

6 juni 2019

Aantekenen!

RAAD VAN STATE  
T.a.v. de Afdeling Bestuursrechtspraak  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG

REEDS PER TELEFAX VERZONDEN AAN: 070 365 13 80

**BETREFT: BEROEPSCHRIFT AFWIJZING VERZOEK HERZIENING BESTEMMINGSPLAN WESTELIJKE  
ONTSLUITING – AMERSFOORT**

Hoogedelgestrenghe heer / vrouwe,

Hierbij stellen de navolgende partijen beroep in tegen het besluit van 16 april 2019 (verzonden op 26 april 2019) om de bezwaren tegen de afwijzing van het verzoek om herziening van het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting ongegrond te verklaren. Het besluit maakt als **bijlage 1** deel uit van dit beroepschrift. Het beroep is binnen de termijn van 6 weken na verzending van het besluit en daarmee tijdig ingesteld.

Het beroep wordt ingesteld namens de navolgende partijen:

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.

Bovenstaande partijen hebben er uit oogpunt van proces- en kostenefficiëntie voor gekozen om gezamenlijk beroep in te stellen. Alle partijen zijn op grond van hun statutaire doelstellingen én feitelijk handelingen aan te merken als belanghebbende in de zin van artikel 1:2Awb. Voor een nadere toelichting op de belanghebbendheid van partijen wordt korthedshalve verwezen naar de inhoud van het bezwaarschrift waar een en ander uitvoerig is toegelicht. Het bezwaarschrift met bijbehorende bijlagen maakt als **bijlage 2** deel uit van dit beroepschrift.

***Kern van de zaak***

Bij brief van 28 augustus 2018 heeft Stichting Groen in Amersfoort mede namens de overige genoemde partijen de gemeenteraad van Amersfoort verzocht om het besluit inzake de vaststelling van het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting Amersfoort te herzien. (**bijlage 8**) In het verzoek is gemotiveerd dat, op basis van nieuwe metingen en geconstateerde fouten in het verkeersmodel dat aan de besluitvorming over de aanleg van de Westelijke Ontsluiting ten grondslag ligt, 1) de weg onnodig is en 2) de weg voldoende capaciteit heeft om de verwachte groei van het verkeersaanbod op te kunnen vangen. Ten slotte zijn vraagtekens geplaatst bij de kosten en financiële risico's en daarmee de financiële uitvoerbaarheid van het project.

Tevens is in het verzoek aangekondigd dat het onderzoeksbureau van de Universiteit (Wageningen Economic Research) een second opinion zouden uitvoeren naar de uitkomsten van de MKBA omdat uit een eerste verkenning was gebleken dat het zeer aannemelijk was dat, indien ook een MKBA zou zijn opgesteld van het uiteindelijke voorkeursmodel dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan, dit tot een heel andere uitkomst van de MKBA zou hebben geleid.

Het verzoek, de nieuwe feiten en geconstateerde fouten in het verkeersmodel zijn toegelicht aan de gemeenteraad in een 'Rondetafelgesprek' d.d. 6 november 2018. Desondanks besloot de gemeenteraad op 9 november 2018 het bestemmingsplan in stand te laten (<https://amersfoort.notubiz.nl/document/6952933/1>). Tegen dit besluit is door genoemde partijen bij brief van 18 december 2018 bezwaar gemaakt.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in het kader van de bezwaarprocedure geen hoorzitting heeft plaatsgevonden. Reden daarvoor was het feit dat de rol van secretaris bij deze hoorzitting zou worden vervuld door dezelfde ambtenaar die de gemeente vertegenwoordigt in juridische procedures. Daarop hebben partijen verzocht om een andere secretaris aan te wijzen om zo een zorgvuldige onpartijdige hoorzitting te kunnen laten plaatsvinden. De gemeente heeft aan dit verzoek niet willen voldoen, waarop partijen vóór aanvang van de hoorzitting (d.d. 13 februari 2019) een verklaring hebben uitgesproken en hun bezwaar tegen deze gang van zaken hebben geuit. Tevens heeft de heer De Langen, voorzitter van SGLA, zijn pleitaantekeningen overhandigd en de (concept) second opinion MKBA.

Vervolgens heeft de gemeenteraad op 16 april 2019, zonder partijen gehoord te hebben, het bezwaar ongegrond verklaard. Partijen kunnen zich met dit besluit niet verenigen en stellen om die reden beroep in.

### ***Gronden voor het beroep***

In het bezwaarschrift worden de volgende gronden voor bezwaar naar voren gebracht:

1. Het geldende bestemmingsplan voldoet niet langer aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening;
2. Er zijn nieuwe feiten die noodzaken tot herziening van het bestemmingsplan, waardoor het geldende bestemmingsplan niet meer in overeenstemming is met de principes van een goede ruimtelijke ordening;
3. De betrouwbaarheid van het onderliggende verkeersmodel is niet langer gegarandeerd;
4. Er is onvoldoende samenhang met het actuele duurzaamheidsbeleid;
5. De uitspraak van het Europese Hof inzake de Nederlandse stikstofwetgeving, de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), geeft aanleiding tot nieuw onderzoek;
6. De economische uitvoerbaarheid is niet bewezen;
7. Aanvullende MKBA van Wageningen Economic Research leidt tot een andere conclusie ten aanzien van de kosten en bate van variant 7B (2015/2018).

Deze gronden gelden nog altijd onverminderd. De inhoud van het bezwaarschrift dient daarom hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Het besluit van de gemeenteraad tot ongegrondverklaring wordt toegelicht met het raadsvoorstel van het College van B&W d.d. 19 maart 2019 (**bijlage 2**). Het raadsvoorstel, en daarmee de toelichting op het besluit geeft voor een aantal aspecten aanleiding voor een nadere reactie in het kader van dit beroepschrift.



Dit betreft de volgende punten:

***Geen sprake van een uitvoerige en integrale weging van alle in het geding zijnde belangen***

Uit de Second Opinion (**bijlage 9**) die op verzoeken van bewoners(groeperingen) in opdracht van Wetenschapswinkel Wageningen is uitgevoerd door Wageningen Economic Research blijkt dat de variant 7B (2018) die ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan, op een aantal wezenlijke punten afwijkt van de in de MKBA doorgerekende variant 7B (2015). Doorrekening van variant 7B (2018) leidt tot een wezenlijk andere uitkomst van de MKBA.

Ook blijkt uit de Second opinion MKBA dat het bewonersmodel, dat nu wèl werd doorgerekend, niet alleen een volwaardig alternatief biedt, maar bovendien leidt tot het meest gunstige MKBA-saldo. Desondanks ziet de gemeenteraad in de nieuw aangedragen feiten en omstandigheden geen aanleiding of noodzaak tot herziening van bestemmingsplan.

Daarbij verwijst de gemeenteraad naar het feit dat niet alleen de uitkomst van de MKBA, maar ook aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid en ecologie onderdeel vormen van de integrale afweging van de verschillende varianten. Deze aspecten zijn echter allemaal opgenomen en afgewogen in de MKBA. Het enkele feit dat variant 10+ geen tot in detail uitgewerkte variant is, kan echter geen argument zijn om deze variant, op basis van de duidelijk andere uitkomsten van de MKBA (2019) niet nader te hoeven onderzoeken.

Temeer daar gebleken is dat het verkeersmodel dat de grondslag vormt voor het plan grote fouten bevat. Dit verkeersmodel vormt zowel de grondslag voor besluitvorming over de aanleg van de Westelijke Ontsluiting en dus de vaststelling van het bestemmingsplan dat in de aanleg van de Westelijke Ontsluiting voorziet, maar tevens voor de toekenning van bijna € 60 miljoen subsidiegeld in het kader van VERDER.

Door hier zonder nader onderzoek aan voorbij te gaan, handelt de gemeente in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur; in het bijzonder het zorgvuldigheidbeginsel en het motiveringsbeginsel. Bovendien tonen de uitkomsten van de MKBA 2019 aan dat het plan zoals dat wordt voorzien met het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting niet voldoet aan de principes van een goede ruimtelijke ordening.

***Het verkeersmodel bevat fouten die leiden tot te hoge verkeersprognoses; daarmee is de besluitvorming over de aanleg van de Westelijke Ontsluiting gebaseerd op foutieve informatie.***

Belangrijkste doelstelling van de Westelijke Ontsluiting is "De bereikbaarheid en doorstroming aan de westzijde van Amersfoort verbeteren" zie hiervoor:

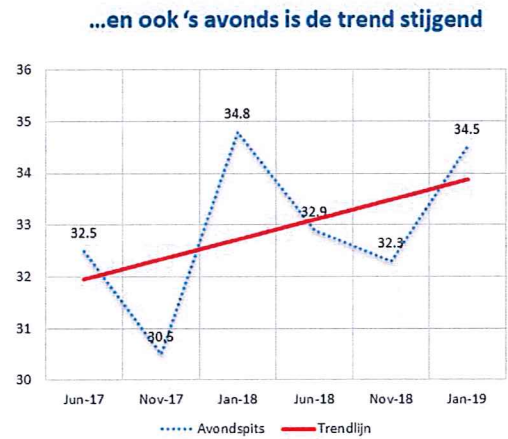
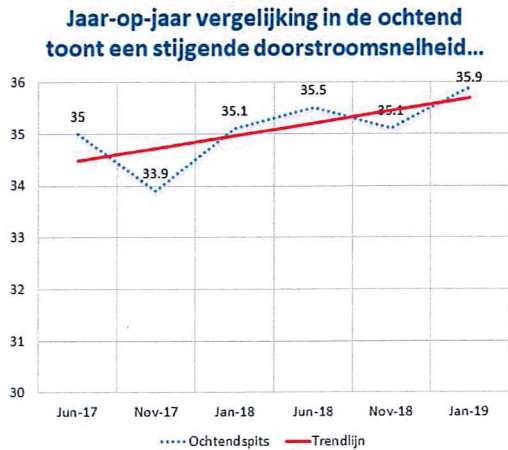
<https://www.ikgaverder.nl/maatregelen/kaart/004820/Westelijke-ontsluiting-Amersfoort/> .

De gemeente stelt daarmee dat de aanleg van de Westelijke Ontsluiting een groot openbaar belang dient. Daarbij stelt de gemeente herhaaldelijk dat het onderliggende verkeersmodel correct is. Echter, ná de uitspraak Raad van State d.d. 24 januari 2018 (201609542/R6) zijn appellanten tot het inzicht gekomen dat het verkeersmodel van de gemeente Amersfoort meerdere grote fouten bevat.

Appellanten hebben dit inzicht verkregen door eigen onderzoek en metingen en informatie van de gemeente zelf. Deze informatie kwam helaas pas tussen juni 2018 en april 2019 na herhaalde verzoeken alsnog boven tafel. De uitkomsten van het door bewoners(groepen) uitgevoerde onderzoek worden echter bevestigd door zowel de onafhankelijke cijfers van de Nationale Databank Wegverkeer (NDW), als door ingehuurde deskundigen.

De objectieve NDW-data voor de doorstroomsnelheid in de spits in de periode 2017 en 2019 tonen aan dat de doorstroomsnelheid op het bestaande tracé beter is dan op grond van de gemeentelijke prognoses mag worden aangenomen (zie onderstaande afbeelding). Sterker nog, de doorstroming is in die periode verbeterd!

### Bij vergelijking van dezelfde maanden met een jaar ertussen in de NDW-database blijkt dat de doorstroomsnelheid alleen maar verder toeneemt



- De enige daling in de data van Jan-19 tov Jan-18 is veroorzaakt door de extreme avondspits van 22/01 waarin de rijsnelheid op 22.8 km/u lag – net onder de subsidiënorm

Deze cijfers onderstrepen nogmaals dat de gemeenteprognoses moeten worden bijgesteld omdat ze geen juist beeld geven van de bestaande, laat staan toekomstige situatie. Belangrijkste conclusie is dan ook dat het verkeersmodel meerdere wezenlijke fouten bevat, zodat dit niet ten grondslag had mogen worden gelegd aan de besluitvorming over het nut en de noodzaak en de vaststelling van het bestemmingsplan.

Daarnaast volgt uit het onderzoek dat de doorstroming op het bestaande tracé ruim boven de norm van VERDER ligt, hetgeen door een aantal factoren kan worden verklaard:

1. het autoverkeer van en naar ziekenhuis De Lichtenberg zit niet goed in het verkeersmodel. Het ziekenhuis is in 2014 verhuisd. Na die datum zijn echter geen nieuwe verkeersmetingen uitgevoerd. Mogelijk wordt in het verkeersmodel nog altijd uitgegaan van de aanwezigheid van het ziekenhuis op de oude locatie. Het spreekt voor zich dat een ziekenhuis met een regiofunctie veel autoverkeer aantrekt;
2. de aantallen arbeidsplaatsen in bedrijfsterrein Isselt staan fout in het model; zowel de input als de groeioprognose is onjuist. Deze afwijkingen zijn zo groot dat deze niet kan worden gecorrigeerd door kalibratie van het model;
3. de gemeente heeft in 2014 ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan geen kalibratie van het model uitgevoerd met het oog op de aanleg van de Westelijke Ontsluiting.

#### **Ad 1) autoverkeer ziekenhuis De Lichtenberg zit niet goed in het model**

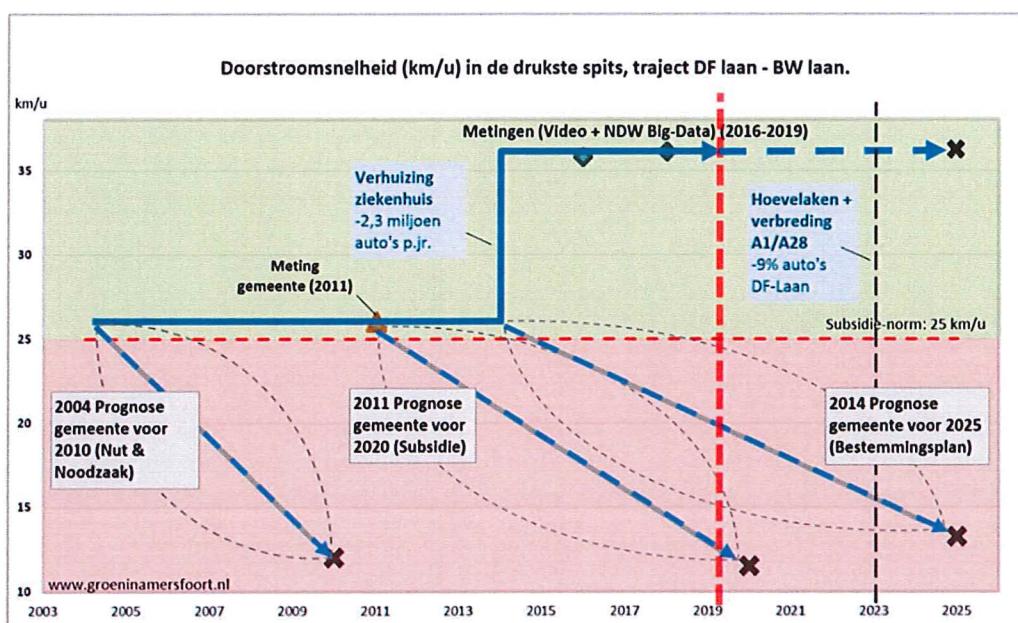
Uit verwondering van hoe het toch mogelijk was dat het autoverkeer volgens het verkeersmodel dagelijks in de spits compleet vast zou staan op de bestaande westelijke rondweg, terwijl daar in de dagelijkse praktijk niets van te merken was, hebben bewoners in juni 2018 een maand lang consequent zowel in de ochtendspits als in de avondspits snelheidsmetingen uitgevoerd op de bestaande westelijke rondweg. De metingen beslaan het hele traject: Barchman Wuytierslaan en Daam Fockemalaan, langs het Dierenpark, de spoorwegovergang die in het project Westelijke Ontsluiting wordt vervangen door een autotunnel en de Prins Bernhardkazerne.



Uit de totaal 160 metingen kwam naar voren dat de gemiddelde snelheid tijdens de spits 36 km/u bedraagt. Daarmee ligt de gemiddelde snelheid in de spits **veel** hoger dan de norm uit VERDER. VERDER gaat immers voor subsidieverlening uit van een gemiddelde snelheid van ten minste de helft van de maximaal toegestane snelheid op het traject (minstens 25 km/u) tijdens de spits. De 160 'bewonersmetingen' zijn vastgelegd op video en gepubliceerd op de website van de nieuwe stichting *Groen in Amersfoort* (opgericht 5 juni 2018 vanuit zorgen over het behoud van groen (waaronder bomen) in Amersfoort (zie: <https://www.groeninamersfoort.nl/doorstroming/>).

De door bewoners zelf gemeten doorstromingsnelheid van gemiddeld 36 km/u tijdens de spits wordt gestaafd door de 100% betrouwbare en onafhankelijke gegevens uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW-data) van de rijksoverheid. In de NDW-data is de doorstromingsnelheid in de spits een fractie lager dan de gemiddelde snelheid die door de bewoners is gemeten. Dit verschil kan worden verklaard doordat de NDW-gegevens ook rekening houden met automobilisten die stoppen bij het Shell-tankstation. Op grond van NDW ligt de gemiddelde doorstromingsnelheid op 35 km/u in de ochtendspits en op 33 km/u in de avondspits (juni 2018). De cijfers van NDW bevestigen dus dat de gemiddelde doorstromingsnelheid veel hoger ligt dan waar de prognoses van de verkeersmodellen van de gemeente van uitgaan.

Sterker nog, terwijl de modellen en de bijbehorende prognoses van de gemeente telkenmale een verslechtering van de doorstromingsnelheden weergeven, laat de gemeten werkelijkheid en de cijfers van de NDW in 2016 en in 2018 zelfs een verbetering van de doorstromingsnelheid zien in de spits. Deze verschillen tussen prognoses en daadwerkelijke metingen zijn inzichtelijk gemaakt in onderstaand overzicht.



Het groene vlak geeft de doorstromingsnelheid weer boven de norm van 25km/u. Het rode vlak de doorstromingsnelheid onder de norm. De blauw/grijze lijn toont de verschillende prognoses vanaf 2004 van de gemeente op basis van het verkeersmodel. De bovenste blauwe lijn toont de door bewoners gemeten en door NDW bevestigde werkelijke doorstromingsnelheid.

Volgens het College van B&W is de invloed van de verhuizing van het ziekenhuis De Lichtenberg op de verkeersdrukte op de westelijke rondweg slechts beperkt (-6%). Gelet op de ligging van het ziekenhuis ten opzichte van het tracé, is de aanwezigheid van het ziekenhuis een duidelijke invloed op de ochtendspits op de Barchman Wuytierslaan en de Daam Fockemalaan in zuidelijke richting naar het ziekenhuis toe.

De gemeentelijke VRI-data (data uit Verkeers Regel Installaties) die na herhaaldelijke verzoeken aan de gemeente uiteindelijk pas in het najaar van 2018 boven tafel zijn gekomen, tonen aan dat de verhuizing van het ziekenhuis De Lichtenberg niet goed in het model zit. De VRI-data tonen aan dat de verhuizing een veel groter effect heeft dan de gemeente wil doen geloven.

De cijfers van verkeerskundig adviesbureau XTNT (uit te spreken als 'Extend'), gepresenteerd in haar rapport uit 2018, over de effecten van het ziekenhuis zijn juist, zo blijkt eveneens uit deze VRI-data. Sterker nog: de voorspelling van XTNT is zelfs nog aan de voorzichtige kant. Voor de Barchman Wuytierslaan in zuidelijke richting (richting voormalige ziekenhuis) geldt dat de verhuizing van het ziekenhuis heeft geleid tot een afname van 420 auto's (oftewel 27%) in de ochtendspits, daar waar XTNT in haar rapport uit 2018 voorzichtigheidshalve 400 auto's minder voorspelde. Voor de Daam Fockemalaan in zuidelijke richting (richting voormalige ziekenhuis De Lichtenberg) geldt een afname van 25% oftewel 330 auto's minder, daar waar XTNT voorzichtigheidshalve 250 auto's minder voorspelde. Het rapport van XTNT maakt als **bijlage 10** deel uit van dit beroepschrift.

In het raadsvoorstel van 26 april 2019 stelt het College van B&W wederom dat de afname volgens zijn eigen VRI-data de helft minder zou zijn dan wat appellanten hebben berekend: niet 420 maar 210 motorvoertuigen minder op de Barchman Wuytierslaan in zuidelijke richting en niet 330 maar 165 motorvoertuigen minder op de Daam Fockemalaan in zuidelijke richting. Volgens de gemeente komt dat omdat het om een telling met een tijdsduur van 2 spitsuren zou gaan in plaats van 1 spitsuur. In de VRI-opgave van de gemeente d.d. 6 september 2018 staat echter dat de door de gemeente verstrekte aantallen per 1 spitsuur gelden (bron: e-mail gemeentelijke projectleider, **bijlage 11**). De stelling van de gemeente dat de afname minder zou zijn dan wat uit de berekeningen van de Stichting Groen in Amersfoort zou blijken, is daarmee onjuist.

Voorts schrijft het College van B&W: *“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.”* Vervolgens staat in de bijlage van dit Collegebericht van 9 mei 2018 hoe het verkeer van/naar het ziekenhuis heeft gereden volgens de gemeente: *“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.”*

Hiervan uitgaande had het in de rede gelegen dat de gemeente ook tellingen had gedaan op deze wegen, dus rondom het toenmalige ziekenhuis De Lichtenberg aan de Utrechtseweg. Het Meetrapport Westelijke Ontsluiting laat zien dat de gemeente Amersfoort geen enkele verkeerstelling rondom het ziekenhuis heeft gedaan.



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



Overzicht meetlocaties verkeerstellingen, de oranje cirkels geven de verkeersregelinstanties weer waarvan data zijn verkregen. De groene sterren geven tellocaties weer. De rode blokjes geven de locaties weer die relevant zijn voor de verkeersbewegingen rond het voormalige ziekenhuis.

Na het XTNT-rapport van april 2018 over de in het verkeersmodel gemaakte fouten, heeft de gemeente Amersfoort de maker van het verkeersmodel, Royal Haskoning DHV, in mei 2018 om een nadere toelichting gevraagd als weerwoord aan XTNT. Op grond hiervan houdt de gemeente consequent vol dat de daadwerkelijke aankomst- en vertrekpatronen van ziekenhuis De Lichtenberg zijn gebruikt in het verkeersmodel. Het ziekenhuis De Lichtenberg zou daarvan opgave hebben gedaan aan de gemeente. Maar stukken die deze stelling onderbouwen, kan de gemeente niet overleggen, ook niet na verzoeken daartoe in het kader van de Wob en de Awb,.

Pas op 26 april 2019 komt de gemeente dan toch eindelijk met een document over de verkeersproductie van het ziekenhuis: een e-mail van 9 februari 2009 van de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Amersfoort (**bijlage 14**). In de toelichting op deze e-mail staat dat uit de mail van 9 februari 2009 zou blijken "dat het Ziekenhuis deze cijfers heeft geactualiseerd". En "het Ziekenhuis heeft dit blijkbaar zelf geactualiseerd. De geactualiseerde cijfers zijn gebruikt." Echter. Meander Medisch Centrum aan de Maatweg (waarin De Lichtenberg is opgegaan), meldt op 6 november 2018 desgevraagd dat de getallen van aankomsten en vertrek die zijn gebruikt voor het Verkeersmodel 2011 "niet van ons afkomstig zijn". De getallen zouden vermoedelijk van "een verkeerskundige van de gemeente" zijn. Het betreffende bericht maakt als **bijlage 12** deel uit van dit beroepschrift.

De gemeente Amersfoort heeft geen andere gegevens overgelegd waaruit blijkt dat rondom ziekenhuis De Lichtenberg daadwerkelijk is gemeten. Ook niet bij de speciale metingen voor de Westelijke Ontsluiting in mei en juni 2011. In het raadsbesluit d.d. 126 april 2019 wordt eindelijk toegegeven dat de gemeente rondom het ziekenhuis De Lichtenberg geen metingen heeft uitgevoerd: "Met betrekking tot de gehouden telling rond het ziekenhuis stelt de raad vast dat de locaties waar de gemeentelijke tellingen gehouden zijn alle doorgaande routes vanaf het Ziekenhuis naar de Westelijke Ontsluiting omvatten." Volgens de gemeente zijn "alle doorgaande routes vanaf het Ziekenhuis naar de Westelijke Ontsluiting" gemeten en dat klinkt goed. Maar hieruit blijkt opnieuw dat slechts een deel van het ziekenhuisverkeer is gemeten. Opnieuw is dus een deel van het verkeer gemist.

## 1 Volgens College is invloed ziekenhuis op verkeersdrukke 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

## 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 -27%  
Afname: 420

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



**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 -25%  
Afname: 330

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

Feit is dat het ziekenhuis geen opgave heeft gedaan van de aankomst- en vertrekpatronen. Evenmin zijn verkeerstellingen uitgevoerd rondom het ziekenhuis. De stukken van de gemeente tonen niet aan dat onderzoek is verricht naar de aankomst- en vertrekpatronen van het ziekenhuis De Lichtenberg (en de gevolgen daarvan voor de westelijke rondweg).

Uit de wel overgelegde stukken blijkt vervolgens dat uitsluitend voorspellingen zijn gedaan ten aanzien van de verkeersintensiteit voor het nieuwe Meander-ziekenhuis (waaronder de ziekenhuizen De Lichtenberg, Elisabeth en Baarn) op de nieuwe locatie aan de Maatweg in Amersfoort-Noord. Daarvoor worden schattingen uit een rapport van bureau Goudappel Coffeng gebruikt uit 2003(!). Bovendien bevat dit oude rapport ruwe data, aantoonbare fouten en grove schattingen. Niet alleen waren de inputgegevens bij het opstellen van het verkeersmodel 2011 al acht jaar oud. Ook blijken deze gegevens niet te zijn gebaseerd op metingen rondom het ziekenhuis, maar op schattingen op basis van de verkeersdrukke bij ziekenhuizen in Nieuwegein en Apeldoorn en dat zonder rekening te houden met de verschillen in karakteristieken. Dit rapport is dan ook volstrekt onbruikbaar om de effecten van de verhuizing van ziekenhuis De Lichtenberg inzichtelijk te maken voor de Westelijke Ontsluiting in Amersfoort-West.

De "opgave van het ziekenhuis van de aankomst- en vertrekpatronen" in 2009 waarnaar wordt verwezen in het Collegebericht d.d. 9 mei 2018, blijkt dus slechts een berekening van eigen schattingen van de gemeente op basis van het Goudappel Coffeng-rapport uit 2003 dat niet was opgesteld om inzicht te krijgen in de verkeersproductie van het bestaande ziekenhuis De Lichtenberg.

Desondanks heeft de gemeente dit rapport gebruikt als input voor het verkeersmodel dat de grondslag vormt onder de besluitvorming over de Westelijke Ontsluiting. Desondanks schrijft het College van B&W dat - ondanks alle twijfels en tegenwerpingen - de gemeente een goede prognose heeft gegeven voor de doorstromingsnelheid in de spits op de westelijke rondweg. Dat zou te danken zijn aan de 'kalibratie' van het verkeersmodel. De conclusie moet echter zijn dat de gemeente zich gebaseerd heeft op - toen al - verouderde en inadequate gegevens waardoor de verhuizing van het ziekenhuis niet op de juiste wijze is meegenomen in het verkeersmodel.

**Ad 2) aantal arbeidsplaatsen op Isselt (belangrijke factor voor de Westelijke Ontsluiting) is aantoonbaar lager dan in het verkeersmodel wordt aangenomen**

Ook ten aanzien van het aantal arbeidsplaatsen op Isselt stelt het College van B&W dat deze op de juiste wijze in het model zijn verwerkt (in het raadsvoorstel voor ongegrondverklaring dat op 16 april 2019 is aangenomen).

“Het verschil in arbeidsplaatsen de Isselt is door kalibratie op de juiste wijze in het verkeersmodel ingevoerd”, aldus het College. Daarbij stelt de gemeente ten onrechte dat deze uitleg niet door partijen zou zijn weersproken.

Feit is dat de aantallen arbeidsplaatsen van het bedrijfsterrein Isselt onjuist in het model staan. Zowel de input van het aantal arbeidsplaatsen als de groeioprognose is onjuist: beide zijn te hoog. De foute input betreft een bedrijf dat per abuis het landelijke totaal van zijn arbeidsplaatsen had opgegeven (circa 1800) in plaats van het veel kleinere aantal arbeidsplaatsen op de bedrijfslocatie Amersfoort. De startwaarden van het verkeersmodel zijn voor Isselt mede daardoor veel te hoog (9142 arbeidsplaatsen i.p.v. 7225 arbeidsplaatsen). Verkeersmodel 2014 begint met 21% meer arbeidsplaatsen dan Verkeersmodel 2011. Deze te hoge opgave en prognose geven ten onrechte het beeld van een hogere verkeersdruk op de westelijke rondweg en een lagere doorstroomsnelheid in het verkeersmodel.

De onjuistheid van de ingevoerde gegevens blijkt uit het feit dat er meer arbeidsplaatsen in het Verkeersmodel 2014 zijn opgenomen dan er volgens het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR) op Isselt aanwezig zijn. Een vergelijking tussen het Verkeersmodel 2011 en het Verkeersmodel 2014 laat, ondanks de economische crisis, een sterke toename (31%) zien van het aantal arbeidsplaatsen op Isselt. Dat is op zijn zachtst gezegd vreemd.

Naast de invoer van te hoge aantallen arbeidsplaatsen blijft ook de werkelijke groei van het aantal arbeidsplaatsen op Isselt achter bij het model. Dit verschil tussen de aangenomen aantallen in het model en de feitelijke situatie wordt versterkt doordat zoals hiervoor reeds aangegeven het aantal arbeidsplaatsen in de periode 2014-2017 op Isselt is gedaald en niet toegenomen zoals in het model wordt verondersteld. In het ‘bedieningsgebied’ van de Westelijke Ontsluiting is er in de periode 2008-2017 een afname van 112 arbeidsplaatsen (naar 36.099 totaal). Op het bedrijventerrein Isselt, dat vooral interessant is voor het verkeer op de westelijke rondweg, is er zelfs een afname van 407 arbeidsplaatsen.

Het verschil tussen de ingevoerde data in het verkeersmodel wijkt met 8000 arbeidsplaatsen (28%) fors af van de data in het PAR. De afwijking is dermate groot dat het niet aannemelijk is dat deze kan worden gecorrigeerd met behulp van kalibratie. Voor zover kalibratie het model nog wel kan verbeteren, dient kalibratie zo nauwkeurig mogelijk voor het betreffende gebied plaats te vinden. Voor een betrouwbaar model voor de Westelijke Ontsluiting had in 2014 dan ook een (kalibratie)telling met meetlussen moeten worden uitgevoerd in het ‘bedieningsgebied’ van de Westelijke Ontsluiting, zoals ook in 2011, overigens ook in onvoldoende mate, had plaatsgevonden. Dit is, bij monde van de ambtelijke ondersteuning tijdens het rondetafelgesprek tussen Groen in Amersfoort en de gemeenteraad op 6 november 2018, echter niet gebeurd. De afwijking van 28% kan zodoende niet zijn gecorrigeerd door kalibratie van het model.



## 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

## 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...

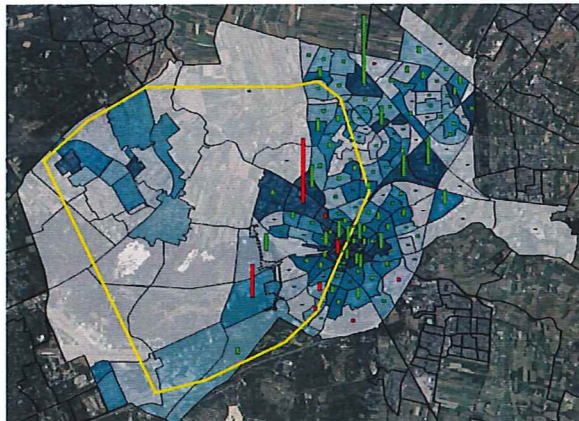
Grote uitschieter te zien in buurt 43

- 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

De conclusie luidt dan ook dat het aantal arbeidsplaatsen op Isselt niet op de juiste wijze is meegenomen in het verkeersmodel.

**Ad 3) de gemeente heeft in 2014 ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan geen kalibratie van het model uitgevoerd met het oog op de aanleg van de Westelijke Ontsluiting.**

Het College van B&W schrijft op 9 mei 2018 en opnieuw op 26 april 2019 aan de Amersfoortse gemeenteraad dat - ondanks alle twijfels en tegenwerpingen - de gemeente een goede prognose heeft gegeven voor de doorstromingsnelheid in de spits op de westelijke rondweg. Dat zou te danken zijn aan de 'kalibratie' van het verkeersmodel.

Zoals hiervoor reeds aangegeven zijn de geconstateerde afwijkingen in arbeidsplaatsen op Isselt en aantallen verkeersbewegingen gerelateerd aan het ziekenhuis dermate groot dat deze niet meer kunnen worden gecorrigeerd met behulp van kalibratie. Ten behoeve van een betrouwbaar model voor de westelijke rondweg had in 2014 een (kalibratie)telling met meetlussen moeten worden uitgevoerd in het 'bedieningsgebied' van de Westelijke Ontsluiting.

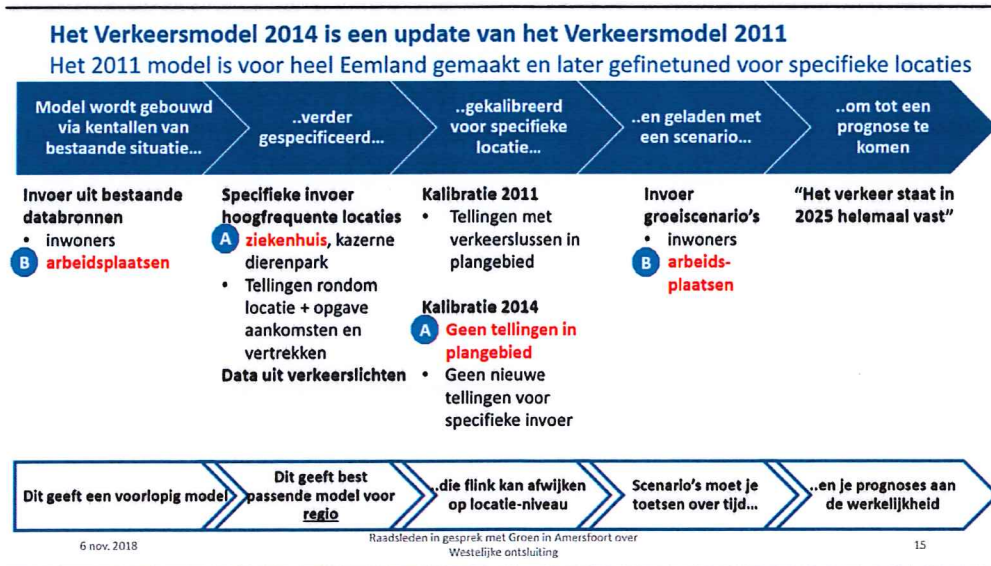
De projectleider heeft in het Rondetafelgesprek met de gemeenteraad d.d. 6 november 2018 toegegeven dat de gemeente in 2014 niet specifiek voor de Westelijke Ontsluiting heeft gekalibreerd. De geconstateerde afwijkingen kunnen zodoende niet zijn gecorrigeerd door kalibratie van het model.

Relevant om daarbij te vermelden is het feit dat het verkeersmodel van de gemeente Amersfoort uit 2011 in 2014 is geactualiseerd met een groeiprognoze voor het jaar 2025. Bij de Raad van State heeft de gemeente Amersfoort ter zitting op 5 september 2017 desgevraagd toegelicht dat de gemeente voor de groeiprognoze gebruikmaakt van het zogenaamde 'Eemland-model'.

In de uitspraak van uw Afdeling d.d. 24 januari 2018 staat hierover het volgende: "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, in tegenstelling tot wat de gemeenteraad Amersfoort heeft beweerd, is het Eemland-model 2014 géén regionaal model. Zo blijkt uit navraag door Stichting Groen in Amersfoort bij de gemeente Soest en bij Rijkswaterstaat. Het Eemland-model 2014 is specifiek door Amersfoort gemaakt voor Amersfoort, en dus geen officieel Eemland-model of regionaal model. Dit model is niet gevalideerd door de regio Eemland. Juist vanwege het ontbreken van die validatie koos Rijkswaterstaat ervoor de verkeerscijfers van dit Amersfoortse, zogenaamde Eemland-model 2014, niet te gebruiken.



De vraag dient zich zodoende aan in hoeverre de gemeenteraad van Amersfoort dit - niet gevalideerde - model dan wel in redelijkheid kon gebruiken. Temeer daar in het rapport d.d. 9 april 2018 van verkeerskundig adviesbureau XTNT de betrouwbaarheid van het verkeersmodel in twijfel wordt getrokken door ir. J. Lax. Lax berekent 400 minder voertuigbewegingen dan de gemeente op de spoorwegovergang in zuidelijke richting en 250 bewegingen minder dan de gemeente op de Daam Fockemalaan in zuidelijke richting.



Volgens de gemeente Amersfoort zou als gevolg van aanpassingen op de A28, de verplaatsing van het ziekenhuis 'de Lichtenberg' en de economische crisis het gedurende een aantal jaren inderdaad rustiger zijn geweest op het bestaande tracé dan in de periode voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting. De laatste jaren zou er volgens de gemeente weer een toename van verkeersbewegingen zijn. De gemeente verwijst in dit verband naar de beantwoording van schriftelijke vragen aan raadslid M. Fousert van de raadsfractie Amersfoort 2014 (d.d. 6 november 2018, nr. 2018-091). Echter, de zogenaamde "toename van verkeersbewegingen" in de laatste jaren wordt niet gestaafd door de data van de VRI (Verkeers Regel Installatie-data) uit de jaren 2012, 2013, 2014, 2017, 2018. Hieruit blijkt immers dat op vier van de zes meetpunten sprake is van een afname van het verkeersaanbod.

Overigens ontbreken in het overzicht de data over de recente jaren 2015 en 2016. De data van het jaar 2018 is onbruikbaar vanwege het feit dat in dat jaar de nabij gelegen Koningin Wilhelminalaan maanden lang afgesloten was in verband met werkzaamheden waardoor het verkeer werd omgeleid via andere routes (waaronder de Daam Fockemalaan).

Intussen is ook meer duidelijk over de effecten van de geplande aanpak van het knooppunt Hoevelaken voor de toekomstige verkeersdrukke op de westelijke rondweg in Amersfoort. Het MER-rapport van Rijkswaterstaat voor knooppunt Hoevelaken (MER A28/A1 knooppunt Hoevelaken definitief deelrapport verkeer) d.d. 31 augustus 2018 voorspelt - als gevolg van de aanpak van knooppunt Hoevelaken - een afname van het autoverkeer op de N221 waar de Westelijke Ontsluiting deel van uitmaakt:

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

Zie onderstaand overzicht, tabelpositie nr. 28 en nr. 30 van pagina 34 van het MER Rijkswaterstaat d.d. 31-8-2018.

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

Nr.	Locatie	Aantal personen-voertuigen	Aantal vracht-voertuigen	Totaal aantal voertuigen	Vershil 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 - Vathorst 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.

***Niet alleen bewoners maar ook deskundigen zetten vraagtekens bij de noodzaak van de aanleg van de Westelijke Ontsluiting; nader onderzoek noodzakelijk!***

Voorgaande roept vragen op over de juistheid van de invoer van het verkeersmodel. Vragen die door appellanten zijn voorgelegd aan deskundige partijen XTNT en professor dr. G.P. van Wee, hoogleraar vervoersbeleid aan de TU Delft en hoofd van de vakgroep Transport & Logistics.

Professor Van Wee heeft zijn conclusies vevat in een notitie d.d. 29-3-2018 (bijlage 13). In die notitie stelt professor Van Wee fundamentele vragen over de geschiktheid van het gebruikte verkeersmodel en over de reistijdwinsten.



Zijn voorlopige conclusie was dat er geen onderbouwing van de noodzaak is van de aanleg van de Westelijke Ontsluiting. In zijn notitie uit hij ook twijfels over de juistheid van de modelberekening en - daardoor - de inschatting van de leefbaarheidseffecten.

Op 15 mei 2018 heeft professor Van Wee zijn conclusies toegelicht op uitnodiging van de gemeenteraad van Amersfoort en vragen beantwoord van gemeenteraadsleden. Professor Van Wee komt tot de conclusie dat nader onderzoek noodzakelijk is naar de noodzaak van de geplande ingrepen. Professor Van Wee concludeert ook dat er vraagtekens moeten worden geplaatst bij de keuze van de varianten die zijn doorgerekend, de voor- en nadelen daarvan, en de juistheid van de conclusies van de MKBA. Zie voor een uitgebreid overzicht onderdelen van het transcript van de raadsvergadering d.d. 15 mei 2018.

De gemeenteraad wilde - in meerderheid - echter helemaal niets weten van twijfels over de belangenafweging, twijfels over de nut en noodzaak, twijfels over de verkeersmodellen. De gemeenteraad weigerde bovendien onderzoek op basis van de vragen en gereede twijfel die zijn benoemd door professor van Wee.

Al eerder, in 2011, wees ook verkeerskundige Lax van XTNT op diverse fouten en tekortkomingen in het verkeersmodel. Daarbij gaf hij aan:

- Het aantal arbeidsplaatsen van de Amersfoortse wijk Berg-Zuid (met ziekenhuis de Lichtenberg) is te laag ingevoerd (1.498 arbeidsplaatsen in plaats van 3.435);
- Ziekenhuis De Lichtenberg aan de Utrechtseweg, op de Berg in Amersfoort-West zorgde voor 2.297.000 miljoen autobewegingen per jaar. Na de verhuizing van ziekenhuis De Lichtenberg in januari 2014 naar nieuwbouw in Amersfoort-Noord is het veel minder druk geworden op de bestaande westelijke rondweg. Maar de gevolgen van deze verhuizing voor de verkeersdruk op de westelijke rondweg zijn niet goed meegenomen in het verkeersmodel;
- De verkeersstromen in de prognose van de gemeente voor 2020 zijn te hoog ingeschat: een toename van 900 naar 935 auto's, terwijl in werkelijkheid de belasting afneemt van 900 naar 840 auto's.

Volgens XTNT is onduidelijk hoe de fouten in Verkeersmodel 2011 doorwerken in Verkeersmodel 2014 dat is gebruikt voor het Bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting. Daarvoor zou volgens XTNT nader onderzoek nodig zijn. Dit nader onderzoek is nooit uitgevoerd.

Het toenmalige College van B&W van Amersfoort heeft in mei 2018 gereageerd op het XTNT-rapport en de uitkomsten gebagatelliseerd:

- Na de verhuizing van het ziekenhuis in 2014 is er volgens B&W slechts een afname van 6% van autoverkeer in de spits: "400 auto's minder op Daam Fockemalaan is volstrekt onjuist";
- Door aanvullende verkeersgegevens (tellingen en opgave ziekenhuis) en door kalibratie wordt er volgens B&W wel degelijk een waarheidsgetrouw beeld gegeven.

Zoals appellanten hierboven uitvoerig hebben betoogd, blijken na nader onderzoek beide beweringen van het College van B&W onjuist te zijn. Tegen deze achtergronden is het voor appellanten onbegrijpelijk hoe de gemeenteraad van Amersfoort zich, na expliciet op deze wezenlijke fouten te zijn gewezen door zowel bewoners als deskundigen, weigert nader onderzoek te laten uitvoeren naar de feiten die de grondslag vormen voor het bestemmingsplan.

Telkenmale benoemen zowel het College van B&W als de gemeenteraad in hun onderbouwing vrijwel uitsluitend de factoren die de verkeersdruk *mogelijk* doen toenemen en de doorstroomsnelheid in de spits zouden doen afnemen. Andersom negeert de gemeente tegengestelde ontwikkelingen.

Appellanten kunnen zich dan ook niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente Amersfoort er alles aan doet om de doorstromingsnelheid in de spits naar beneden te praten. In werkelijkheid is de doorstromingsnelheid in de spits echter nu en in de toekomst ruim voldoende.

De vragen over de betrouwbaarheid van het verkeersmodel en de uitkomsten van de MKBA hadden bij de gemeenteraad tot het inzicht moeten leiden dat het plan niet meer in overeenstemming is met de uitgangspunten van 'een goede ruimtelijke ordening'.

### **PAS**

Ter onderbouwing van het bestemmingsplan is tevens een effectberekening gemaakt aan de hand van het programma Aerius. Nog afgezien dat vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de wijze waarop deze Aerius berekening is uitgevoerd, stellen appellanten vast dat het rekeninstrument Aerius onderdeel uitmaakt van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). De PAS borgt dat doelstellingen van het Europese natuurbeleid worden gehaald en ruimte wordt gecreëerd voor economische ontwikkeling, zoals de aanleg van nieuwe wegen of andere maatregelen om de doorstroming te bevorderen.

Recent heeft uw Afdeling (ABRvS 29 mei 2019) echter bepaald dat de PAS voorziet in een systeem waarbij vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden, toestemming mag worden gegeven voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Deze systematiek is echter niet in overeenstemming met de Europese natuurwetgeving.

PAS mag daarom niet meer worden gebruikt als toestemmingsbasis voor activiteiten. Hoewel de betreffende uitspraak betrekking heeft op veehouderij-activiteiten, is aannemelijk dat deze lijn ook moet worden doorgetrokken naar andere projecten en activiteiten die negatieve effecten kunnen hebben op beschermde natuurgebieden.

Tegen die achtergrond dient zich de vraag aan in hoeverre de aanleg van de Westelijke Ontsluiting nieuw onderzoek vergt met het oog op de toename van de stikstofdepositie die het plan teweeg zal brengen. Ook hier gaat de gemeenteraad van Amersfoort zonder meer aan voorbij, door te stellen dat deze uitspraak geen gevolgen heeft voor het plan. Dat is echter onjuist nu de Aeriusberekening aantoont dat stikstofdepositie op het Natura2000 gebied Arkemheen – Eemland toeneemt en deze berekening een van de grondslagen van het bestemmingsplan vormt. Dat wringt temeer daar de ecologische maatregelen om de negatieve gevolgen van de aanleg van de weg te mitigeren en te compenseren ook naar de mening van Wageningen Economic Research onvoldoende concreet zijn uitgewerkt.

Gelet op het feit dat deze jurisprudentie nog in ontwikkeling is, sluiten appellanten niet uit dat het beroep op dit onderdeel nog aangevuld zal worden.

### ***Economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond en op zijn best twijfelachtig***

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 kwam 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. Het eindresultaat was een budgetraming voor een uitgekleeft ontwerp Westelijke Ontsluiting aan de gemeenteraad. De versoberingen zijn geen onderdeel geweest van enige participatie en wijken af van hetgeen aan de Raad van State is voorgelegd in 2017. Appellanten constateren dat hiermee sowieso een nieuw feit ontstaat.

Hoewel een belangrijk deel van 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. Dit terwijl in mei/ juni 2018 het Amersfoortse College nog aangaf dat alles onder controle was en dat nog steeds kon worden uitgegaan van 68,3 miljoen euro.

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 echter over al die jaren geen heldere weergave gepresenteerd van de kostenontwikkeling. Hierdoor heeft het College 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 <sup>1</sup>
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 <sup>2</sup>
waarvan Verzekering	0,5			
waarvan Leges	0,5			
Risicoreservering realisatie	6,25	-	-	-
Inflatie	2,1	2,7	2,1	2,1
<b>Totaal</b>	<b>68,3</b>	<b>78,3</b>	<b>68,2</b>	<b>67,3</b>

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

<sup>2</sup> 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://www.groeninamersfoort.nl/wp-content/uploads/2018/12/Reactie-op-financi%C3%ABle-stukken-Westelijke-Ontsluiting.pdf>) wordt uitvoering ingegaan op de gebreken van deze second opinion. Appellanten benoemen hier nog expliciet de volgende risico's:

- Het indexatiecijfer is laag ingeschat en gezien de huidige druk op de bouw is het onwaarschijnlijk dat door marktwerking de gewenste aanpassingen gehaald worden;
- Het is onduidelijk (i.v.m. geheimhouding) welke risicoreserveringen nog in de ramingen zitten en of deze toereikend zijn om kostenoverschrijdingen op te vangen;
- 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 van enkele miljoenen voor "scheefte" ontbreekt, want dat is nu expliciet geschrapt;
- De gepresenteerde openbare versoberingen c.q. bezuinigingen zijn financieel onvoldoende onderbouwd.

Daarnaast merken appellanten op dat de versoberingen 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 fietsers en voetgangers op de geprojecteerde fietsvoetbrug over het spoor. Hierdoor ontstaat een andere uitvoering van het bestemmingsplan.

Met betrekking tot de risico's is ook het volgende nog van belang. Behalve een bedrag van ruim 2 miljoen voor indexatie, zit er geen ruimte voor tegenvallers meer in het budget. Dit betekent dat bij elke overschrijding boven de 2 miljoen er extra moet worden bezuinigd om het plan weer binnen het door de gemeenteraad en in het coalitieakkoord als harde bovengrens vastgestelde budget te brengen. Op de totale bouwkosten van 40 miljoen zit dus nog maar 5% ruimte en die is bedoeld voor indexatie. Deze reservering voor indexatie is uiterst laag.



De in november 2018 besproken financiële raming had als peildatum voor het prijspeil 1 juni 2018. Het prijspeil voor GWW-bouwkosten lag echter in juni 2019, slechts 1 jaar verder, al 4% hoger. Kortom, de indexatieruimte is al bijna opgesoupeerd nog voordat zelfs maar de aanbesteding van het grootste deel van het project is begonnen en de uitvoering van het project nog enkele jaren zal lopen. Daarnaast is de markt momenteel erg krap, zodat aanbestedingen substantieel hoger uitkomen dan op basis van de bouwkosten is te verwachten.

Op basis van de meest recente aanbestedingsindex GWW is te verwachten dat een aanbesteding nu 7,5% ofwel ruim 3 miljoen hoger uit zou komen dan het berekende prijspeil in juni 2018. Kortom, een project dat nog enkele jaren moet lopen, schiet nu al, een half jaar voor de geplande aanbesteding, alleen op basis van indexatie uit haar budgettaire kaders.

Daarnaast blijkt uit onderzoek van Cantarelli aan de TU Delft naar kostenoverschrijdingen bij grote infrastructurele projecten dat de kosten van wegprojecten gemiddeld met 19% worden overschreden. Bij een gemiddelde kostenoverschrijding worden de bouwkosten van de Westelijke Ontsluiting dus al ruim 7,5 miljoen hoger. Een groot onderdeel van de kosten van het project zitten in de onderdoorgang onder het spoor. Deze zal (in de orde van grootte op basis van andere recent gebouwde onderdoorgangen) 15 miljoen kosten. De gemiddelde kostenoverschrijdingen bij tunnels zijn met 35% echter fors hoger dan bij wegprojecten. Op basis van een gemiddelde kostenoverschrijding op het tunnelgedeelte van 5,25 miljoen ( $0.35 \cdot 15$ ) en een gemiddelde kostenoverschrijding op de rest van het project van 4,75 miljoen ( $0.19 \cdot (40 - 15) = 0.19 \cdot 25$ ) is een kostenoverschrijding van  $5,25 + 4,75 = 10$  miljoen, ofwel 25%, in het geheel niet ondenkbeeldig. Dit is zeker het geval omdat ten tijde van het opstellen van de financiële raming de bodemgesteldheid op de plek van de tunnel en de fietsbrug nog niet was onderzocht. Er is een niet onaanzienlijk risico, ook door de gemeente benoemd, dat in de bodem zich een harde, ondoordringbare steenlaag bevindt die zal leiden tot aanzienlijke meerkosten bij de aanleg van de tunnel.

Verder is er nog een financieel risico met betrekking tot de post verwervingen. Op dit moment is met 2 partijen nog geen overstemming bereikt over de aankoop van noodzakelijke gronden. De gemeente heeft besloten over te gaan tot onteigening om deze gronden te verwerven. Uit onderzoek blijkt dat als een rechter hier uiteindelijk een uitspraak over doet, het toegewezen bedrag gemiddeld 50% hoger ligt dan het laatste bod dat de overheid heeft gedaan. Elke tegenvaller op de post verwervingen gaat direct ten koste van het beschikbare budget voor de bouw zelf.

Tot slot merken appellanten op dat de risico-inschattingen die de gemeente de afgelopen jaren in dit project heeft gehanteerd stelselmatig te laag zijn geweest. Bij het Integraal Ontwerp bleken de kosten met bijna 15 miljoen opgelopen te zijn, terwijl de gemeente slechts 6,25 miljoen had gebudgetteerd als risico-reservering, zodat men over moest gaan tot het verregaand uitkleden van het plan. Op basis van voorafgaande argumenten is geen reden om aan te nemen dat de resterende risico-inschattingen voor het uitgekleden project op meer zijn gebaseerd dan wensdenken.

Kortom, gezien de hoger dan geplande stijging van bouw- en aanbestedingsindexcijfers en de in dit soort projecten gebruikelijke kostenstijgingen, het ontbreken van enige resterende buffers in het projectbudget en het slechte trackrecord van de gemeente bij het inschatten van risico's, in combinatie met het harde budgetplafond voor de aanleg, concluderen appellanten dat de economische uitvoerbaarheid van dit project op zijn best hoogst twijfelachtig is.

### Conclusie

Appellanten zijn dan ook van mening dat de gemeente niet zonder meer voorbij kan gaan aan het feit dat de MKBA die in 2019 is uitgevoerd aantoonde dat de bewonersvariant niet alleen een reëel alternatief is, maar bovendien na afweging van alle relevante belangen de hoogste baten oplevert. Zeker niet nu vaststaat dat de MKBA van 2013 is uitgevoerd voor een eerdere variant 7B (waartoe de gemeenteraad in juli 2013 heeft besloten) die wezenlijk anders is dan de variant die de grondlegger vormt voor het bestemmingsplan. Deze variant 7B (2013) mist immers de toevoegingen uit 2015 zoals een grote fietsbrug over het spoor en een parkeergarage/herinrichting van de entree voor het Dierenpark. Deze latere toevoegingen brengen niet alleen forse meerkosten met zich, ook is onvoldoende inzichtelijk duidelijk welke andere effecten dit heeft. Ook de effecten van de nieuwe, versoberde variant 7B uit 2018 moeten inzichtelijk worden gemaakt.

Nu de gemeenteraad heeft nagelaten zelf enig nader onderzoek te doen - terwijl daar in de loop der tijd toch steeds meer redenen voor waren - heeft de gemeenteraad niet in redelijkheid kunnen besluiten dat de nieuw aangedragen feiten en omstandigheden geen aanleiding of noodzaak tot herziening van het bestemmingsplan geven.

Reden waarom appellanten u verzoeken het beroep gegrond te verklaren en de gemeente Amersfoort te veroordelen in de kosten van deze procedure.

Hoogachtend, namens partijen\*



mw. mr. L. Haver Droeze – secretaris Stichting Groen in Amersfoort

p/a. Aletta Jacobslaan 25  
3818 LP Amersfoort  
M. 06 21508172  
[liedewij@haverdroeze.nl](mailto:liedewij@haverdroeze.nl)

Bijlagen (14) als genoemd

- BIJLAGE 1: Brief Gemeenteraad met betrekking Beslissing op Bezwaar d.d. 26 april 2019, met bijhorende bijlagen:
- a) Beknopt verslag hoorzitting en pleitaantekeningen
  - b) Verklaring door partijen afgelegd voorafgaande aan hoorzitting
  - c) Raadsbesluit 16 april 2019
- BIJLAGE 2: Bezwaarschrift
- BIJLAGE 3 t/m 7: Statuten Appellanten 1 t/m 5
- BIJLAGE 8: Verzoek tot herziening bestemmingsplan d.d. 28 augustus 2018
- BIJLAGE 9: MKBA d.d. februari 2019
- BIJLAGE 10: Rapport XTNT 2018
- BIJLAGE 11: E-mail gemeentelijke projectleider
- BIJLAGE 12: Verkeersproductie Ziekenhuis
- BIJLAGE 13: Reactie prof. van der Wee
- BIJLAGE 14: e-mail van 9 februari 2009 van de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Amersfoort

\*een machtiging wordt nog toegezonden