

Geachte heer van Ojik,

Graag brengt het burgerinitiatief Groen in Amersfoort u als informateur voor de Provincie Utrecht de aanleg van de Westelijke Ontsluiting in Amersfoort onder de aandacht. Dit dossier is al enige jaren in Amersfoort omstreden en ook in de Provinciale Staten is het dossier het afgelopen jaar meermaals onderwerp van discussie geweest. Op dit dossier liggen de standpunten van de verschillende partijen waar u in uw huidige informatieronde mee spreekt behoorlijk uiteen. Om de kans te vergroten dat u tot een advies kunt komen voor een stabiele coalitie, willen wij u met deze brief een overzicht geven van de standpunten van de verschillende partijen.

Het dossier is inmiddels metersdik. Daarom geven we u graag met deze brief ook een overzicht van de belangrijkste argumenten in deze discussie. Tot slot vindt u ter informatie in de bijlage het MKBA-rapport waarin Wageningen Economic Research (WEcR) van Wageningen Universiteit Research de gemeentevariant heeft vergeleken met een bewonersvariant. Deze bewonersvariant blijkt voor een kwart van de kosten vergelijkbare maatschappelijke voordelen te realiseren en heeft dus een substantieel hoger maatschappelijk batig saldo. Behalve een besparing van enkele tientallen miljoenen wordt met deze variant de kap van een verdere 2300 bomen voorkomen. 1500 bomen zijn helaas reeds gesneuveld, maar nu een pas op de plaats zorgt dat geen verder, onomkeerbare schade aan het gebied wordt toegebracht.

*Standpunten partijen die deel uitmaken van informatieronde lopen sterk uiteen*

Zoals u in het overzicht hieronder kunt zien, staan GroenLinks en de VVD op dit dossier diametraal tegenover elkaar. Andere partijen hebben minder uitgesproken standpunten, maar je kunt veilig stellen dat de aanleg van de Westelijke Ontsluiting voor deze partijen niet wordt gezien als een prioritair knelpunt, en dat is gezien de uitstekende doorstroming op het bestaande tracé ook volstrekt begrijpelijk.

Partij	Standpunten specifiek van belang voor WO	Generiek standpunt autoverkeer/ andere knelpunten
GroenLinks	Wij zijn daarom tegen de door het Rijk geplande verbreding van de A27 bij Amelisweerd, <b>de westelijke ontsluiting bij Amersfoort</b> en plannen voor de N233 bij Veenendaal-oost.	Meer asfalt trekt meer auto's aan. Als fiets en openbaar vervoer een flinke impuls krijgen, is daar ook helemaal geen behoefte meer aan.
VVD	In Amersfoort wordt door de gemeente de westelijke randweg aangelegd	Daarnaast investeren we in het provinciale wegennet: in het opknappen en verbreden van de <b>Rijnbrug bij Rhenen en in de in N233 tussen Rhenen en Veenendaal. Ook pakken we de N201 aan tussen Mijdrecht en Hilversum. Vooral de knelpunten bij Mijdrecht, de aansluiting op de A2 en bruggen over het Amsterdam Rijnkanaal en de Vecht</b> zorgen voor grote files, die de VVD wil aanpakken. (...) we werken in goed overleg met Bunschoten en Amersfoort aan de <b>ontsluiting van Vathorst-West</b> (A1 en afslag 12). Tenslotte werken we in diverse kernen aan de verbetering van de doorstroming, zoals in <b>Woudenberg (N224/N226), Maarsbergen</b>

		<b>(spoorwegonderdoorgang), de Lopikerwaard (verbetering aansluiting N210 op de A2 bij Nieuwegein-Zuid) en op de Utrechtse Heuvelrug (N225, N226, N227 en aansluitingen op de A12).</b>
D66	D66 gaat niet blind door op ingeslagen wegen, maar toetst bij wegen die voor meer dan 50% door de provincie gefinancierd worden, voor aanbesteding of nut en noodzaak nog steeds overeind staan. Als dit onduidelijk is, monitoren we gedurende enkele jaren hoe de verkeerssituatie zich ontwikkelt voordat een weg wel of niet wordt aangelegd.	Er zijn knelpunten in onze regio die opgelost moeten worden. De <b>A27 bij Utrecht</b> kan verbeterd worden zonder de bak van Amelisweerd te verbreden. (...) De noordelijke <b>Randweg Utrecht</b> wordt opgewaarderd, waarbij wij gaan voor drie verdiepte kruisingen in het stedelijk gebied van Utrecht. (...) De verbreding van het noordelijk deel van <b>de Rondweg-Oost (N233) bij Veenendaal</b> kan worden doorgezet, onder de voorwaarde dat de maximumsnelheid ter plaatse naar 60 km/u wordt verlaagd om de effecten voor de omgeving te beperken. Ook het knelpunt in de aansluiting van de <b>N225 op de N233 bij de Rijnbrug</b> wordt aangepakt door verbreding van de brug voor invoegend en uitvoegend verkeer, dit ter verbetering van de doorstroming én leefbaarheid in Rhenen. D66 wil geen verbreding van de N201 tussen Uithoorn en Vinkeveen. Verbreding van het restant tussen Vinkeveen en Hilversum heeft eveneens niet de voorkeur
CDA		Naast experimenten in het openbaar vervoer wil het CDA meer inzetten op slimme toepassingen die de doorstroming op de wegen verbetert. Meer 'groene-golf'- en slimme verkeerslichten zoals die nu worden getest op de N201. Samen met werkgevers en werknemers willen we zoeken naar een betere spreiding van het werkverkeer (..) <b>Bekende knelpunten op de N201, N233 (Van A12 naar A15), de Rijnbrug en de Noord Ring Utrecht (NRU) worden door de provincie aangepakt. (...)</b> Het CDA wil dat de stem van bewoners bij het oplossen van dit soort knelpunten gehoord wordt.
PvdA		Meer asfalt betekent meer files. Liever investeert de PvdA dan ook in beter gebruik van het bestaande wegennetwerk en in de ontwikkeling en opschaling van nieuwe mobiliteitsconcepten. (...) Wél investeren in duurzaam onderhoud en veiligheid van het bestaande wegennet, maar niet in uitbreiding. (..) Vertaald naar concrete situaties in diverse gemeenten betekent dit, dat: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De rondweg bij Veenendaal-oost (N233) 1x1 blijft;</li> <li>- De A27 bij Amelisweerd niet wordt verbreed;</li> <li>- Alle drie de kruisingen in de Noordelijke Randweg Utrecht ter wille van de leefbaarheid in Overvecht ondertunneld</li> </ul>

		<p>worden en de maximum snelheid op de aansluitende Zuilense Ring wordt verlaagd tot 80 km/u;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- We bij de verbreding van de Rijnbrug de mogelijkheid openhouden om in plaats van 2x2 rijstroken er 3 (tidal flow) rijstroken plus een vrije busbaan aan te leggen;</li> <li>- Er geen Westelijke randweg komt bij Woerden maar wel de oostelijke aansluiting van Houten op de A12.</li> </ul>
CU		<p>Investeer in OV en fiets boven de auto. Het verkeer moet slimmer, schoner en zuiniger. Daarom willen we dat de provincie bij haar investeringen in mobiliteit de hoogste prioriteit geeft aan het stimuleren van de schoonste vormen van vervoer, namelijk de fiets en het openbaar vervoer. (...) Bij keuzes rond vracht- en autoverkeer moet de nadruk liggen op vergroenen in plaats van meer asfalt. (...). Aanleg of uitbreiding van wegen is alleen bespreekbaar wanneer dit per saldo de leefbaarheid ten goede komt. Een voorbeeld hiervan is <b>de Noordelijke Randweg Utrecht</b>, waar door de vernieuwing van de weg ook de verbinding tussen de stad en de natuurgebieden om de stad verbetert doordat gemeente, provincie en Rijk investeren in verdiepte aanleg. Ook in andere steden en dorpen verdienen dit soort oplossingen de steun van de provincie, zoals bij <b>Veenendaal-Oost en rond de N201</b>.</p>

*VERDER-budget is bedoeld voor verbetering doorstroming, maar die is al uitstekend*

De Westelijke Ontsluiting is een voorgestelde nieuwe weg in het zuidwesten van Amersfoort, die grotendeels is geprojecteerd op een reeds bestaand tracé en deels westelijk daarvan. De provincie Utrecht neemt veruit het grootste deel van het budget van de WO voor haar rekening via middelen uit het VERDER-programma. Middelen uit dit budget zijn primair bedoeld om de doorstroming te verbeteren. Dit is gekwantificeerd in de zin dat VERDER-gelden moeten zorgen dat een doorstroomsnelheid van meer dan 25 km/u in de spits kan worden behaald. Op de bestaande rondweg is de doorstroomsnelheid echter substantieel hoger dan 25 km/u. Vele honderden metingen van bewoners sinds 2016 alsmede verkeersdata uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens laten een consistent beeld zien waarbij de doorstroomsnelheid in de spits tussen de 33 en 36 km/u ligt. Sterker nog, de doorstroomsnelheid neemt de laatste jaren alleen maar toe en door de aanpak van het knooppunt Hoevelaken zal deze verder verbeteren. Er is derhalve op dit moment volstrekt geen doorstromingsprobleem, noch is deze te verwachten. In Soest en in het zuidwesten van Amersfoort is nauwelijks nog groei van het aantal inwoners. De groei van Amersfoort is immers geconcentreerd in het noordoosten.

VERDER-gelden voor deze weg kunnen derhalve veel beter worden ingezet op knelpunten die wel door de verschillende partijen breed worden onderschreven en die door stijgende bouwkosten niet

of minder hoogwaardig kunnen worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld de Noordelijke Randweg Utrecht.

De gemeente Amersfoort heeft sinds 2004 (!) om de paar jaar verkeersmodellen gebouwd. Telkens lieten deze modellen zien dat het verkeer, hoewel het bij publicatie van het betreffende model nog doorstroomde, enkele jaren later muurvast zou komen te staan. Telkens kwam de voorspelling niet uit.

In het verkeersmodel 2011, op basis waarvan de VERDER-subsidie is toegekend, zijn door onderzoek van bewoners stevige fouten aangetroffen. Zo zijn de verkeersstromen rondom het toenmalige ziekenhuis de Lichtenberg - een absolute verkeersmagneet - niet gemeten en zijn afwijkingen van 20-30% geconstateerd in de arbeidsplaatsgegevens van het bedrijfengebied dat een primaire bestemming is van verkeer over het tracé. De gemeente meent dat de geconstateerde - en door haar onderschreven - afwijkingen niet relevant zijn aangezien het model later is gekalibreerd. Maar door bewoners geraadpleegde verkeerskundigen geven aan dat, bij dermate grote afwijkingen, een kalibratie fouten niet recht kan trekken. Het verkeersmodel 2014 - waarop de besluitvorming van de gemeente is gebaseerd - is slechts een update van het model 2011, met het verschil dat het moment dat de doorstroming stopt, wederom een aantal jaar naar de toekomst is verschoven. Door bewoners geraadpleegde verkeerskundigen geven ook voor dit model aan dat de betrouwbaarheid te wensen zal overlaten. Bij het updaten van een foutief model zullen fouten doorwerken in een nieuw model, zeker in een gebied waar grootschalige verkeersveranderingen hebben plaatsgevonden (verbreding A28, verhuizing ziekenhuis) of zullen plaatsvinden (verbreding A1, aanpak Hoevelaken). Dat is met kalibratie niet te verhelpen.

Feit is dat, in weerwil van de modellen, in de werkelijkheid de doorstroming al enkele jaren alleen maar verbetert. En als modellen en werkelijkheid niet overeenkomen, is het meestal niet de werkelijkheid die niet klopt.

Feit is ook dat als je het voorspelde verkeer in opeenvolgende verkeersmodellen analyseert (2011, 2014 en het nieuwe regionale model 2018), de hoeveelheid verkeer steeds opnieuw naar beneden wordt bijgesteld. Kortom, bij elk model komt men tot de conclusie dat - ook op termijn - minder verkeer wordt verwacht dan in het vorige model.

Er is dus meer dan voldoende reden om in ieder geval de uitgangspunten van de subsidieverlening nog eens tegen het licht te houden. Iets wat ook relatief eenvoudig te realiseren is aan de hand van het nieuwe regionale verkeersmodel 2018, in combinatie met een beperkte set verkeersstellingen ten behoeve van een locatiespecifieke kalibratie van het model - het plangebied is immers niet heel groot. Een herijking of het plan nog voldoet aan de doorstromingsvoorwaarden is door de provincie echter sinds de toekenning van de VERDER-subsidie in 2013 - zoals gezegd op basis van de aantoonbaar onjuiste gegevens uit model 2011 - niet meer gedaan. Gedeputeerde Staten legt in antwoord op schriftelijke vragen van Provinciale Staten de verantwoordelijkheid voor het bewaken van nut en noodzaak bij de gemeente Amersfoort. Anders gezegd: de gemeente Amersfoort, die verder geen eigen geld in de weg steekt<sup>1</sup>, moet zelf aan de bel trekken bij de provincie als zij denkt dat 58,8 miljoen euro subsidie overbodig is. Alsof je kinderen voor Sinterklaas vraagt of ze wel lief geweest zijn. Het is dan ook weinig verrassend dat diverse lokale Amersfoortse politici, soms zelfs in het openbaar, hebben aangegeven dat het nu beschikbaar zijn van provinciale middelen zwaar meeweegt in hun ondersteuning van de WO.

---

<sup>1</sup> Alleen indirect via haar eerdere bijdrage aan het VERDER-programma

Mocht het toch noodzakelijk blijken de doorstroming te verbeteren, dan kan dat ook voor een substantieel lager bedrag. Gezamenlijke bewonersorganisaties hebben een alternatief plan ontwikkeld dat ook voldoet aan de doorstroom-eisen, maar dan voor een fractie van de kosten. Wageningen Economic Research (WEcR) van de Universiteit Wageningen heeft deze variant, evenals de gemeentelijke variant, onderworpen aan een MKBA-analyse en komt tot de conclusie dat het batig maatschappelijk saldo van de bewonersvariant duidelijk hoger ligt. WEcR is de partij die in 2013 ook de MKBA-analyse voor de gemeente Amersfoort heeft uitgevoerd, zodat alle MKBA-analyses voor dit project op vergelijkbare wijze hebben plaatsgevonden. Het rapport hebben we bijgevoegd.

Tot slot, wij hebben de Randstedelijke Rekenkamer gevraagd om nu vóór de aanbesteding een onderzoek te doen naar de doeltreffendheid, de doelmatigheid en de rechtmatigheid van de besteding van de subsidiegelden van VERDER voor de Westelijke Ontsluiting, met name om te voorkomen dat een onderzoek achteraf moet worden gedaan naar wat allemaal fout is gegaan (zoals bij de Uithoflijn), mede gezien de financiële positie van de provincie Utrecht.

Inmiddels is van hen het volgende antwoord ontvangen: “Uw verzoek voor een onderzoek naar de besteding van 58,8 miljoen euro subsidie voor het project Westelijke Ontsluiting in Amersfoort in het kader van het mobiliteitsprogramma VERDER van de provincie Utrecht hebben wij in goede orde ontvangen. Gedurende de verkiezingsperiode en inwerkperiode van nieuwe Statenleden programmeren we geen nieuwe onderzoeken. Wel zullen we Gedeputeerde Staten (GS) van Utrecht ook zelf in kennis stellen van uw uitgebreid onderbouwde verzoek aan ons. Daarbij zullen we hen vragen om te reflecteren op uw conclusies op de rechtmatigheid, doeltreffendheid en doelmatigheid van de door hen verleende subsidie.”

Dit zal dus ook tijdens de nieuwe zittingsperiode van de Provinciale Staten aan de orde komen en zou dus ook meegenomen kunnen worden in de formatie.

Samenvattend:

1. Er ligt op dit dossier een stevig verschil van inzicht tussen de 2 grootste partijen in Provinciale Staten.
2. Voor veel partijen staan andere (vermeende) knelpunten duidelijk hoger op de agenda. Een relevant gegeven, nu door stijgende bouwkosten steeds meer projecten in de knel komen.
3. Sinds 2013 is de nut en noodzaak van dit project niet meer getoetst, terwijl vele honderden metingen en data van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) aantonen dat de doorstroming op het huidige tracé uitstekend is en ver boven de norm voor subsidie in het VERDER-programma ligt.
4. Voor zover de doorstroming toch - koste wat kost – zou moeten worden verbeterd, kunnen tientallen miljoenen worden bespaard door voor de bewonersvariant te kiezen. Nogmaals: een relevant gegeven gezien de stijgende kosten in de bouw.

Wij zien in dit samenstel van factoren voldoende reden om de aanleg van deze weg en hoe deze zich verhoudt tot de door partijen wel genoemde knelpunten te betrekken bij uw afwegingen rondom mogelijke coalities. Wij hopen dat bovenstaande overzichten en argumenten u daarbij kunnen helpen. Ter verdere verdieping vindt u hieronder nog een kort overzicht van argumenten die worden gebruikt, nu meer en meer blijkt dat het primaire doorstromingsargument tekortschiet.

### *Overige argumenten zijn vooral gelegenheidsargumenten*

Zoals gezegd is de VERDER-subsidie verstrekt voor doorstroming. Nu deze echter steeds meer ter discussie staat, wordt veelvuldig teruggegrepen naar andere argumenten om de WO aan te leggen, die echter vooral gelegenheidsargumenten lijken. Zo wordt geargumenteed dat voor de WO allerlei ingrepen worden gedaan die fietsers en ander langzaam verkeer ten goede komen. Hoewel daar op zichzelf al wat op af te dingen is - hoe prettig is een steile fiets-/voetgangersbrug met bochten waarvan het voetpad ook nog smaller is dan de norm? - is het argument "leg een weg aan zodat de fiets verbetert," merkwaardig. Immers, niets houdt de gemeente Amersfoort tegen om sowieso verbeteringen door te voeren voor de fiets.

Verder wordt gewezen op de vermeend onveilige situatie bij het spoor. De huidige weg kruist het spoor tussen Utrecht en Amersfoort. In het plan wordt dit vervangen door een tunnel voor auto's en de genoemde steile brug voor fietsers en voetgangers. Deze oplossing zou de veiligheid ten goede komen en passen in het lange termijnbeleid van ProRail. Dit argument schiet echter tekort. Op de eerste plaats streeft ProRail weliswaar naar het verdwijnen van gelijkvloerse kruisingen, maar zij doet dat op basis van risico-afwegingen. Deze overgang wordt op basis van het afwegingskader van ProRail volstrekt niet gezien als risico-overgang. ProRail betaalt dan ook niet mee aan de ondertunneling. Verder blijkt uit onderzoek van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid dat driekwart van het - overigens beperkt - aantal slachtoffers op overgangen langzaamverkeersdeelnemers zijn. Als al een veiligheidsprobleem zou zijn, zou dat probleem dus grotendeels kunnen worden opgelost door de tunnel te schrappen en alleen een fiets-voetgangersbrug over de sporen te maken. Dat zou nog steeds tot tientallen miljoenen aan kostenbesparingen leiden.

Op de tweede plaats is in het project nooit een integrale veiligheidsafweging gemaakt. Kortom, de gedachte dat het opheffen van de overgang de situatie automatisch veiliger maakt, is niet gebaseerd op onderbouwde feiten. Als voorbeeld weer de fietsbrug: er moet een flink hoogteverschil overbrugd worden en in de aanloop en afloop zitten bochten. Van de vergelijkbare Nescio-brug in Amsterdam is bekend dat regelmatig fietsers van het hoogste punt naar beneden komen zeilen, de bocht niet halen en dan de hekken invliegen. De geplande brug in Amersfoort bevindt zich op een drukke langzaamverkeersroute, vlak bij het Dierenpark. Het is volstrekt niet ondenkbeeldig dat met een niet onderbouwd beroep op een vermeend onveilige situatie, juist een situatie wordt gecreëerd waarin regelmatig ongelukken gaan plaatsvinden.

Wij wensen u veel wijsheid toe en zijn uiteraard bereid nadere informatie te verschaffen.

Met vriendelijke groet,

Christian van Barneveld  
Voorzitter Stichting Groen in Amersfoort

