. Ik onderschrijf dat door genoemde sluiting de verkeersintensiteit op de Westelijke Rondweg ver achterblijft bij eerdere prognoses. Andere factoren hiervoor zijn de verhoging van de capaciteit van de A1 en de A28, en ook de verandering van mobiliteit door flexwerk en de verbetering van het netwerk voor de (elektrische) fiets. Daarmee betwijfel ik dat nut en noodzaak zijn aangetoond.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Palmboom', written over a horizontal line.

Verkeerskundig ing. E. Palmboom

Nadere onderbouwing gebreken verkeersmodel

Verbeteren doorstroming en bereikbaarheid

Dé doelstelling van de Westelijke Ontsluiting is "De bereikbaarheid en doorstroming aan de westzijde van Amersfoort verbeteren". <https://www.ikgaverder.nl/maatregelen/kaart/004820/Westelijke-ontsluiting-Amersfoort/>

Het verkeersmodel is daarom de grondslag van het projectbesluit en de subsidieverlening. Maar het verkeersmodel is ook de grondslag van alle rapporten over milieu-effecten en veiligheid.

De gemeente stelt dat aanleg van de weg een groot openbaar belang dient en dat het onderliggend verkeersmodel correct is.

Máár ... ná vaststelling bestemmingsplan in 2016 en ná uitspraak Raad van State op 24 januari 2018:

- Zijn ernstige fouten ontdekt in het verkeersmodel
- Zijn nieuwe verkeerscijfers verschenen van de gemeente (College van B&W in antwoord op schriftelijke vragen van raadslid M. Fousert d.d. 6-11-2018

<https://amersfoort.notubiz.nl/document/6995280/1/Beantwoording%20schriftelijke%20vragen%202018-091%20Amersfoort2014%20Verzoek%20om%20gegevens%20m b t%20verkeersbewegingen%20Westelijke%20Ontsluiting>

Professor dr. G.P. van Wee (Bert), hoogleraar vervoersbeleid aan de TU Delft en hoofd van de vakgroep Transport and Logistics, heeft voorjaar 2018 op verzoek van bewonersgroepen de relevante projectstukken bestudeerd en een quick scan uitgevoerd -> zie <https://amersfoort.notubiz.nl/dossiers/29691>

Prof. Van Wee heeft zijn conclusies verrat in een notitie (d.d. 29-3-2018). Van Wee stelt fundamentele vragen onder meer over geschiktheid van het gebruikte model en over de reistijdwinsten. Zijn voorlopige conclusie: Geen onderbouwing van nut en noodzaak. Op 15 mei 2018 heeft hij zijn conclusies toegelicht in de gemeenteraadsvergadering van Amersfoort. Fragmenten uit het transcript van de gemeenteraad d.d. 15-5-2018:

...Van Wee: "Dank u wel voor uw vraag. Laat ik 1 ding duidelijk maken: ik ben niet voor of tegen de Rondweg. Ik heb op verzoek van de bewoners alleen maar gekeken naar de vraag: Ligt er voldoende transparante basis voor besluitvorming? Nou de stukken die ik heb ontvangen, kan ik niet goed toetsen aan... ja, het antwoord is: **Er is onderzoek nodig.** De reden is dat je volgens de meeste literatuur ten minste nut en noodzaak moet weten, dat je moet kijken: Zijn in de discussie alle gangbare varianten onderzocht? Zijn ze vervolgens deugdelijk berekend?, en Zijn ze goed geëvalueerd? Ja, als ik naar de informatie krijg, die ik heb gekregen, dan is het nut mij wel duidelijk, maar de noodzaak eigenlijk niet. Er zijn twijfels over de recente historische ontwikkelingen en de prognoses. Er is discussie over de varianten die wel of niet zouden moeten worden meegenomen. Er is discussie over de evaluatie daarvan, met name over het verkeersmodel. Ik kan niet overzien wie er gelijk heeft. Maar dát op zich vind ik zorgwekkend. Je zou willen weten: Hoe zit dat nou? Zijn er nou misverstanden over onduidelijke rapportage, of zit er echt een fout in? En die modellen hebben veel impact op de totale voor- en nadelen van het project. Er is een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse uitgevoerd. Die ziet er op zich wel goed uit. Maar de kern van de baten zijn hoeveel mens- en hoeveel reistijdwinst. Dat kan ik er niet uit afleiden. Kortom, ik zou als gemeenteraadslid écht niet weten wat ik zou moeten stemmen en misschien is het goed om met bestaand materiaal een heldere storyline te krijgen.

Wat zijn de voor- en nadelen van de varianten? Ik ben er dus een voorstander van om dat te doen, zodat de gemeenteraad goed voorbereid een besluit kan nemen. En of dat nou voor of tegen is, of welke variant, maakt mij eigenlijk niet uit.”

...

Van Wee: “De effecten op de doorstroming zijn mij niet goed bekend, en dat komt vooral omdat er discussie is over de resultaten van de modelberekening. Er is een rapport van Royal Haskoning DHV, er zijn het grijze verleden trouwens heel veel studies naar gedaan. Als ik me niet sterk vergis, in de jaren 80, heb ik er zelf nog rekenwerk over verricht, toen ik nog bij een consultant zat. Maar goed, de doorstromingsconsequenties zijn mij niet goed bekend. Er wordt wel gezegd in de business as usual wordt niet voldaan aan de doorstroomnorm, dus er moet wat gebeuren. Ik kan alleen niet goed traceren hoe hard nou die berekeningsresultaten zijn. Met andere woorden: ik weet niet goed hoeveel korter de reistijd gaat worden, en hoeveel betrouwbaarder – dat is trouwens ook een belangrijk punt – met of zonder de verschillende varianten die ter discussie staan. De Leefbaarheidseffecten zelf zijn gegeven de verkeerskundige berekeningen goed in kaart gebracht en gerapporteerd in een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse, Alleen, die borduurt voort op de modelberekening. Dus als er in de modelberekening iets niet goed zou zitten, dan is uiteraard ook de inschatting van de leefbaarheidseffecten daardoor beïnvloed. Dat kan ik dus niet goed beoordelen, omdat er discussie is over het model.”

Conclusie: De noodzaak van de van de Westelijke Ontsluiting is prof. Van Wee niet duidelijk. Er zijn twijfels aan de juistheid van de modelberekening en dat beïnvloedt de inschatting van de leefbaarheidseffecten.

Werkelijkheid: verbetering doorstroming

Weggebruikers merkten dat de bestaande weg rustiger werd. Na grote veranderingen in de omgeving van het plangebied:

- Verbreding A28 (gefaseerd 2012-2013)
- Verhuizing ziekenhuis (januari 2014)

Bewonersgroepen zijn (opnieuw) metingen op de bestaande rondweg gaan uitvoeren. Deze metingen gaven een volkomen ander beeld dan de prognoses van de gemeente.

In juni 2018 waren er 160 metingen door de bewonersgroepen. Ze zijn vastgelegd op video en gepubliceerd op de website van de nieuwe stichting Groen in Amersfoort (opgericht 5 juni 2018)

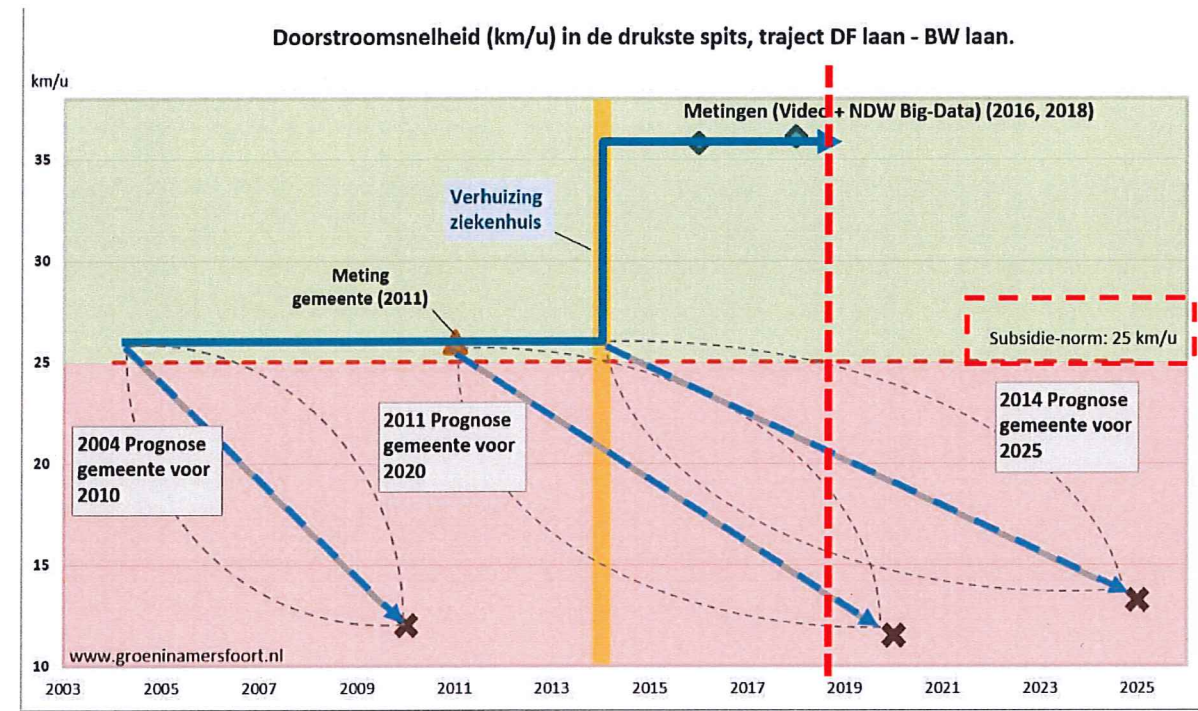
<https://www.groeninamersfoort.nl/doorstroming/>

De bewonersmetingen geven een doorstroomsnelheid van 36 km/u in de spits (>200 metingen in 2016 en juni 2018).

Deze gemeten doorstroomsnelheid wordt gestaafd door de Nationale Databank

Wegverkeersgegevens (NDW). NDW-data geven een goed vergelijkbare doorstroomsnelheid op 35 km/u in ochtendspits en 33 km/u in avondspits.

Terwijl de verkeersmodellen en prognoses van de gemeente telkens een verslechtering van de doorstroomsnelheden laten zien, laat de werkelijkheid een verbetering zien:



Een verkeersmodel zou een weergave van de werkelijkheid moeten zijn, maar de werkelijkheid op de bestaande Westelijke rondweg wijkt af van het model.

Tijdens de zitting bij de Rechtbank Midden-Nederland op 22-1-2019 heeft de gemeente aangegeven dat de doorstroming recent zou zijn verslechterd. Maar de recente NDW-data laten zien dat ook tussen 2017 en 2018 de doorstroomsnelheid op de bestaande westelijke rondweg helemaal niet is verslechterd (zoals te verwachten op grond van de gemeentelijke prognoses) maar juist verbeterd:

- NDW-data juni 2017: 35 km/u in de ochtendspits, 32,5 km/u in de avondspits.
- NDW-data juni 2018: 35,5 km/u in de ochtendspits, 32,9 km/u in de avondspits.
- NDW-data november 2017: 33,9 km/u ochtendspits, 30,5 km/u avondspits.
- NDW-data november 2018: 35,1 km/u ochtendspits en 32,3 km/u avondspits.

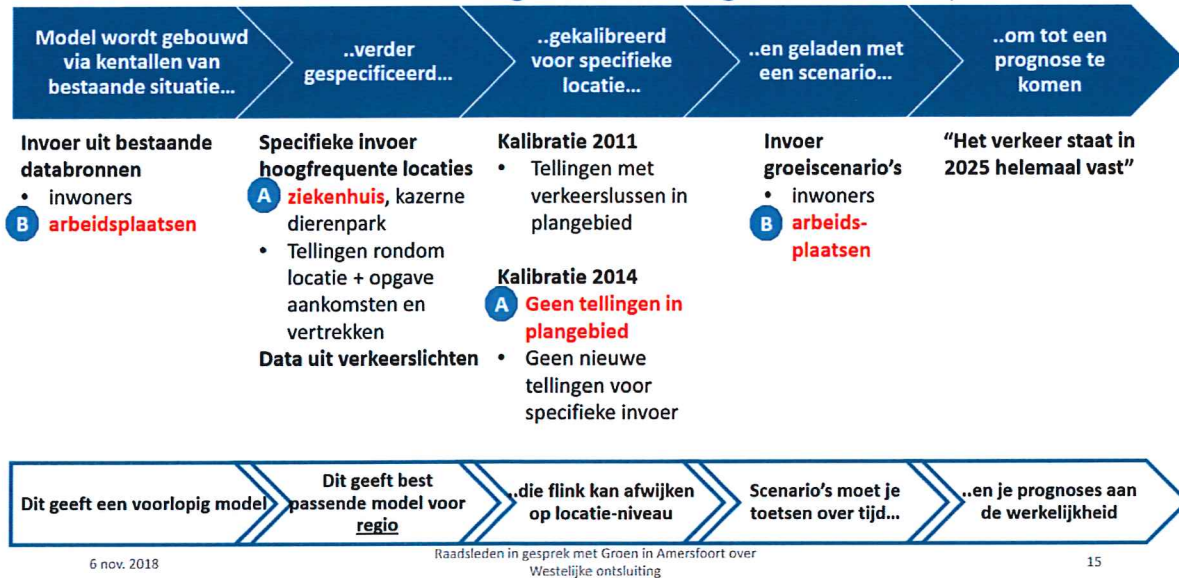
Conclusie: de doorstroomsnelheid komt zelfs steeds verder boven de 25 km/u-norm van het VERDER-programma te liggen. Nu de werkelijke data uit verschillende bronnen consistent anders zijn dan het verkeersmodel, ligt de conclusie voor de hand dat er iets niet klopt in het model.

Sinds mei 2018 hebben bewonersgroepen drie zaken gevonden die kunnen leiden tot afwijkingen in het model:

- Het ziekenhuis is niet goed gemeten en daardoor niet goed in het model gekomen (in 2014 zijn geen nieuwe verkeersmetingen uitgevoerd)
- De aantallen arbeidsplaatsen in Isselst zijn onjuist, zowel qua input als groeiprognoze
- Er is onduidelijkheid of in 2014 kalibratie van het model specifiek voor de Westelijke Ontsluiting heeft plaatsgevonden

Het Verkeersmodel 2014 is een update van het Verkeersmodel 2011

Het 2011 model is voor heel Eemland gemaakt en later gefinetuned voor specifieke locaties



Eemlandmodel 2014

Het verkeersmodel uit 2011 in 2014 is in geactualiseerd, waarbij een doorrekening heeft plaatsgevonden naar het prognosejaar 2025.

Ten tijde van de Raad van State-behandeling van het bestemmingsplan heeft de gemeente toegelicht dat deze voor de groeiprognoze gebruik maakt van het Eemland-model. Uit de uitspraak van de Raad van State d.d. 24-1-2018: "Dit model wordt in samenwerking met een aantal buurgemeenten opgesteld op basis van gegevens uit het Nederlands Regionaal Model (hierna: NRM), die weer landelijke welvaart- en omgevingsscenario's bevatten voor het hoofdwegennet. Deze NRM-gegevens worden vervolgens ingevuld met lokale en regionale cijfers op basis van tellingen, lokale ontwikkelingen en projecten.

Verder heeft de raad toegelicht dat het Eemland-model om de drie jaar geactualiseerd wordt.

Nu ten tijde van vaststelling van het plan het Eemland-model uit 2014 de meest actuele versie was, heeft de raad in redelijkheid dit model kunnen gebruiken."

Echter, inmiddels is duidelijk geworden dat het Eemland-model 2014 geen regionaal model is maar een eigen Amersfoortse update van het Eemland-model 2011 specifiek voor Amersfoort. In tegenstelling tot het Eemland-model 2011 is het Eemland-model 2014 niet gevalideerd door de regio Eemland, hoewel de Westelijke Ontsluiting een regionale functie heeft (voor met name de gemeente Soest). Andere overheden waaronder Rijkswaterstaat gebruiken de verkeerscijfers van het Amersfoortse model 2014 niet vanwege het ontbreken van validatie.

Constatering van invoerfouten

Onderzoek door Bureau XTNT Verkeerskundig bureau XTNT Experts in Traffic and Transport uit Utrecht, door ir. J. Lax (Joep), senior verkeerskundig adviseur <https://nl.linkedin.com/in/joep-lax-141627a>

<https://xtnt.nl/over-ons/joep-lax/>), heeft op verzoek van bewonersgroepen verkeersmodellen van de gemeente Amersfoort tegen het licht gehouden, en zijn bevindingen neergelegd in een kritisch rapport d.d. 9 april 2018.

XTNT uitte twijfels over de betrouwbaarheid van het verkeersmodel en berekende 400 minder voertuigbewegingen op de spoorwegovergang in zuidelijke richting en 250 bewegingen op Daam Fockemalaan in zuidelijke richting door het verdwijnen van het ziekenhuis.

Conclusie van XTNT: De invoer van Verkeersmodel 2011 bevat fouten: het aantal arbeidsplaatsen van de wijk Berg-zuid is te laag (1.498 in plaats van 3.435). De verhuizing in december 2013 van het ziekenhuis De Lichtenberg is niet goed meegenomen in het model. Daardoor zijn de verkeersstromen in de prognose voor 2020 te hoog ingeschat: een toename van 900 naar 935 auto's, terwijl in werkelijkheid de belasting afneemt van 900 naar 840 auto's. Het Verkeersmodel klopt niet met de werkelijkheid: na de verhuizing van de Lichtenberg is het minder druk geworden. Het is onzeker of de fouten in Verkeersmodel 2011 doorwerken in Verkeersmodel 2014 dat is gebruikt voor het bestemmingsplan. Daarvoor zou nader onderzoek nodig zijn.

Het toenmalige College van B&W reageerde in mei 2018:

- Na verhuizing ziekenhuis in 2014 is er nauwelijks afname van verkeer in de spits: "400 auto's minder op Daam Fockema-laan is volstrekt onjuist"
- Door aanvullende verkeersgegevens (tellingen en opgave ziekenhuis) en door kalibratie is er een waarheidsgetrouw beeld.

1 Volgens College is invloed ziekenhuis op verkeersdrukte beperkt

Uit tabel in Collegebericht 9 mei 2018 volgt:
slechts 6% minder auto's in spits

Overzicht verkeersintensiteiten op Daam Fockemalaan en B.W.-laan					
Weg	jaar	2012	2013	2014	2017
B.W.-laan	Ochtendspits	1440	1440	1280	1390
	Avondspits	1600	1590	1500	1570
D. Fockemalaan	Ochtendspits	1340	1350	1230	1320
	Avondspits	1420	1390	1390	1440

Verbreiding A28 gereed in juli 2013
Verhuizing ziekenhuis in januari 2014

Totaal 2013: 5770
Totaal 2014: 5400 -6%

Maar het ziekenhuis had vooral invloed op de ochtendspits in zuidelijke richting, zoals XTNT al aangaf

Echter, nader onderzoek op basis van VRI-data van de gemeente laat opnieuw zien dat ziekenhuis De Lichtenberg niet goed in het model zit en dat de verhuizing groter effect heeft dan het College van B&W stelde.

Barchman Wuytierslaan in zuidelijke richting:

1 Nader onderzoek: uitsplitsing naar rijrichting in ochtendspits toont het werkelijke, forse, door XTNT benoemde verkeerseffect van verhuizing ziekenhuis (1)

420 autobewegingen ofwel 27% daling verkeer op BW-laan zuidelijke richting tijdens ochtendspits
XTNT voorspelde een daling van 400 autobewegingen

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BW-laan ochtendspits zuid	1 uur	?	795	770	560	?	?	630
	2 uur	?	1590	1540	1120	?	?	1260

Bron: VRI-data gemeente

Totaal 2013: 1540
Totaal 2014: 1120
Afname: 420

-27%

Voor modelupdate in 2014 was - vanwege de verhuizing van verkeersmagneet ziekenhuis - een nieuwe verkeerstelling nodig. Deze is niet uitgevoerd

Daam Fockemalaan in zuidelijke richting:

1 Nader onderzoek: uitsplitsing naar rijrichting in ochtendspits toont het werkelijke, forse, door XTNT benoemde verkeerseffect van verhuizing ziekenhuis (2)

BACK UP
SLIDE

330 autobewegingen ofwel 25% daling verkeer DF-laan zuidelijke richting tijdens ochtendspits
XTNT voorspelde een daling van 250 autobewegingen

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
DF-laan ochtendspits zuid	1 uur	?	700	665	500	?	?	580
	2 uur	?	1400	1330	1000	?	?	1160

Bron: VRI-data gemeente

Totaal 2013: 1330
Totaal 2014: 1000
Afname: 330

-25%

Voor modelupdate in 2014 was - vanwege de verhuizing van verkeersmagneet ziekenhuis - een nieuwe verkeerstelling nodig. Deze is niet uitgevoerd

Het College van B&W schrijft 9 mei 2018 dat dankzij kalibratie een goede prognose is gegeven voor de Westelijke Ontsluiting. Voorts schrijft het College:

"Daarnaast wordt voor specifieke voorzieningen met veel bezoekersbewegingen (denk aan een ziekenhuis, dierenpark of IKEA) niet het aantal arbeidsplaatsen uit de eerder genoemde tabel 'aantallen arbeidsplaatsen' gebruikt, maar wordt het werkelijk aantal aankomsten en vertrekken ingevoerd op basis van verkeerstellingen en bekende aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers en werknemers gebruikt. (...)

Voor het ziekenhuis bestaan deze aanvullende gegevens uit verkeerstellingen rondom het ziekenhuis en een opgave van het ziekenhuis van de aankomst- en vertrekpatronen. De combinatie van deze gegevens geeft het werkelijke aankomst- en vertrekpatroon en de werkelijke verkeersproductie van het ziekenhuis weer.”

De bijlage van dat Collegebericht van 9 mei 2018 geeft aan hoe verkeer van/naar het ziekenhuis rijdt:

“XTNT veronderstelt dat het overgrote deel van het verkeer van/naar het ziekenhuis via de Daam Fockemalaan rijdt. Dit is een onterechte veronderstelling:

het verkeer komt in belangrijke mate van/naar beide richtingen van de Utrechtseweg, via de Emmalaan, de Vondellaan en de Hugo de Grootlaan ;
uiteraard zal ook een deel via de Daam Fockemalaan rijden.”

Daarvan uitgaande zijn tellingen nodig op deze wegen, rondom het ziekenhuis. Maar het meetrapport van de Westelijke Ontsluiting laat zien dat er geen metingen rondom het ziekenhuis waren:

2 Dichtstbijzijnde meetpunt ziekenhuis lag op Utrechtseweg en meetpunten op andere toeleidende wegen ontbraken, blijkt uit Meetrapport WO



En de opgave door het ziekenhuis van de aankomst- en vertrekpatronen is bij het ziekenhuis niet bekend.

Arbeidsplaatsen bedrijventerrein Isselt

De aantallen arbeidsplaatsen in Isselt zijn onjuist, zowel qua input als groeiprognose.

B De werkelijke ontwikkelingen op Isselt wijken af van de aannames in het verkeersmodel

Wij constateerden verschillen tussen cijfers in model en officiële gemeentelijke cijfers....

- 1917 arbeidsplaatsen op Isselt meer in Verkeersmodel 2014 dan volgens Amersfoort in Cijfers (27% meer)
- Volgens het scenario in het verkeersmodel groeit het aantal arbeidsplaatsen op Isselt naar 10.510 in 2025, maar in werkelijkheid daalt het aantal arbeidsplaatsen

..die het college met een notitie van 27 september 2018 beantwoordt....

- 720 arbeidsplaatsen kunnen verklaard worden uit een andere gebiedsindeling
- Er is een aansluitverschil tussen PAR en AiC omdat PAR elk jaar met terugwerkende kracht wordt geüpdatet en AiC niet
- Het verschil is overigens geen probleem want er is gekalibreerd

...die de verschillen grotendeels niet verklaart

- Slechts ruim 1/3 van het verschil wordt verklaard: er blijven bijna 1200 arbeidsplaatsen onverklaard
- PAR/AiC aansluitverschil is niet gekwantificeerd
- Het probleem van groei arbeidsplaatsen in het model vs daling arbeidsplaatsen in werkelijkheid wordt niet geadresseerd
- Goede kalibratie kan een model op zeker moment min of meer laten kloppen, maar onduidelijk of in 2014 voor WO is gekalibreerd
- Kalibratie is geen oplossing voor te hoge groei in model

Meer arbeidsplaatsen in Verkeersmodel 2014 dan in Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR):

B Eigen nader onderzoek: verschillende buurten binnen bedieningsgebied WO hebben substantieel hoger aantal arbeidsplaatsen in Verkeersmodel 2014 dan in PAR

Uit nader onderzoek om onverklaard verschil van 1200 arbeidsplaatsen te duiden...

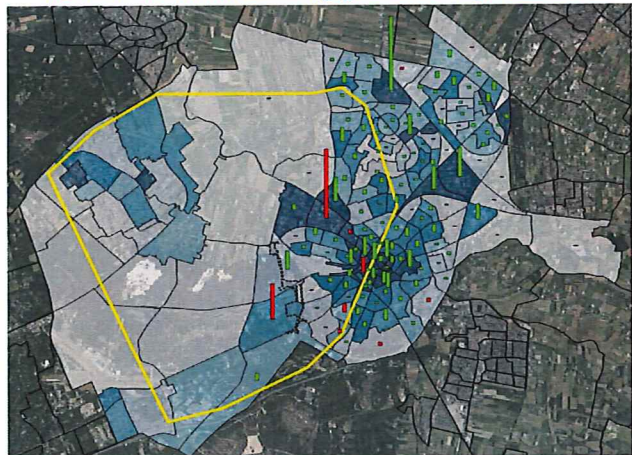
Grote uitschieter te zien in buurt 43

- Eén bedrijf bleek ~1800 landelijke arbeidsplaatsen te hebben opgegeven

Totale aantal arbeidsplaatsen voor heel Amersfoort week fors af

- Te hoge aantallen zaten bijna volledig binnen bedieningsgebied Westelijke Ontsluiting

...bleek aantal arbeidsplaatsen in verkeersmodel voor meerdere buurten in bedieningsgebied WO hoger dan in PAR



Geel:: Bedieningsgebied Westelijke Ontsluiting
Rood: Aantal arbeidsplaatsen in Verkeersmodel 2014 > PAR 2014
Groen: Aantal arbeidsplaatsen in Verkeersmodel 2014 < PAR 2014

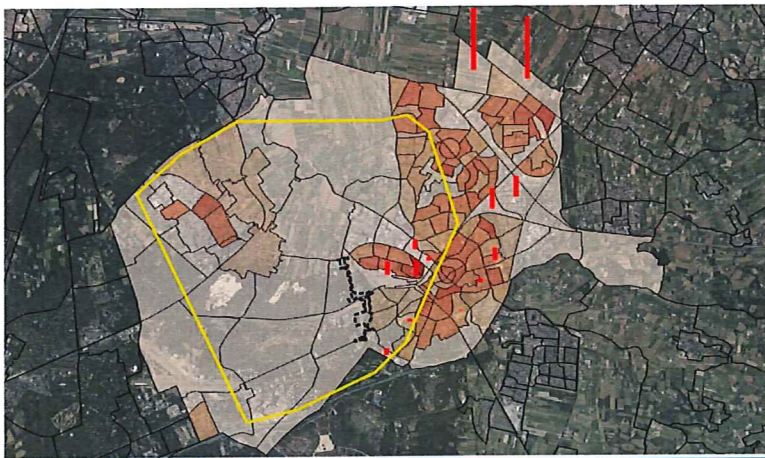
Vergelijkingen tussen model 2011 en model 2014 tonen een sterke toename van de invoer van het aantal arbeidsplaatsen, ondanks crisis :+31% in de wijk Isselt.

De grote verschillen tussen data in het verkeersmodel en data in het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR) doen twijfelen aan de betrouwbaarheid. Er is een afwijking van 28% (8000 arbeidsplaatsen) tussen het verkeersmodel en de PAR (2011) in het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting. Voor een betrouwbaar model voor deze weg hadden in 2014 opnieuw (kalibratie)tellingen met meetlussen in het gebied van de Westelijke Ontsluiting moeten worden uitgevoerd.

In het rondetafelgesprek van de gemeenteraad op 6 november 2018 heeft de projectleider van de Westelijke Ontsluiting na doorvragen toegegeven dat de gemeente in 2014 inderdaad niet specifiek voor de Westelijke Ontsluiting heeft gekalibreerd. Naast onjuiste aantallen arbeidsplaatsen blijft de groei in Isselt ook achter bij het model. Op bedrijventerrein Isselt daalt het aantal arbeidsplaatsen sinds 2014, hetgeen niet kan worden verholpen met kalibratie (kalibratie kan niet compenseren voor afwijkingen in groei model versus werkelijkheid). Het is uiterst twijfelachtig of het verschil tot 2025 dichtgelopen kan worden. De lagere groei zorgt voor een steeds groter verschil met de prognose.

Beperkte groei inwoners in bedieningsgebied

B Inwonertal Amersfoort groeit tot 2040 met 16%, maar inwonertal in het bedieningsgebied van de weg groeit slechts met 6%



Amersfoort groeit vooral bij Vathorst en de Hoef

- 80% van groei Amersfoort vindt plaats buiten het bedieningsgebied van de WO
- 2/3 van de groei van Amersfoort vindt plaats in Vathorst en de Hoef

Inwonertal bedieningsgebied groeit slechts met 6% tot 2050

- Soest groeit niet, of krimpt zelfs licht
- Voornaamste groei in gebied in Eemkwartier en Wagenwerkplaats

Beperkte groei in bedieningsgebied kan prima worden opgevangen op bestaande weg



Uit de gemeentelijke verkeersdata over 2017 blijkt dat de groei van Amersfoort geen probleem oplevert voor de capaciteit op de bestaande weg.

De capaciteit bij de spoorwegovergang was in 2017 tijdens de drukste spits voor 62% bezet. Zelfs uitgaande van de hoge groei uit verkeersmodel 2014, zou die overgang in 2025 slechts voor 72% bezet zijn en in 2030 voor 75%. Op basis van deze cijfers is niet te verwachten dat de capaciteit van de spoorwegovergang een knelpunt gaat vormen in de verre toekomst.

Als het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting met 6% groeit in de periode tot 2050, dan is in dat jaar 66% van de capaciteit bezet.

Als er ook nog 4 treinen bijkomen in de spits (10 minutenregeling Utrecht-Amersfoort vice versa) dan raakt de capaciteit voor 71% bezet.

Intussen is meer duidelijk over de effecten van de aanpak van het knooppunt Hoevelaken. Op 31 augustus 2018 verscheen het MER-rapport van RWS voor knooppunt Hoevelaken (MER A28/A1 knooppunt Hoevelaken definitief deelrapport verkeer). Dit rapport laat een vermindering van het autoverkeer op de N221, waar de Westelijke Ontsluiting deel van uitmaakt, zien:

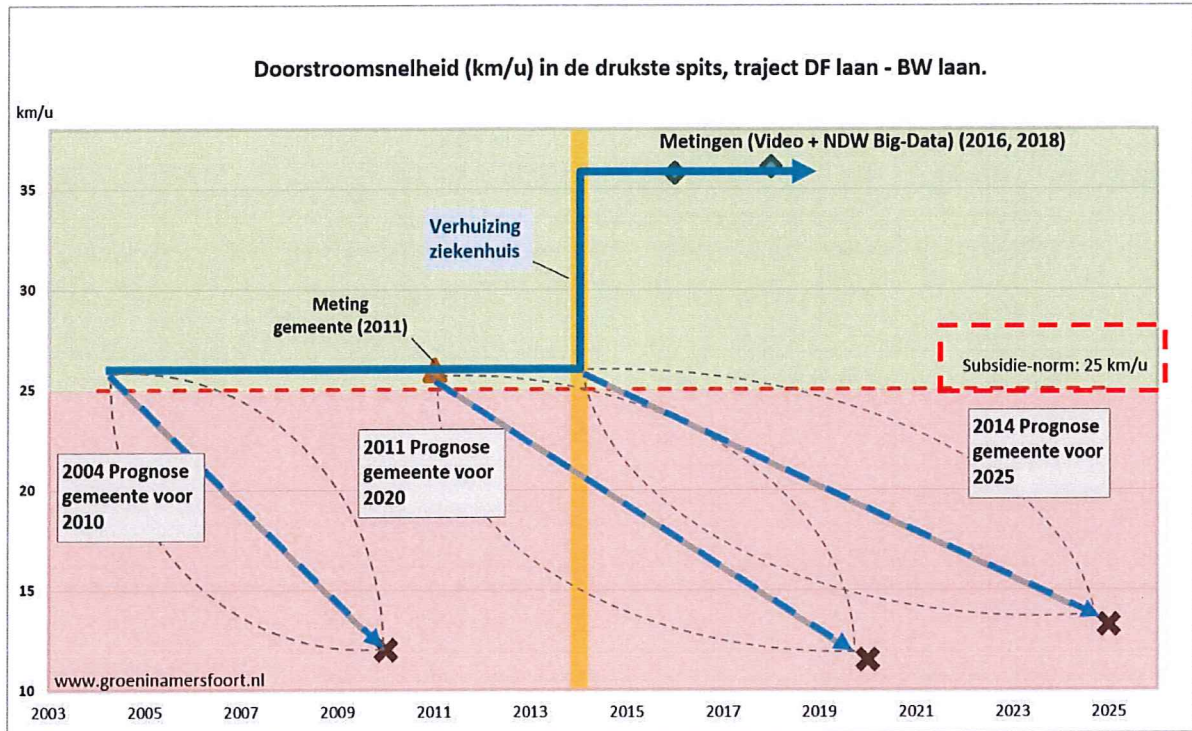
- op de Daam Fockemalaan een vermindering van 9% in 2030
- op de Barchman Wuytierslaan een vermindering van 3% in 2030

Zie MER-rapport d.d. 31-8-2018, pagina 34 tabelpositie 28 en 30:

Tabel 12 Intensiteiten OVN in plansituatie 2030 (werkdag, doorsnede, afgerond op duizendtallen)
(Bron: Eemland-model)

Nr.	Locatie	Aantal personen-voertuigen	Aantal vrachtwagen-voertuigen	Totaal aantal voertuigen	Vershill voertuigen t.o.v. referentie
1	N199	27.000	2.000	28.000	-0%
2	N199	37.000	2.000	39.000	-13%
3	Bergpas	40.000	2.000	43.000	-7%
4	Rondweg noord	43.000	3.000	46.000	+1%
5	Rondweg oost	28.000	2.000	30.000	-18%
6	Verbindingsweg Vathorst-West - N199	11.000	<1.000	11.000	-13%
7	N806 Bunschoterweg	8.000	1.000	9.000	-27%
8	N301	25.000	4.000	29.000	-3%
9	N301	25.000	3.000	28.000	-7%
10	Energieweg	18.000	2.000	20.000	-22%
11	Hogeweg	<1.000	<1.000	<1.000	-72%
12	Nijkerkerstraat	17.000	1.000	18.000	-33%
13	Westerdorpsstraat	21.000	2.000	23.000	+11%
14	Nijkerkerstraat	8.000	<1.000	9.000	-13%
15	Verbinding Energieweg - Outputweg	16.000	2.000	19.000	+0%
16	Verbinding De Hoef - Valhorst via Danzigtunnel	12.000	1.000	13.000	+0%
17	Outputweg	8.000	1.000	9.000	-61%
18	Energieweg	22.000	2.000	24.000	-10%
19	N301	21.000	2.000	24.000	-14%
20	Hessenweg	6.000	<1.000	7.000	-31%
21	Hogeweg	49.000	4.000	53.000	+5%
22	Randweg	34.000	3.000	37.000	-1%
23	N226	21.000	1.000	22.000	-2%
24	N226	28.000	2.000	30.000	-3%
25	N226 / Arnhemseweg	20.000	1.000	22.000	-0%
26	N227	32.000	2.000	34.000	-4%
27	N227	23.000	2.000	25.000	+1%
28	N221	23.000	2.000	24.000	-9%
29	N237	17.000	3.000	20.000	+0%
30	N221	21.000	2.000	23.000	-3%
31	Verbindingsweg	35.000	3.000	38.000	+11%
32	Verbindingsweg Vathorst	13.000	1.000	15.000	-13%
33	Hanzetunnel	17.000	1.000	18.000	-35%
34	Heideweg	10.000	<1.000	10.000	-28%
35	N221	26.000	3.000	28.000	+5%
36	Heiligenbergerweg	10.000	1.000	11.000	-7%
37	Bergpas	40.000	2.000	43.000	-7%

Uit bovenstaande tabellen is af te leiden dat door het project de verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet toenemen, en op het onderliggend wegennet in het algemeen juist afnemen.



Conclusies verkeersmodel

- Het verkeersmodel toont een grote verslechtering van de doorstroomsnelheid in de spits, maar in werkelijkheid is er een hogere doorstroomsnelheid in de spits.
- De goede doorstroming in werkelijkheid wordt bevestigd door bewonersmetingen, NDW-data én ook de tellingen van de gemeente uit 2014 en 2017.
- Het ziekenhuis zit fout in het verkeersmodel: géén metingen rondom ziekenhuis.
- Na verhuizing van het ziekenhuis kwam er een forse afname van het verkeer in de spits.
- Foute invoer van het aantal arbeidsplaatsen op bedrijventerrein Isselt.
- Verkeersmodel gaat uit van forse groei Isselt, maar de werkelijkheid (PAR) toont een daling.
- In het plangebied van de Westelijke Ontsluiting zijn in 2014 géén nieuwe tellingen gedaan met meetlussen (zoals voor het verkeersmodel 2011) waarmee het model 2014 zou kunnen worden gekalibreerd.
- De ontwikkeling van de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen geven geen onderbouwing van de prognoses voor 2025 in het verkeersmodel.

Eindconclusie: Het groot openbaar belang kan niet worden onderbouwd met het gebrekkige verkeersmodel.