



Contactadres voor deze brief

p.a Drapiersgilde 119
3813 GV Amersfoort
e-mail: obrigado@planet.nl
telnr.: 06 – 20 96 54 00

Aan:
Randstedelijke Rekenkamer
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam

Amersfoort, 11 maart 2019

Geachte leden van de Randstedelijke Rekenkamer,

Wij wenden ons tot u met de volgende vraag: Bent u bereid een onderzoek in te stellen naar de besteding van 58,8 miljoen euro subsidie voor het project Westelijke Ontsluiting in Amersfoort in het kader van het mobiliteitsprogramma VERDER¹ van de provincie Utrecht?

Naar wij begrijpen onderzoekt de Randstedelijke Rekenkamer “de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het gevoerde bestuur van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. De Rekenkamer gaat na of de provincies de afgesproken doelen realiseren, of zij dat doen binnen het afgesproken budget én of zij handelen volgens de regels.”

Op het project Westelijke Ontsluiting in Amersfoort is veel aan te merken vanuit de gangbare definities van doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid:

1. Doeltreffendheid: De mate waarin de beleidsdoelstelling dankzij de inzet van de onderzochte beleidsinstrumenten wordt gerealiseerd.
2. Doelmatigheid: Wordt het gewenste beleidseffect tegen zo min mogelijk kosten bereikt?
3. Rechtmatigheid: Is de (voorgenomen) handelwijze in overeenstemming met de geldende regels en besluiten?

Ad 1. Doeltreffendheid

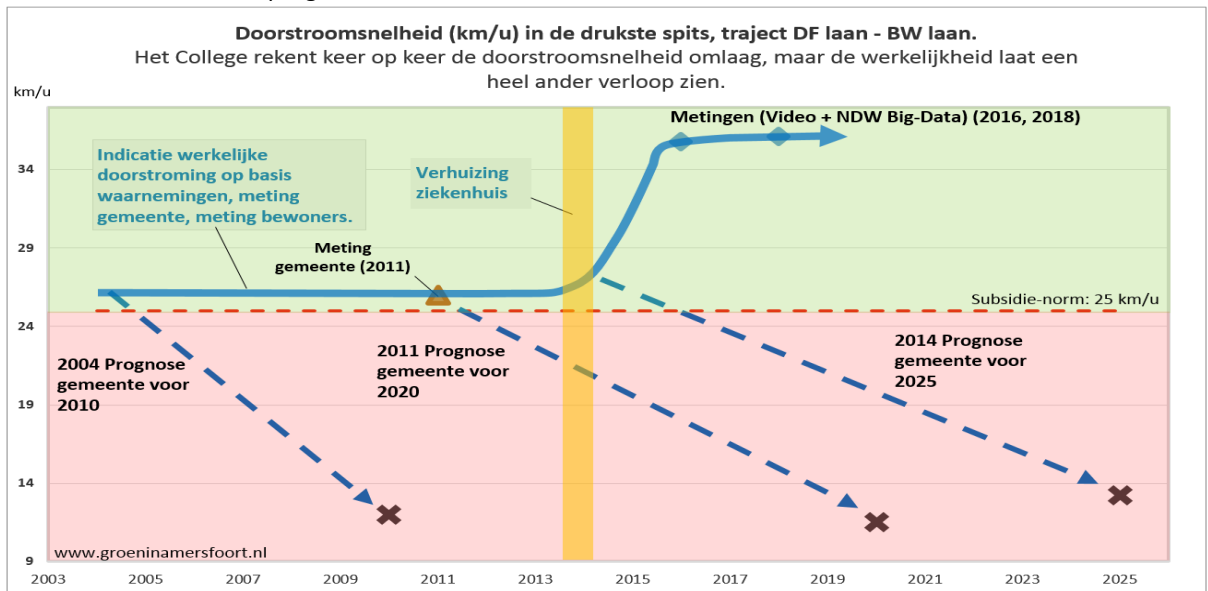
Wij constateren dat het project Westelijke Ontsluiting niet doeltreffend wordt uitgevoerd. De Gemeente Amersfoort heeft aantoonbaar gebruikgemaakt van een verkeersmodel dat uitgaat van foutieve informatie:

- De verhuizing van het ziekenhuis De Lichtenberg uit westelijk Amersfoort is niet goed terechtgekomen in het Verkeersmodel 2014 (als update van het Verkeersmodel 2011). Na het vertrek van het ziekenhuis eind 2013 naar noordelijk Amersfoort zijn ten onrechte geen nieuwe verkeerstellingen uitgevoerd op de bestaande rondweg. De invloed van het autoverkeer van en naar het ziekenhuis is veel groter dan de gemeente heeft aangegeven. Inmiddels blijkt dat er sprake is van een afname van 420 autobewegingen ofwel een daling van 27% in de cruciale spits (Barchman Wuytierslaan in zuidelijke richting tijdens de ochtendspits).
- In een Collegebericht van 9 mei 2018 geven burgemeester en wethouders van Amersfoort aan dat voor een juist beeld voor specifieke voorzieningen met veel bezoekersbewegingen (denk aan een ziekenhuis, dierenpark of IKEA) niet het aantal arbeidsplaatsen wordt gebruikt, maar het werkelijk aantal aankomsten en vertrekken wordt ingevoerd op basis van verkeerstellingen en dat bekende

¹ Het programma VERDER en bijbehorende voorwaarden is te vinden op <https://www.ikgaverder.nl/> en het beoordelingskader is te vinden [https://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/1.%20Regionaal%20maatregelenpakket%20\(fiets%2C%20openbaar%20vervoer%2C%20verkeersmanagement\)/1.%20Regionaal%20maatregelenpakket/Definitief%20VERDERpakket.pdf](https://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/1.%20Regionaal%20maatregelenpakket%20(fiets%2C%20openbaar%20vervoer%2C%20verkeersmanagement)/1.%20Regionaal%20maatregelenpakket/Definitief%20VERDERpakket.pdf)

aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers en werknemers worden gebruikt. “Voor het ziekenhuis bestaan deze aanvullende gegevens uit verkeerstellingen rondom het ziekenhuis en een opgave van het ziekenhuis van de aankomst- en vertrekpatronen”, schrijft het College. Maar de opgave door het ziekenhuis van de aankomst- en vertrekpatronen is bij het ziekenhuis niet bekend. En inmiddels is duidelijk geworden dat het gebruikte aantal aankomst- en vertrekpatronen onjuist is. De aankomst- en vertrekpatronen wijken sterk af van de CROW-normen en de specifieke kenmerken van ziekenhuis De Lichtenberg waar ook diverse laboratoria, poli's, spoedeisende hulp, centrale afdelingen, een apotheek en een huisartsenpost waren gevestigd. Ook de bezoekersstromen zijn niet correct meegenomen in het Verkeersmodel.

- Ook de “verkeerstellingen rondom het ziekenhuis” bieden geen basis. Uit het meetrapport van de gemeente voor de Westelijke Ontsluiting blijkt namelijk dat er helemaal niet rondom het ziekenhuis is gemeten. Bovendien had er voor een juist werkend verkeersmodel ook na de verhuizing van het ziekenhuis een nieuwe meting op de in het rapport vermelde meetlocaties moeten plaatsvinden. Echter, tijdens een ‘Rondetafelgesprek’ in de Amersfoortse gemeenteraad van 6 november 2018 heeft de gemeentelijke projectleider toegegeven dat er geen herhaalde meting heeft plaatsgevonden. Bewonersgroepen hebben metingen op de bestaande rondweg uitgevoerd. Deze metingen geven een volkomen ander beeld dan de prognoses van de gemeente. In juni 2018 waren er 160 metingen door bewonersgroepen. Deze laten een gemiddelde doorstromingsnelheid zien van ruim 36 km/u in de spits. Dat is 16 kilometer boven de snelheid die de gemeente theoretisch heeft berekend, en 11 kilometer boven de provinciale subsidiennorm van VERDER. Een doorstromingsnelheid van 25 km/u is de grondslag voor subsidie vanuit het programma VERDER.



- De doorstromingsnelheden die bewoners hebben gemeten, worden bevestigd door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). NDW-data geven een doorstromingsnelheid van 35 km/u in de ochtendspits en 33 km/u in de avondspits.
- Verkeerskundig onderzoek van verkeerskundig bureau XTNT Experts in Traffic and Transport bevestigt fouten in het gemeentelijk Verkeersmodel 2011 en plaatst kritische vragen bij het gemeentelijk Verkeersmodel 2014. Vanwege het wegvallen van het autoverkeer van ziekenhuis De Lichtenberg is er volgens XTNT op de bestaande westelijke rondweg nog aanzienlijke ruimte om geplande groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Amersfoort op te vangen.
- Verkeersmodel 2014 is geen nieuw model, maar een beperkte update van het Verkeersmodel 2011. Fouten in Verkeersmodel 2011 kunnen daardoor doorwerken in Verkeersmodel 2014. Bovendien is een gebrek vastgesteld in Verkeersmodel 2014: het aantal arbeidsplaatsen in de directe omgeving van de rondweg blijkt circa 20% lager dan het aantal dat - als gevolg van foutieve data - in het model is ingevoerd. De aantallen arbeidsplaatsen in Isselt zijn onjuist, zowel qua input als groeioprognose. Een gebrek is ook dat de kalibratie van Verkeersmodel 2014 niet specifiek is uitgevoerd voor de Westelijke Ontsluiting.
- Voor de groeioprognose (2025) zegt de gemeente te hebben gebruikmaakt van het Eemland-model. De suggestie van de gemeente dat het Eemland-model 2014 een officieel regionaal model zou zijn, wordt

door Rijkswaterstaat en door de gemeente Soest ontkend. Beide spreken over een eigen Amersfoortse update van het Eemland-model 2011, specifiek voor Amersfoort dus. Er heeft geen regionale validatie plaatsgevonden. Rijkswaterstaat gebruikt dit Amersfoortse model dan ook niet voor de verkeersberekeningen voor de reconstructie van knooppunt Hoevelaken en de geplande aanpassingen van de A28 en A1. Ook de gemeente Soest heeft het Eemland-model 2014 nooit gebruikt voor de berekening van verkeersplannen.

- Het Verkeersmodel 2014 geeft voor prognosejaar 2025 een doorstroomsnelheid onder de 15 km/u in de spits. Als dit reëel zou zijn, gaat de gemeten doorstroomsnelheid van 36 km/u (2018) in slechts 7 jaar met 21 km/u naar beneden. Hiervoor levert de gemeente geen verklaring. De geplande ontwikkeling van de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen in Amersfoort leveren geen onderbouwing van de prognoses van het verkeersmodel voor 2025. Eerder al gaven gemeenteprognoses voor 2015 een te lage doorstroomsnelheid aan.
- De Westelijke Ontsluiting is bestemd voor regionaal en lokaal verkeer. In het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting is de afgelopen tien jaar sprake van een afname van 112 arbeidsplaatsen in de periode 2008-2017 naar 36.099 totaal. Op het naastgelegen bedrijventerrein Isselt is zelfs sprake van een verlies van 407 arbeidsplaatsen in de periode 2008-2017. De buurt rond het Eemplein vertoont weliswaar een toename van 1.147 arbeidsplaatsen in de periode 2008-2017). Echter, deze buurt nabij het stadscentrum heeft slechts geringe invloed op het verkeer op de Westelijke Ontsluiting.
- Het inwoneraantal van de gemeente Soest krimpt momenteel licht. Deze gemeente gaat uitsluitend groeien in Soesterberg, buiten het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting.
- De groei van het aantal inwoners binnen het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting blijft beperkt tot circa 6%, uitgaande van de ambitie van de gemeente Amersfoort om in de periode van 2018 tot 2030/2040 te groeien naar 180.000 inwoners. Een belangrijk deel van die 6% groei is gepland aan de randen van en vooral buiten het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting en heeft dus beperkte invloed op de hoeveelheid verkeer. De drie voorkeursroutes naar Utrecht vanuit het gebied Eemplein/Kop van Isselt zijn de Kersenbaan (1), Utrechtseweg (2) en Bunschoterstraat (3).
- Van de geplande bewonersgroei van Amersfoort vindt 80% buiten het bedieningsgebied van de Westelijke Ontsluiting plaats in vooral de wijken Vathorst, Vathorst-West, De Hoef en Hogeweg. De bewoners van deze wijken worden geacht gebruik te maken van de A1 / A28. Zij worden voor wat betreft de Westelijke Ontsluiting beschouwd als 'sluipverkeer'.
- Het nieuwe regionale Verkeersmodel ('Verkeersmodel Regio Amersfoort 2017-2030', september 2018), rekent met lagere groeicijfers dan waarmee is gerekend voor het Verkeersmodel 2014 van de Westelijke Ontsluiting. Het nieuwe Verkeersmodel gaat voor het autoverkeer in de regio Eemland voor de periode 2017 tot 2030 in het hoge scenario uit van 17% tot maximaal 21% groei en in het lage scenario 8% tot maximaal 15% groei.

Gezien de geschetste economische en demografische ontwikkelingen in het bedieningsgebied zal slechts een klein deel van de groei terecht komen op de Westelijke Ontsluiting. De groei levert geen enkel probleem op voor de capaciteit op de bestaande weg. Bij 5% groei van het autoverkeer resteert een reservecapaciteit bij de spoorwegovergang in de Barchman Wuytierslaan van circa 35%. Bij 10% groei is die reservecapaciteit in 2030 met 32% nog steeds zeer ruim en zelfs bij maximale groei van 20% meer autoverkeer resteert er meer dan 25% vrije capaciteit na 2030. Amersfoort kan dan ook na de geplande 180.000 inwoners van 2030/2040 nog zeer fors groeien zonder dat een capaciteitsprobleem ontstaat bij de spoorwegovergang.

Conclusie 1:

De subsidiegrond van VERDER was verbetering van de doorstroming, waarbij deze minimaal 25 km/u moest worden (50% van de ontwerpsnelheid van de weg van 50 km/u). Wij constateren dat die doorstroming nu substantieel hoger is en ook voor de toekomst geen gevaar loopt. Zo nodig, kan de bestaande weg met beperkte financiële middelen worden geoptimaliseerd. Realisering van een nieuwe Westelijke Ontsluiting is onnodig. Het verlenen van een subsidie van 58,8 miljoen voor aanleg van deze weg is daarmee **niet** doeltreffend.

Ad 2. Doelmatigheid

Wij constateren dat het gewenste beleidseffect, namelijk verbetering van de doorstroming, niet wordt bereikt met zo min mogelijk kosten.

- Een zogenoemde ‘bewonersvariant 10+’ voor de aanleg van de Westelijke Ontsluiting geeft automobilisten evenveel reistijdwinst als de gemeentevariant 7B 2015, maar de gemeentevariant is, met ruim 80 miljoen euro, vier keer zo duur als de bewonersvariant. Deze slotsom trekt Wageningen Economic Research (WEcR) van de Universiteit Wageningen in een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) van de gemeentevariant 7B 2015 (oftewel het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting) en de variant 10+ die bewoners in 2013 hebben ontwikkeld.
- Wij verwijzen naar de MKBA voor een uitvoerige analyse. (link onder nieuwsbericht op: <https://www.groeninamersfoort.nl/2019/02/22/maatschappelijke-kosten-en-baten-analyse-door-wageningen-universiteit/>)

Een tweede punt is de economische haalbaarheid van de uitvoering van het bestemmingsplan.

De Stichting Groen in Amersfoort heeft de gemeenteraad op 11 september 2018 het rapport ‘Gegoochel met cijfers’ aangeboden, zie <https://www.groeninamersfoort.nl/2018/09/11/nota-gegoochel-met-cijfers-legt-inconsequenties-in-bw-ramingen-bloot/>. De Stichting constateert in haar financiële reconstructie van september 2018 allereerst dat de presentatie van cijfers met betrekking tot financiële uitvoerbaarheid van de Westelijke Ontsluiting bijzonder ondoorzichtig is. Na grondige bestudering komt de Stichting tot vijf hoofdconclusies:

1. Hoewel er bij de start van het project ruim 15,1 miljoen euro aan ruimte in het budget zat en gedurende het project het budget met 1,2 miljoen euro verder is verruimd, is een overschrijding van het budget niet ondenkbeeldig.
2. De **plankosten** zijn fors overschreden ten opzichte van 2013. Daarbovenop zijn veel kosten aan deze post toegerekend die er eerst niet in zaten.
3. Het is onduidelijk hoe de **bouwkosten** zich hebben ontwikkeld sinds 2013. Hier goed inzicht in hebben is van essentieel belang om te kunnen inschatten of het project binnen budget realiseerbaar is. In de Grond- Weg- en Waterbouw zijn sinds die tijd prijsverhogingen van 20% tot 30% geen uitzondering.
4. De post **verwerving** staat sinds 2013 nog steeds op 9,8 miljoen euro ondanks de hogere inschatting van adviesbureau AT Osborne in 2015 en ondanks de sterk toegenomen prijzen van vastgoed.
5. Volstrekt onduidelijk is hoe de **risico-reserveringen** zich gedurende het project hebben ontwikkeld. Het College van B&W van Amersfoort meldt bijvoorbeeld in mei 2018 een object-onvoorzien van 6 miljoen euro, die ondanks gedetailleerde uitsplitsingen van AT Osborne, op geen enkel eerder moment in het project is genoemd.

Eind november 2018 was er nieuwe financiële informatie van het College aan de Amersfoortse gemeenteraad en een second opinion over de financiële raming. Hoewel de betreffende stukken geheim zijn verklaard, is wel duidelijk geworden dat de uitvoering van de Westelijke Ontsluiting, zoals opgenomen in het bestemmingsplan en voorgelegd in een bezwaarprocedure bij de Raad van State in 2017, niet kan worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget van 68,3 miljoen euro. De kosten van de aanleg van de weg volgens het Integraal Ontwerp van oktober 2018 zijn opgelopen tot 78,3 miljoen euro. De eerste raming van 7 september 2018 van Arcadis was zelfs nog veel hoger. (In mei en in juni 2018 gaf het Amersfoortse College nog aan dat alles onder controle was en dat nog steeds kon worden uitgegaan van 68,3 miljoen euro.)

Het College heeft eind november 2018 een uitgekleed ontwerp Westelijke Ontsluiting aan de gemeenteraad voorgelegd. De versoberingen zijn geen onderdeel geweest van enige participatie en wijken af van hetgeen aan de Raad van State is voorgelegd in 2017. Wij constateren dat hiermee sowieso een nieuw feit ontstaat.

In de gemeentelijke notitie Financiën Aanleg Westelijke Ontsluiting van 27 november 2018 wordt voor de kostenontwikkeling een vergelijking gemaakt met eerdere raadsvoorstellen. Het College van Amersfoort heeft over al die jaren geen heldere weergave gepresenteerd van de kostenontwikkeling. Hierdoor heeft het College nu een voetnoot nodig om alsnog een vergelijking te kunnen maken met de raming bij de tervisielegging van het bestemmingsplan op 4 september 2015. Hier waren al kosten verschoven van bouwkosten naar plankosten. Plankosten werden toen op 12,9 miljoen euro geschat en de bouwkosten (exclusief leges en verzekeringen die nu kennelijk weer onder de bouwkosten vallen) op 34 miljoen euro. Inclusief leges en verzekeringen zouden de bouwkosten 35 miljoen euro zijn geweest.

De raming bij de tervisielegging in 2015 was ook de basis voor de update aan de Amersfoortse gemeenteraad door het College op 9 mei 2018 waarmee men wilde aantonen dat het project nog meer dan voldoende financiële ruimte zou bevatten. Door de verschillende stukken naast elkaar te leggen en te verwerken conform de methodiek van AT Osborne is wel tot een eenduidig overzicht te komen (zie volgende tabel).

	Ter visielegging bestemmingsplan cf. Osborne methodiek op 4 september 2015	IO okt 2018	IO okt 2018 incl. bezuinigingen	2nd opinion ¹
Plankosten	12,9	14,7	14,7	13,3
Verwerving	11,5	10,4	10,4	10,4
waarvan risicoreservering verwerving	1,70	p.m.	p.m.	p.m.
Natuur	0,6	0,6	0,6	0,6
Bouwkosten	35,0	49,9	40,3	40,8 ²
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

¹ de second opinion moest in zeer korte tijd tot stand moest komen. Het is niet een uitgebreide herberekening, maar een marginale toetsing van uitgangspunten.

² Dit is 0,5 miljoen hoger dan de raming inclusief bezuinigingen

In de reactie van Groen in Amersfoort d.d. 7 december 2018 (zie <https://groeninamersfoort.nl/wp-content/uploads/2018/12/Reactie-op-financi%C3%A4le-stukken-Westelijke-Ontsluiting.pdf>) wordt uitvoering ingegaan op de gebreken van deze second opinion. Wij benoemen hier nog expliciet de volgende risico's:

- Het indexatiecijfer is te laag ingeschat;
- Het is onduidelijk (i.v.m. geheimhouding) welke risicoreserveringen nog in de ramingen zitten en of deze toereikend zijn om kostenoverschrijdingen op te vangen;
- Gezien de huidige druk op de bouw is het onwaarschijnlijk dat door marktwerking de gewenste aanpassingen gehaald worden;
- Er is een reëel risico dat de Provincie Utrecht de subsidie vanuit het project VERDER zal schrappen. Niet alleen omdat er geen doorstromingsprobleem blijkt te zijn, maar ook omdat de actuele planaanpassingen waarschijnlijk leiden tot hogere kosten voor beheer & onderhoud die door de Provincie Utrecht moeten worden betaald;
- De versoeringen leiden tot aanpassingen in de uitvoering van de aanleg van de weg. Deze aanpassingen hebben gevolgen op het gebied van geluid en fietsvoorzieningen en met name voor de veiligheid van het gemengde langzaam verkeer op de zogenaamde fietsbrug over het spoor. Hierdoor ontstaat een andere uitvoering van het bestemmingsplan. Dit kan leiden tot een andere beoordeling door de Raad van State van het vigerende bestemmingsplan;
- De gepresenteerde openbare versoeringen c.q. bezuinigingen zijn financieel onvoldoende onderbouwd en dragen nog steeds grote risico's met zich mee;
- ProRail benoemt expliciet dat nog een additionele risicoreservering moet worden opgenomen, inclusief "scheefte". Onduidelijk is of deze additionele risicoreservering is opgenomen. Wel is duidelijk dat een bedrag voor "scheefte" ontbreekt, want dat is nu expliciet geschrapt.

Conclusie 2:

Doordat de gemeente Amersfoort ondanks alle beschikbare nieuwe informatie en ondanks de MKBA uit 2019 toch haar (vier keer zo dure) variant wil uitvoeren, wordt **niet** doelmatig met overheidssubsidie omgegaan. Tevens is de economische uitvoerbaarheid van dit wegproject dusdanig onzeker, dat elke uitgave die hier nog aan wordt besteed als ondoelmatig zou kunnen worden bestempeld.

Ad 3. Onrechtmatigheid

Tenslotte constateren wij dat het bestemmingsplan niet wordt uitgevoerd met geldende regels en besluiten. Zo is in het bestemmingsplan een ongelijkvloerse onderdoorgang opgenomen bij een beveiligde overweg die niet voldoet aan het risicoprofiel.

- De subsidie bij het project VERDER is aangevraagd en verstrekt op basis van onvolledige en onjuiste gegevens in het verkeersmodel. Vervolgens is bij nadere besluitvorming rond het project VERDER (evaluatie in 2015) het verkeersmodel niet volledig herzien, hoewel iedereen wist dat de verkeersmagneet ziekenhuis was verhuisd.
- De subsidiegrond voor het project Westelijke Ontsluiting is doorstroming conform de te behalen snelheid van 25 km/u. Wij zijn van mening dat de provinciale subsidiegelden van VERDER ook alleen daarvoor kunnen worden gebruikt.
- De gemeente Amersfoort geeft aan dat ook andere maatregelen worden genomen, zoals ondertunneling van de spoorwegkruising en een fietsviaduct over het spoor. Deze worden echter ook bekostigd uit de VERDER-gelden. Zoals de MKBA van de Universiteit Wageningen aantoont, is er een bewonersvariant 10+ die hetzelfde resultaat bereikt voor een kwart van de kosten. Deze bewonersvariant voldoet volledig aan de subsidievoorwaarden. Het ondertunnelen en het aanleggen van een fietsviaduct zijn dus onnodig voor verbetering van de doorstroming en kunnen daarom niet uit de VERDER-gelden worden gefinancierd.
- Voor het verbeteren van de veiligheid (inmiddels hét argument van de gemeente Amersfoort ter verdediging van de aanleg van de tunnel) is er het Afwegingskader Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), maart 2014 (<https://www.samenoverweg.nl/wp-content/uploads/2015/09/Algemeen-Programmaplan-LVO.pdf>) en aangepast in maart 2017 (https://www.prorail.nl/sites/default/files/a5-brochure_landelijk_verbeterprogramma_overwegen_-_maart_2017.pdf) In dit Afwegingskader zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan overwegen moeten voldoen om in aanmerking te komen voor aanpassingen. Hiervoor is ook apart budget beschikbaar. Voor zover wij kunnen nagaan, heeft de gemeente geen analyse gemaakt op basis van deze voorwaarden.
- Voor zover bekend heeft de gemeente Amersfoort geen aanvraag gedaan om via het LVO-budget de tunnel te kunnen bekostigen. De kans dat op basis van de geldende voorwaarden de tunnel zou kunnen worden bekostigd uit het LVO-budget is overigens uitermate gering, omdat de betreffende overweg geen hoog risicoprofiel heeft.

Conclusie 3:

Doordat de gemeente Amersfoort de tunnel onder de spoorweg én het fietsviaduct financiert uit de provinciale VERDER-gelden, terwijl die gelden daarvoor niet zijn bedoeld, maakt de gemeente **ten onrechte** gebruik van deze subsidie. Dit is in strijd met het rechtmatigheidsbeginsel.

Verzoek

Wij constateren dat de gemeente Amersfoort ondanks alles 'gewoon' doorgaat met het uitgeven van VERDER-gelden aan een onnodig project. Wij vinden het echter van groot belang dat niet pas achteraf een onderzoek komt naar wat allemaal fout is gegaan (zoals bij de Uithoflijn), maar dat nu zo snel mogelijk een einde komt aan het ten onrechte uitgeven van overheidsmiddelen, mede gezien de financiële positie van de provincie Utrecht. Op basis van bovenstaande feiten en conclusies verzoeken wij u ten spoedigste een onderzoek uit te voeren naar de besteding van de VERDER-subsidiegelden voor het project Westelijke Ontsluiting in Amersfoort, dat wordt ondersteund door de Provincie Utrecht als subsidieverstrekker.

Met vriendelijke groet,

Namens,

1. Belangenvereniging Barchman Wuytierslaan Even Nummers, gevestigd te Barchman Wuytierslaan 44, 3818 LH Amersfoort;
2. Stichting Woonklimaat Berg, gevestigd te Prins Frederiklaan 41, 3818 KA Amersfoort;
3. Vereniging Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, gevestigd te Drapiersgilde 119, 3813 GV Amersfoort;
4. Vereniging Behoud Bos Birkhoven en Bokkeduinen, gevestigd te Laurusstraat 39, 3812 TR Amersfoort;
5. Stichting Groen in Amersfoort, gevestigd te Aletta Jacobslaan 25, 3818 LP Amersfoort;
6. Groep van bewoners vanuit Beroemde Vrouwenbuurt en Prins Constantijnlaan (zie bijlage 1) vertegenwoordigd door hun gemachtigde mevrouw mr. L. Haver Droeze.

Bijlagen:

1. Overzicht Bewoners
2. MKBA, Wageningen Economic Research
3. XTNT, verkeersrapporten

BIJLAGE 1:

Groep bewoners

1. Dhr. E. Breevoord en mw. C. Breevoord – Bakker, Aletta Jacobslaan 15, 3818 LP Amersfoort;
2. Dhr. W.J.J. Erich en mw. C. Erich, Aletta Jacobslaan 23, 3818 LP Amersfoort;
3. Dhr. F.J. Haver Droeze en mw. M. Haver Droeze – Evers, Piersonlaan 3, 3818 JX Amersfoort;
4. Dhr. I.T. M. Hemmers en mw. L. Haver Droeze, Aletta Jacobslaan 25, 3818 LP Amersfoort;
5. Mw. A. van Lent – Veeger, Aletta Jacobslaan 13, 3818 LP Amersfoort;
6. Ir. W. Mink en mw. M. Mink – Paap, Maria Montessorilaan 3, 3818 LR Amersfoort;
7. Dhr. O.L.A.F. de Vries, Aletta Jacobslaan 21, 3818 LP Amersfoort;
8. Dhr. J.W. Linschoten, Anna Maria van Schuurmanlaan 12, 3818 LS Amersfoort;
9. Dhr. E. de Moor en mw. M.B. Cok, Daam Fockemalaan 20, 3818 KG Amersfoort;
10. Dhr. en mw. Van Staalduinen, Prins Constantijnlaan 1, 3818 ZH Amersfoort;
11. Dhr. Van Gemert en mw. Sassen, Prins Constantijnlaan 3, 3818 ZH Amersfoort;
12. Dhr. F. van Kolfschoten en mw. J. van Kolfschoten, Prins Constantijnlaan 7, 3818 ZH Amersfoort;
13. Dhr. P. Verheggen en mw. S. Verheggen, Prins Constantijnlaan 9, 3818 ZH Amersfoort;
14. Dhr. H. de Boer en mw. M. Boutkan, Prins Constantijnlaan 11, 3818 ZH Amersfoort;
15. Dhr. F. Krikhaar en mw. L. Krikhaar, Prins Constantijnlaan 13, 3818 ZH Amersfoort;
16. Mw. S. 't Mannetje, Prins Constantijnlaan 15, 3818 ZH Amersfoort;
17. Dhr. M. Kalk en mw. E. Kalk, Prins Constantijnlaan 17, 3818 ZH Amersfoort;
18. Dhr. E. Veerman en mw. C. Veerman, Prins Constantijnlaan 21, 3818 ZH Amersfoort.