

Amersfoort, 11 april 2019

Geachte raadsleden,

Op 16 april 2019 wordt u gevraagd een besluit te nemen over het raadsvoorstel "Besluit op bezwaar met betrekking tot weigering bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting te herzien".

Dit raadsvoorstel noopt op vele punten tot een reactie. Desgewenst kunnen wij u een uitgebreide toelichting geven. In deze brief moeten wij ons korthedshalve beperken tot enkele punten.

Wij vragen u nu in elk geval om de volgende zaken in overweging te nemen bij uw besluit:

1. Het raadsvoorstel vermeldt (ad punt 1.2.1.) "tijdens de hoorzitting". Dit is onjuist: er is geen hoorzitting geweest.
Op 13 februari 2019 was een hoorzitting gepland. Maar voordat deze hoorzitting zou beginnen, hebben wij een punt van orde ingebracht. Een aantal dagen eerder hadden wij namelijk de ambtelijk secretaris gevraagd zich voor de hoorzitting terug te trekken, omdat hij de gemeente ook vertegenwoordigt bij de rechtszittingen over de bezwaren van Groen in Amersfoort. De betreffende ambtenaar zou immers niet onafhankelijk kunnen deelnemen aan de geplande hoorzitting. Ondanks ons bezwaar heeft het College van B&W geweigerd de betreffende ambtenaar terug te trekken. Wij hebben daarom voordat de zitting werd geopend een verklaring afgelegd en zijn aansluitend vertrokken.
Terzijde: Waarom heeft de gemeente Amersfoort geen onafhankelijke bezwaaradviescommissie, zoals gebruikelijk in veel andere gemeenten. Wij geven u in overweging een dergelijke bezwaaradviescommissie, die dan ook rechtstreeks aan uw gemeenteraad rapporteert, in te stellen.
2. In het raadsvoorstel wordt aangegeven dat een volledige belangenafweging zou hebben plaatsgevonden. Dit is niet gebeurd. Dat kon ook niet, omdat de bewonersvariant 10+ nooit was onderzocht, evenmin als de gemeentevariant 7B uit 2015. Wageningen Economic Research (WEcR) van de Universiteit Wageningen heeft dat alsnog gedaan door deze varianten in een MKBA te vergelijken. Uit dit onderzoek blijkt dat de bewonersvariant, voor slechts een kwart van de kosten, automobilisten evenveel reistijdwinst geeft als de gemeentevariant. Deze uitkomst heeft de gemeenteraad nooit mee kunnen wegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.
Wij vragen u terdege kennis te nemen van de uitkomsten van dit MKBA-rapport. Dit rapport is op dezelfde wijze tot stand gekomen als eerder MKBA-onderzoek dat WEcR heeft verricht in opdracht van de gemeente Amersfoort. U zou als gemeenteraad de onderzoekers kunnen uitnodigen voor een toelichting op hun bevindingen.
3. Wij verwachten van de gemeenteraad dat deze zorgvuldig omgaat met gemeenschapsgeld. Het verspillen van tientallen miljoenen subsidiegeld aan het project Westelijke Ontsluiting getuigt daar niet van. Daarom hebben wij de Randstedelijke Rekenkamer gevraagd om een onderzoek. Wij hebben van hen op 12 maart 2019 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."*

4. In het voorliggende raadsvoorstel beweert het College veel, maar onderbouwt weinig. Hierbij tekenen wij aan dat wij in de onderbouwing van onze bezwaren voortdurend worden belemmerd omdat de gemeente ons niet voorziet van de specifieke documenten waar wij de gemeente om hebben gevraagd. Zo hebben wij op 28 januari 2019 om specifieke documenten verzocht met het oog op de lopende rechtsprocedures. Tot nu toe hebben wij slechts enkele stukken mogen ontvangen. Ook voor een goede beoordeling van het voorliggend raadsvoorstel zijn de gevraagde stukken van belang. Zo beweert het College herhaaldelijk dat voor het verkeersmodel gebruik is gemaakt van door het ziekenhuis aangeleverde gegevens over de daadwerkelijke aankomsten en vertrekken. Maar het lukt de gemeente maar niet om ons te voorzien van deze “aangeleverde gegevens”.
5. Overige inhoudelijke punten n.a.v. het raadsvoorstel (niet limitatief):
- Het College van B&W schrijft dat “een meting door bewoners” waarbij een doorstroomsnelheid van 36 km/h is geconstateerd onvoldoende reden is om het verkeersmodel onrealistisch te achten. In plaats van alleen “een meting door bewoners” gaat het in werkelijkheid om meer dan 200 bewonersmetingen in de spits in de jaren 2016, 2018 en 2019, waarvan de uitkomsten worden geschraagd door de onafhankelijke Nationale Databank Wegverkeersgegevens van de jaren 2017, 2018 en 2019. Intussen laten nieuwe bewonersmetingen een verdere verbetering van de doorstroomsnelheid zien op de bestaande westelijke rondweg: over de hele eerste week van april 2019 was de snelheid in de spits 39 km/u.
 - Nu de doorstroomsnelheid geen probleem blijkt en nu het College niet aan de hand van groei van aantallen inwoners/arbeidsplaatsen onderbouwt dat dit probleem ooit zal gaan ontstaan, worden er steeds meer gelegenheidsargumenten opgevoerd, zoals de verkeersveiligheid die zou verbeteren door de Westelijke Ontsluiting. De claims op het gebied van veiligheid missen echter elke onderbouwing door de gemeente. De MKBA 2019 toont aan dat de bewonersvariant beter scoort qua veiligheid van het personen- en vrachtverkeer dan de gemeentevariant.
 - Met betrekking tot de MKBA 2019 stelt het College dat bewonersvariant 10+ en variant 7B (2015) niet met elkaar kunnen worden vergeleken. Dat is onjuist. Kortheidshalve verwijzen wij naar de schriftelijke reactie van Wageningen Economic Research: <https://www.groeninamersfoort.nl/2019/03/14/wageningen-universiteit-weerlegt-kritiek-bw-amersfoort/>
Zoals gezegd, als gemeenteraad zou u de onderzoekers kunnen uitnodigen voor een nadere toelichting.
 - De bewering van het College dat verkeerskundig bureau XTNT een fout zou hebben gemaakt in zijn berekening van de afname van het aantal auto's op de bestaande rondweg in de spits is onjuist. Uit data van de gemeente zelf blijkt dat er in de ochtendspits wel degelijk 420 auto's minder zijn op de Barchman Wuytierslaan in zuidelijke richting (27% afname) en 330 auto's minder op de Daam Fockemalaan in zuidelijke richting (25% afname).
 - Op concrete bezwaren van Groen in Amersfoort reageert het College vaak slechts in algemene bewoordingen. Er wordt veelal gewezen op 'voldoende onderzoek' en 'brede afwegingen met vele aspecten' zonder dat het College concreet in gaat op de bezwaren. Een voorbeeld is de 10% toename van het aantal te kappen bomen sinds de vaststelling van het bestemmingsplan in 2016. Het College reageert hier niet concreet op maar komt niet verder dan vage, algemene teksten over milieu-agenda/beoordeling en compensatie.

Helaas zijn 1500 bomen reeds gesneuveld. Maar u kunt er als gemeenteraad voor zorgen dat geen verdere, onomkeerbare schade aan het gebied wordt toegebracht. U kunt nú 2300 bomen redden.

Wij handhaven ons bezwaarschrift en ons verzoek tot herziening van het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting. Desgewenst zijn wij bereid tot een nadere toelichting.

Hoe dan ook verzoeken wij u niet akkoord te gaan met het voorliggende raadsvoorstel.

Met vriendelijke groet,

Namens Stichting Groen in Amersfoort e.a.,
Christian van Barneveld, voorzitter