



Amersfoort, 15 juni 2020

Geachte raadsleden, geacht College,

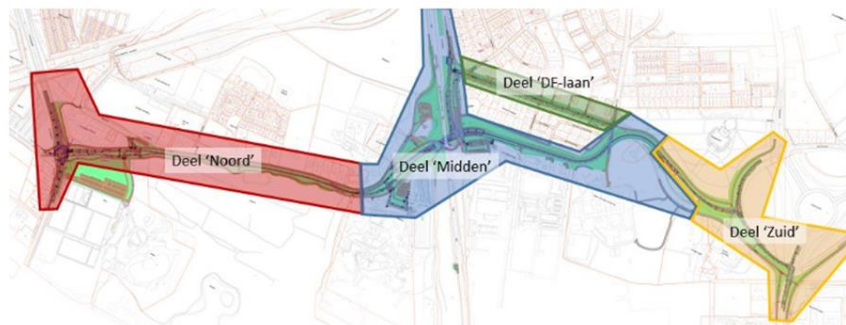
#### *Inleiding*

Met verbazing hebben wij kennisgenomen van de RIB van 9 juni 2020, waarin gewag wordt gemaakt van de perikelen rondom de aanbesteding van de Westelijke Ontsluiting. Preciezer gezegd, wij zijn niet zo zeer verrast dat het budget tekortschiet – daar hebben wij en anderen immers al meerdere malen voor gewaarschuwd – maar de voorgestelde maatregelen om alsnog tot een succesvolle aanbesteding te komen hebben ons ten zeerste verbaasd. Wij hebben 5 conclusies en aanbevelingen die wij hieronder bij u onder de aandacht willen brengen.

#### *Conclusies en aanbevelingen*

1. **Het schrappen van de inrichting van de Daam Fockemalaan betekent dat het College besluit fietsvoorzieningen te schrappen – een directe afwijking van het coalitieakkoord**
  - a. Gezien de beperkte financiële middelen is het onwaarschijnlijk dat de herinrichting van de DF-laan binnen het project uitgevoerd kan worden. De bedoeling was de DF-laan opnieuw in te richten als fietsstraat, zoals vastgesteld op pagina 3 van het raadsbesluit van 24 november 2015 en eerder uitgewerkt in de Afwegingsnota van september 2015
2. **Met het schrappen van de DF-laan is sprake van een scopewijziging**
  - a. De herinrichting van de DF-laan maakte gedurende de hele besluitvorming rondom de WO deel uit van de scope van het project. De suggestie dat met het overhevelen van het budget en daarmee het de facto schrappen van de herinrichting geen sprake is van een scopewijziging is derhalve niet geloofwaardig. Het is weliswaar in eerdere notities opgeworpen als beheersoptie, maar altijd gekoppeld aan de suggestie dat dit zeer onwaarschijnlijk zou zijn. Daarnaast is het noemen van een optie geen substituut voor een daadwerkelijk formeel besluit.
3. **Het ad-hoc binnen budget brengen van het project zorgt voor suboptimale oplossingen. Dus maak een integrale afweging wat prioriteit heeft (en wat niet)**

*Uit de Notitie "Financiën aanleg Westelijke ontsluiting" d.d. 27 november 2018:*



*Figuur 1; de vier (contract)delen WO*

♦ De SGLA is een vereniging en staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Eemland onder nr. 40507906.

♦ De SGLA is aangemerkt als instelling bedoeld in art 24, lid 4 van de Successiewet 1956 onder nummer 25146. Dit betekent dat giften aftrekbaar zijn voor de IB. Rekeningnummer NL81 RABO 0123 1173 99.  
t.n.v. SGLA, Hooglanderveen.

- a. Uit de RIB van 9 juni 2020 blijkt dat de delen Noord en Zuid niet kritiek zijn voor de uitvoering van het project. De vraag is dan waarom ze niet meteen geschrapt worden. De fietsvoorzieningen uit Noord en Zuid zijn blijkens de ‘Notitie financiën aanleg Westelijke Ontsluiting’ van 27 november 2018 reeds toegevoegd aan het deel Midden. Kortom, in de delen Noord en Zuid resteren vooral maatregelen ten behoeve van het autoverkeer. Het schrappen van deze delen zou daarmee budget vrij spelen om knelpunten en bezuinigingen op het gebied van fietsvoorzieningen, zoals de te steile fietsbrug over het spoor en de fietsstraat op de DF-laan, alsnog adequaat aan te pakken. Dit zou tevens aansluiten bij de afspraken uit het coalitieakkoord.
- 4. De gemeente heeft de afgelopen 2 jaar telkenmale de financiële situatie te rooskleurig ingeschat**
- a. Externe partijen hebben meerdere malen gewaarschuwd voor een te krappe financiële planning voor het project. Vanuit de projectleiding is dit gevaar telkens ontkend; sterker nog, in meerdere krantenberichten klopte de verantwoordelijk wethouder zich op de borst hoe respectievelijk de wijze van aanbesteding dan wel de timing zouden leiden tot lagere kosten en optimaal gebruik van marktwerking. De huidige marktconfrontatie spreekt boekdelen over dit optimisme.
- 5. Het project heeft een plan B nodig**
- a. Resultaten uit het verleden bieden geen garantie voor de toekomst, maar het trackrecord van ongefundeerd optimisme van projectleiding en wethouder met betrekking tot de financiële haalbaarheid maken het alleszins aannemelijk dat ook deze bezuinigingsronde ontoereikend zal zijn en het project nog verder uitgekleeft zal moeten worden. Om niet voor het blok van een mislukte aanbesteding gezet te worden, verdient het aanbeveling nu reeds met de provincie als subsidieverstrekker in gesprek te gaan over goedkopere oplossingen en een alternatieve inzet van het toegekende budget.

#### *Nadere toelichting*

Hieronder lichten wij de bovengenoemde punten verder toe of vullen ze aan.

#### **Ad 1. Het schrappen van de inrichting van de DF-laan betekent dat het College besluit fietsvoorzieningen te schrappen – een directe afwijking van het coalitieakkoord**

Ondanks de gemaakte afspraken in het coalitieakkoord zijn eerdere “optimalisaties” in het plan reeds ten koste gegaan van fietsers.

Zo is de verlichting geschrapt langs het fietspad uit deel Noord, is de fietsbrug over het spoor versmald, zijn de afscheidingen tussen fiets en voetganger verwijderd en is behalve op de kruispunten rood asfalt vervangen door zwart asfalt. Deze maatregelen zijn met wat goede wil wellicht te karakteriseren als vermindering van functionaliteit. Met het schrappen van de herinrichting van de DF-laan komt echter de daar geplande fietsstraat te vervallen. Daarmee is sprake van het schrappen van een fietsvoorziening, wat direct ingaat tegen het coalitieakkoord. Hierin wordt immers gesteld: “beheersmaatregelen om binnen budget te blijven zullen niet leiden tot schrappen van fietsvoorzieningen of groencompensatie.” Het lijkt daarom niet onredelijk dat de partijen die in de onderhandelingen vast wensten te houden aan de aanleg van de WO alternatieve beheersmaatregelen aanleveren. Wij doen overigens in deze brief daarvoor een suggestie.

#### **Ad 2. Met het schrappen van de DF-laan is wel degelijk sprake van een scopewijziging**

Zoals gezegd maakt de herinrichting van de DF-laan gedurende de hele besluitvorming deel uit van het project. Al bij de ‘notitie kostenraming behorende bij ter visielegging bestemmingsplan’ uit september 2015 staat genoemd dat, buiten het deel Midden, de scope van de andere plandelen – Noord, Zuid en DF-laan – kan worden aangepast als beheersmaatregel. Dat het reeds genoemd is, betekent echter niet dat met het schrappen van de DF-laan geen sprake is van een scopewijziging. Het schrappen van een plandeel is ontegenzeggelijk het aanpassen van de scope van dat plandeel en daarmee een aanpassing van de scope van het hele project.

De meer recente aankondigingen van deze beheersmaatregel gingen steeds gepaard met de opmerking dat het onwaarschijnlijk was dat deze maatregel nodig zou zijn. Wethouder Buijtelaar stelde bijvoorbeeld in de Amersfoortse Courant van 30-11-2018 dat de aanleg van de DF-laan “zeer reëel” was. Op basis van de stukken kan nu gesteld worden dat het zeer irreëel is te verwachten dat het deel aangelegd kan worden. Dat betekent derhalve een forse verandering van de aard van het project, waar de raad zich over zou moeten kunnen uitspreken.

Tot slot merken we op dat voorgesorteerd wordt op het mogelijk laten vervallen van delen van Noord en Zuid. Dit wordt door het College wèl gezien als een scopewijziging, die aan de raad voorgelegd dienen te worden. Dat levert dan wel een praktisch probleem op: als ingegrepen dient te worden op de scope van Noord of Zuid, zal dat gebeuren tijdens de dialoofase. Dat betekent dat óf de raad gedurende de dialoofase ingelicht zal moeten worden over lopende discussies met aannemers óf na afloop van de aanbesteding geconfronteerd wordt met een voldongen feit. Vanuit het oogpunt van democratische verantwoording en het politieke primaat van de raad is dat onwenselijk.

### **Ad 3. Het ad-hoc binnen budget brengen van het project zorgt voor suboptimale oplossingen. Dus maak een integrale afweging wat prioriteit heeft (en wat niet)**

Bij de “optimalisatieslag” in 2018 was reeds onduidelijk wat de reden was dat precies dát bezuinigingspakket aan de raad gepresenteerd werd, aangezien geen long list beschikbaar was met mogelijke ingrepen. Ook nu wordt weer een pakket aan maatregelen gepresenteerd waarvan onduidelijk is, waarom juist dit de meest geëigende maatregelen zijn om binnen budget te blijven.

We merken op dat gebleken is dat het vorige voorgestelde pakket ondoordachte maatregelen bevatte. Zo is het verwijderen van de afscheiding tussen voetgangers en fietsers op de fiets/voetgangersbrug niet conform richtlijnen voor veilig ontwerp die een dergelijke afscheiding juist aanraden.

Daarnaast bestaan in het tracé nog knelpunten die dringend een oplossing behoeven. De hellingshoek en het ontwerp van de fiets/voetgangersbrug is zowel in een rapport van bewoners, als door de belangenorganisatie van Amersfoorters met een beperking, Onbeperkt Amersfoort, als recent door de architect Sybren van Breda bekritiseerd. Het ontwerp voldoet niet aan VN-richtlijnen voor toegankelijkheid en aan richtlijnen met betrekking tot de combinatie van hellingslengte en -hoek.

Door slechts te kijken naar een pakket aan maatregelen waarmee binnen budget gebleven kan worden, in plaats van te kijken hoe tegen een lager bedrag een zo optimaal mogelijk ontwerp gerealiseerd kan worden, wordt het project verder verslechterd dan strikt noodzakelijk.

In dat verband verdient het aanbeveling om nog eens kritisch te kijken naar de plandelen Noord en Zuid.

Aangezien het versoberen van beide delen in de recente RIB en in eerdere stukken genoemd is als mogelijke beheersmaatregel, is de conclusie gerechtvaardigd dat het (volledig) uitvoeren van deze beide plandelen niet kritiek is voor de uitvoering van het project – hoewel de vraag gerechtvaardigd is hoever het project uitgekleeft kan worden voordat in feite sprake is van een ander project dan waarover politieke afspraken zijn gemaakt. Daarnaast blijkt uit de ‘Notitie financiën aanleg Westelijke Ontsluiting’ van 27 november 2018 dat de fietsvoorzieningen uit Noord en Zuid reeds toegevoegd zijn aan het deel Midden. Dat betekent dat de delen Noord en Zuid waarschijnlijk nog vooral uit onderdelen bestaan die de auto ten goede komen. Aangezien in de geest van het coalitieakkoord bezuinigingsmaatregelen niet ten koste mochten gaan van fietsvoorzieningen en groen, zou door juist nu te kiezen voor het versoberen van Noord en Zuid budget dat ten goede komt van het autoverkeer vrijgespeeld kunnen worden ten behoeve van de fiets. Zo kan de fietsbrug teruggebracht worden naar het oorspronkelijke, veiligere ontwerp, verlichting terug kunnen komen langs het fietspad in Noord en de fietsstraat op de DF-laan alsnog gerealiseerd kunnen worden.

### **Ad 4. De gemeente heeft de afgelopen 2 jaar telkenmale de financiële situatie te rooskleurig ingeschat**

De problemen met de aanbesteding zijn in feite de 3<sup>e</sup> keer dat de gemeente gewaarschuwd wordt voor een te beperkt budget. Elke keer zijn de waarschuwingen weggewuifd.

De eerste waarschuwing kwam in september 2018 van Groen in Amersfoort, op basis van het combineren van de bestaande budgetgegevens met de aanbestedingsindex.

Vlak voor de zomer hadden de onderhandelende partijen voor de nieuwe coalitie te horen gekregen dat er nog meer dan voldoende risicobuffer in het project zat, dus het rapport van Groen in Amersfoort werd terzijde gelegd.

In oktober 2018, nauwelijks een maand later, moest wethouder Buijtelaar toegeven dat de doorrekening van het budget vertraging opliep. Uiteindelijk trok Arcadis de handen ervan af en gaf aan dat het niet mogelijk was (dat is de 2e keer), waarna het college met ProRail een eerste bezuinigingsronde heeft gedaan.

De Brinkgroep was de enige die in de second opinion een stempel van goedkeuring gaf. Maar de bouwkosten werden door de Brinkgroep wel hoger ingeschat dan door de gemeente. De Brinkgroep kwam totaal toch lager uit door een lagere inschatting van de projectkosten.

Ondertussen zijn de projectkosten ongetwijfeld hoger opgelopen, waardoor de financiële ruimte voor de aanleg verder verminderd is.

De gemeente heeft intussen steeds signalen gegeven dat ze juist een meevallend resultaat verwachtte. De andere aanbestedingsstrategie zou miljoenen besparen, volgens Buijtelaar in het AD van 30 november 2018. „Onder andere door meer efficiency in overheadkosten. Dat kan eventueel nog miljoenen euro's opleveren.”

De wethouder verwacht zelfs dat door die besparing bij de aanbesteding ook de aanleg van het traject-Daam Fockemalaan uiteindelijk 'zeer reëel is'. „We verwachten dat dat nog meer ruimte in het beschikbare budget oplevert.”

Op 16 oktober 2019 zegt wethouder Buijtelaar in het AD te verwachten “dat de stikstofcrisis, waardoor veel bouwprojecten moeten wachten, een prijsdrukkend effect heeft op de aanleg”.

Het feit dat in februari 2020 de aanbesteding opnieuw moest worden opgestart door een fout in de originele documenten zou de gemeente dus zelfs kunnen helpen.

Kortom, een project dat halverwege 2018 door alle aanwezige risicobuffers met twee vingers in de neus gehaald zou worden, moest 3 maanden later fors uitgekleeft worden. En anderhalf jaar later blijkt bij de daadwerkelijke aanbesteding, ondanks de geweldige aanbestedingsstrategie, en de meezittende markt dat het absoluut niet haalbaar is, dat een deel van het project al geschrapt moet worden, nog meer bezuinigingen nodig zijn, en wordt al voorgesorteerd op nieuwe “beheersmaatregelen” die “waarschijnlijk niet nodig zullen zijn.” Want ditmaal zal het dan toch echt gaan lukken binnen het budget.

Dit ongefundeerd optimisme – of beter gezegd, de onwil om ongewenst nieuws onder ogen te zien is – is kenmerkend voor de leiding van dit project.

Zie bijvoorbeeld de casus van de dassen. Al jaren gaven bewoners aan dat dassen in het gebied voorkwamen, maar dat werd ontkend.

Er werd een burcht aangetroffen, maar de dieren zouden geen last hebben van de werkzaamheden.

Er werden meerdere dassen doodgereden, maar dat was toeval.

Een medeoverheid dreigde met een dwangsom. Een wilde brief volgde, waarin dierenbeschermers nog net niet beschuldigd werden van zelf moedwillig dassen de dood inlokken.

De medeoverheid handhaafde haar bevindingen en constateerde dat de gemeente zich niet hield aan eerdere toezeggingen. En pas op dat moment leek het de gemeente verstandig om het bestaan van deze beschermde dieren serieus te nemen.

Of neem de planning. In de RIB 2018-029 van 19 maart 2018 stond de aanvang van de aanleg nog gepland op medio 2020. In de meest recente planning is de start gepland op medio 2021, waarbij nog geen rekening lijkt gehouden met een mogelijk langere doorlooptijd in de dialoofase. Kortom, een vertraging van een jaar in een periode van twee jaar. En om een gemakkelijke tegenwerping voor te zijn: dat is niet te wijten aan procedures. De enige rechtszittingen in die periode vonden plaats einde 2018/ begin 2019 in verband met de geplande kap van 1500 bomen. Uiteindelijk vond de kap plaats voor het broedseizoen, wat het door de gemeente genoemde kritieke moment was. De gemeente verloor ruim 3 maanden door de problemen met het passend krijgen van het budget in het najaar van 2018, had in plaats van de geplande 3, ruim 9 maanden nodig tussen de start van het NGE-onderzoek en de aanbesteding en verloor nog eens 3 maanden doordat fouten waren gemaakt in de documentatie.

Of neem de fiets-/voetbrug. Al langer is gewaarschuwd voor de lange en steile helling en na de “optimalisatie” is gewaarschuwd voor het – in afwijking van geldende normen - gebrek aan afscheiding tussen fietsers en voetgangers. Uiteindelijk schreven 2 bewoners vorig jaar een uitgebreid rapport waarin zij de voorgestelde brug vergeleken met andere bruggen en constateerden dat de brug inderdaad ontoegankelijk is. Ook Onbeperkt Amersfoort, de belangenorganisatie voor mensen met een beperking trok aan de bel. De reactie van de gemeente lijkt tot nu te zijn dat zaken als de VN-toegankelijkheidsvoorschriften niet juridisch bindend zijn en dus ook niet gevolgd hoeven te worden. De kop in het zand steken lost echter de geconstateerde problemen niet op. En een recente analyse van de brug door de Leidse architect Syb van Breda toont wederom aan dat Amersfoort op het punt staat een kat in de zak te kopen.

Kortom, telkenmale wordt in dit project negatief nieuws gebagatelliseerd of gewoonweg genegeerd. Het is ons daarom niet duidelijk hoe wij het vertrouwen kunnen hebben dat nu wel een afgewogen en reëel beeld van de status van het project gepresenteerd wordt.

#### **Ad 5. Het project heeft een plan B nodig**

Zoals al uit de toelichting bij punt 4 blijkt, is de gemeente telkens te optimistisch geweest over de financiële haalbaarheid van het project. In de RIB van 9 juni 2020 geeft het College al aan dat het risico bestaat dat ondanks de voorgestelde maatregelen gegadigden zich niet inschrijven. Op basis van het trackrecord van de projectleiding tot dusver lijkt dat risico ons volstrekt niet ondenkbeeldig. Dit zou betekenen dat de aanbesteding in feite mislukt. Een bekwaam bestuur zou ons inziens voorbereid moeten zijn op een dergelijke eventualiteit en nu al na moeten denken over een plan B. Dit begint met in overleg treden met de provincie en toetsen in hoeverre de provincie bereid zal zijn mee te gaan in bijvoorbeeld goedkopere tracés, alternatieve bestedingen op het gebied van vervoer in Amersfoort en het vergoeden van gemaakte projectkosten. Gezien de wijziging van mobiliteitsprioriteiten van het nieuwe provinciebestuur is het niet ondenkbeeldig dat een dergelijke vraag welwillend tegemoet getreden zal worden.

Daarnaast kan het de gemeente helpen in de aanbesteding zelf: hoe duidelijker het is dat Amersfoort een opt-out heeft, hoe duidelijker het voor gegadigden zal zijn dat er een grens is aan hoever de gemeente bereid is het project verder uit te kleden om het project toch nog mogelijk te maken.

*Tot slot*

Tot slot, onze mening over de nut en noodzaak van deze weg is u bekend. Desalniettemin hopen wij dat u onze opmerkingen ter harte neemt en dat ze u helpen bij uw afwegingen. Een onnodig project dat ook nog eens ongelukkig ten uitvoer wordt gebracht is dubbel problematisch.

Met hartelijke groet,

Christian van Barneveld, voorzitter Stichting Groen in Amersfoort

Liedewij Haver Droeze, secretaris Stichting Groen in Amersfoort

Chris Mooiweer, bestuurslid Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort (SGLA)

Peter de Langen, voorzitter SGLA