

Beste gemeenteraadsleden,

De grondslag onder het project westelijke ontsluiting, de nut & noodzaak, is vervallen. Het expertteam verkeer en de vrijwilligers van Groen in Amersfoort kwam hier na 2 jaar onderzoek van openbare data en het doen van specifieke eigen tellingen en metingen achter. XTNT trok vervolgens op basis van de data verkeerskundige conclusies, maar gaf aan dat, hoewel de conclusies op basis van de aangeleverde data helder zijn, zij om tijds- en kostenredenen niet in staat was geweest alle openbare data en tellingen/metingen te controleren. Echter, de grote hoeveelheid gebruikte data uit de openbare bronnen moet betrouwbaar worden geacht, zo stelt hoogleraar Bert van Wee van de TU Delft. De betrouwbaarheid van de data maakt dat de hoofdconclusie van XTNT dus nog steeds overeind staat.

Hoogleraar van Wee: “In de praktijk zijn er altijd wel fouten uit de data van een modelberekening te halen, maar de gebruikte verkeersdata van CBS, NDW, Google en TomTom moeten we betrouwbaar achten door hun grote massa. En dat mag je ook van de gebruikte data van de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht verwachten. Eventuele beperkte fouten in de data hebben daarmee vrijwel geen effect op de conclusies van XTNT dat de gemeentelijke verkeersprognoses er zo flink naast zitten. Temeer gezien de huidige vrije capaciteit op de Westelijke Rondweg en de vrije capaciteit van ca 30%-40% in 2030.”

Professor Van Wee ziet 4 mogelijke verklaringen:

1. De data van het gemeentelijk verkeersmodel bevat ernstige gebreken.
2. Het model zelf en/of de dynamische snelheidsberekening is fout.
3. Een combinatie van 1 en 2.
4. Een andere oorzaak.

“De gemeente Amersfoort moet maar eens uitleggen hoe het komt dat de prognoses in het gemeentelijk verkeersmodel zo sterk afwijken van de werkelijkheid op de Westelijke Rondweg in Amersfoort”, vindt professor dr. Bert van Wee. “Misschien is het te begrijpen als de gemeente de verkeersdata beschikbaar stelt.”

In bijgaand document treft u een samenvatting aan van de belangrijkste verschillen tussen het verkeersmodel en de harde data. Het aantal auto's bij de spoorwegovergang is ongeveer 50% minder dan verwacht. De werkelijke reistijd is slechts 4 minuten in de spits, en niet de door de gemeente voorspelde 15 minuten, zelfs buiten de spits. Daarnaast treft u het advies aan van professor dr. Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid TU-Delft.

Stichting Groen in Amersfoort

Christian van Barneveld, voorzitter

1) VERKEERSMODELLEN VERSUS HARDE DATA: DE ECHTE VERKEERSCIJFERS VAN DE WESTELIJKE ONTSLUITING

**A. DE VOORSPELDE GROEI VAN HET SPITSVERKEER IN DE PERIODE 2004-2020 VAN +33% IS IN WERKELIJKHEID EEN DALING MET -26% AUTO'S.**

1-Het autoverkeer bij de spoorwegovergang zou volgens het verkeersmodel 2004-Nut&Noodzaak in periode 2004-2020 fors groeien van 900 naar 1200 auto's per rijrichting per spitsuur.

2-Die 1200 auto's per uur is inclusief de verlaging die optreedt door de geplande verbetering van A1, A28 en knooppunt Hoevelaken.

3-Niet het verkeersmodel maar de echte verkeerscijfers van o.a. gemeente en rijksoverheid bewijzen dat er in 2020 geen ca. 1240 auto's per uur in de spits rijden, maar dat er bij de spoorwegovergang in de periode 2004-2020 juist een forse daling is naar ca. 675 auto's.

4-Er rijden in 2020 bijna 50% minder auto's in de spits dan verwacht in model 2004-Nut&Noodzaak; terwijl Amersfoort in de periode 2004-2020 met +18% is gegroeid qua inwoneraantal.

**B. DE GEMIDDELDE SNELHEID OP HET TRACÉ IS RUIM 3,5x HOGER DAN VERWACHT.**

5-De gemeente voorspelt in verkeersmodel 2004-Nut&Noodzaak in 2020 over het tracé van ruim 2.5 km een gemiddelde reistijd per auto in de spits en buiten de spits van 15 minuten. Volgens de rijksoverheid (Nationale Databank Wegverkeersgegevens - NDW) is dit in werkelijkheid slechts ca. 4 minuten.

6-Met de 16 treinen per uur in de dienstregeling en de incidentele goederentrein in de spitsuren is het spoortracé Utrecht-Amersfoort vol verklaard (ProRail 23 juni 2017). Er zijn geen plannen tot uitbreiding van de spoorinfrastructuur en Amersfoort is ook niet opgenomen in het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoorvervoer. De gemiddelde vertraging per auto in de spits bij de spoorwegovergang in 2020 is ca. 9 seconden.

7-De volgens prognoses van Rijkswaterstaat verwachte vermindering van aantallen auto's op de Westelijke Ontsluiting door de aanpak van het knooppunt Hoevelaken is ongeveer gelijk aan het effect van de extra auto's door de geplande groei in Amersfoort met +13.500 nieuwe woningen in de periode tot 2030.

8-Op basis van de hoge groeicijfers van de gemeente van +15% arbeidsplaatsen Isselt en zelfs ca. +48% Bernhardkazerne, is er in 2030 ca. 30% vrije capaciteit in de spitsuren bij de spoorwegovergang. Bij een meer reële groeiverwachting is zelfs nog ca. 40% vrije capaciteit in de spitsuren.

Dit is op basis van eigen data van gemeente Amersfoort (inwoners + actuele stand woningbouwplannen), provincie (arbeidsplaatsen), Rijk (Centraal Bureau voor de Statistiek, Nationale Databank Wegverkeersgegevens, Rijkswaterstaat), Google/TomTom (routes), NS/ProRail, metingen spoorwegovergang en tellingen kazerneverkeer.

### **C. DE GEMEENTE GEEFT GEEN OPENHEID IN DE AANTALLEN AUTO'S EN SNELHEIDSBEREKENINGEN EN MAAKT VAN HET VERKEERSMODEL EEN BLACK-BOX.**

9-De aantallen auto's worden door de gemeente in de verkeersmodellen 2011-Subsidie en 2014-Kersenbaan/BestemmingsplanWO niet gegeven en daarmee creëert de gemeente een black-box. Naast de algemene aantallen zijn de aantallen auto's bij de spoorwegovergang en de kazerne relevant. De wel gepubliceerde verwachte doorstroomsnelheden aan het eind van de modelperiodes zijn in alle 3 de modellen ongeveer gelijk gebleven maar steeds verschoven van 2010 naar 2020 en later weer naar 2025. Ook de opzet en onderbouwing van deze snelheidsberekeningen ontbreekt.

10-De gemiddelde snelheid op het tracé in de spits is volgens de rijksoverheid (NDW) 35 km/u. Ten opzichte van de situatie in 2004 betekent dit een verhoging van de doorstroomsnelheid met ca. 35%. Zelfs in de jaren 2017-2019 verbetert dit nog verder volgens de uiterst nauwkeurige gegevens van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens.

HOOFDCONCLUSIE: DE GRONDSLAG ONDER HET PROJECT, DE NUT&NOODZAAK, IS HIERMEE VERVALLEN.

#### **2) DE GEGEVENS DIE TEN GRONDSLAG LIGGEN AAN HET XTNT-RAPPORT ZIJN BETROUWBAAR EN DE CONCLUSIES DAARDOOR OOK**

XTNT staat nog steeds achter haar conclusies. De verkeersprognoses in het gemeentelijk verkeersmodel voor 2025 kunnen onmogelijk werkelijkheid worden. Een volledige controle op de data van gemeente, provincie, rijk, Google, TomTom en tellingen/metingen van Groen in Amersfoort is tijdrovend en kostbaar. Alleen al de door Groen in Amersfoort ingeschakelde experts (verkeer, data-analyse, software) en de projectleider verkeersonderzoek plus vrijwilligers van Groen in Amersfoort zijn het afgelopen jaar ca. 1000 uur bezig geweest om de data te inventariseren, te verzamelen, te controleren, te verrijken en te verwerken. Al deze data zijn inzichtelijk en verifieerbaar.

Professor dr. Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid TU-Delft, meldt in een gesprek d.d. 12 februari 2020 over het verkeersonderzoek en de data met de projectleider van Groen in Amersfoort, dat er in de praktijk altijd wel (beperkte)(data)fouten uit een modelberekening blijken te halen, maar dat de cijfers van CBS, NDW, Google en TomTom door de grote hoeveelheid aan data als betrouwbaar moeten worden geacht. Dat mag je ook van de gemeente- en provinciedata van o.a. woningbouw, inwoners en arbeidsplaatsen verwachten. Eventuele (beperkte) afwijkingen in de data hebben geen grote impact op de conclusies op hoofdlijnen. Dit temeer gezien de ruime huidige vrije capaciteit en die van ca 30%-40% in 2030.

Dergelijke afwijkingen hebben daarmee ook vrijwel geen effect op de uiteindelijke conclusies van XTNT dat de prognoses sterk afwijken van de werkelijkheid. Professor Van Wee kent ir. J. Lax van XTNT en beschrijft hem als een zeer ervaren verkeersingenieur (zo'n 35 jaar ervaring en in periode 2015-2020 verschillende malen betrokken bij analyses en adviezen over de verkeersaspecten van de Westelijke Ontsluiting). Bovendien stelt Van Wee dat het rapport voldoende basis biedt voor de conclusie op hoofdlijnen dat de prognoses er flink naast zitten, ook al heeft de heer ir. Lax het rapport in circa 1 dag geschreven. Het is dan weliswaar zonder uitgebreide controle van de grote hoeveelheid data en daarmee geen complete second-opinion, maar als quick scan wel degelijk

geschikt en bruikbaar. Gezien de grote verschillen tussen model 2004-Nut&Noodzaak en de werkelijke verkeerscijfers en reistijden in de periode 2004-2020 onderschrijft professor Van Wee dus de hoofdconclusie van XTNT. Van Wee stelt verder dat het de verantwoordelijkheid van de gemeente is uit te leggen hoe het komt dat de prognoses zo sterk afwijken van de realisatie, en data die nodig zijn om dat te begrijpen beschikbaar te stellen.<sup>1</sup> Bij andere overheden zoals Rijkswaterstaat is het gebruikelijk dat deze data openbaar is.

Ca. 95% van de door Groen in Amersfoort gebruikte data is afkomstig uit de genoemde openbare bronnen. Ca. 5% uit zeer nauwkeurige tellingen van de Bernhardkazerne en stopwatchmetingen bij de spoorwegovergang. Deze data zijn vastgelegd en controleerbaar. Waar de term second-opinion, die door de media zou zijn gebruikt, vandaan komt, is bij Groen in Amersfoort onbekend. Groen in Amersfoort heeft het telkens gehad over een herberekening/herziening van de prognoses van het gemeentelijk verkeersmodel Westelijke Ontsluiting. Dit op basis van dezelfde data van gemeente, provincie en rijksoverheid en dezelfde rekenregels (zie: XTNT Herziening prognoses verkeersmodel Westelijke Ontsluiting d.d. 10 januari 2020). Dat data-onderzoek is zeer specifiek voor de spitsuren en zonder de ernstige datafouten van de gemeente (Isselt en het Meander ziekenhuis zijn te grote fouten die je met kalibratie niet oplost) XTNT stelt daarbij verder: 'Door nauwkeuriger te kijken naar de specifieke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van de westelijke ontsluiting geeft een handmatige doorrekening mogelijk zelfs een beter resultaat dan een doorrekening met het standaard verkeersmodel.'

De herberekening/herziening heeft 2 uitkomsten:

**1. 30% vrije capaciteitsruimte in 2030 bij de toepassing van de zeer hoge groeicijfers van de gemeente (+15% Isselt en +48% Bernhardkazerne; zonder 2e entree kazerne).**<sup>2</sup>

**2. 40% vrije capaciteitsruimte in 2030 bij het meer realistische groeiscenario (CPB gemiddeld +4,5%; zonder 2e entree kazerne).**<sup>3</sup>

Deze data is nauwkeuriger dan de aantoonbaar foute verkeersmodellen van de gemeente. De bijstelling van de prognoses van de verkeersintensiteiten is verifieerbaar tot achter de komma. Wij verzoeken de gemeente om aan te geven wat er niet klopt en verwijzen tevens naar de conclusies die professor dr. Bert van Wee van TU-Delft trekt in deze. Nogmaals; in beide uitkomsten is geen rekening gehouden met het weer openstellen van de 2<sup>e</sup> entree van de Bernhardkazerne. Uitkomst 1 rekent zelfs met een zeer onwaarschijnlijk hoge groei van +48% arbeidsplaatsen op de Bernhardkazerne in de periode 2018-2030.

---

<sup>1</sup> Deze gesprekssamenvatting is door professor Van Wee nagelezen en goedgekeurd.

<sup>2</sup> Conclusie 1 betekent dat er vanaf 2030 nog een groei in de spits mogelijk is van ca. +43% extra auto's. Dit kan nog fors meer worden met de eventuele heropening van de 2<sup>e</sup> entree.

<sup>3</sup> De 40% vrije capaciteitsruimte betekent dat er vanaf 2030 nog een groei in de spits mogelijk is van ca. +67% extra auto's (+heropening 2<sup>e</sup> entree)