Beantwoording schriftelijke vragen

Amersfoort

Nummer	2021-046	Ontvangen	2 maart 2021
Vragen van	Amersfoort2014	Antwoord van college	23 maart 2021
Raadslid	Menno Fousert		

Titel Verschillenanalyse verkeer project Westelijke Ontsluiting

Toelichting door fractie
Op 26 februari hebben de Stichting Groen in Amersfoort en de Vereniging SGLA een 'Verschillenanalyse verkeer Westelijke Rondweg' gepubliceerd. In deze verschillenanalyse worden de door de gemeente Amersfoort gebruikte verkeersmodellen en snelheids-berekeningen geanalyseerd. De in deze analyse gebruikte data zijn afkomstig van de gemeente Amersfoort en openbare bronnen. In deze verschillenanalyse wordt een aantal goed onderbouwde conclusies getrokken die bij Amersfoort2014 tot de onderstaande vragen hebben geleid.

Vragen & antwoorden van het college

Afgestemd portefeuillehouder(s)
Buijtelaar

Inleiding door het college(facultatief)
Bij de plannen en raadsbesluiten voor de Westelijke Ontsluiting is gebruik gemaakt van beschikbare en vastgestelde verkeersmodellen. In deze modellen is bij de bouw voor de planjaren rekening gehouden met de actuele stand van zaken met betrekking tot ruimtelijke plannen voor het planjaar. Deze gegevens zijn door alle betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en provincie aangeleverd. Het model is ook gecontroleerd en vastgesteld door alle betrokken overheden. Voor planjaar 2020 (gebruikt bij nut en noodzaak en vergelijking van varianten) is uitgebreid ge- en besproken met de gemeente en de participatiegroep. De modellering van de toenmalige huidige situatie werd door de participatiegroep en de door omwonenden tijdens het participatieproces herkend als zijnde correct. Het verkeersmodel is tijdens de behandeling door de Raad van State aan de orde geweest. De Raad van State zag geen aanleiding om te veronderstellen dat het verkeersmodel onjuistheden zou bevatten. 6.1 4.1 5.1 6.2

Het college heeft kennis genomen van de 'Verschillenanalyse verkeer Westelijke Rondweg' van Groen in Amersfoort en de SGLA. Deze verschillenanalyse is gebaseerd op eerdere stukken van Groen in Amersfoort en andere partijen waar die door het college zijn weerlegd. De weerlegging betreft bijvoorbeeld het aantal arbeidsplaatsen op Isselt (schriftelijke vragen 2018-074), de MKBA (Collegebericht 2019-029) en over de studie van XTNT (Collegebericht 2020-060). 4.2 5.2

Een groot deel van de analyse leunt op een vergelijking met cijfers uit een rapportage uit 2004. Deze rapportage is in de huidige procedures (sinds de start van dit project in 2010) niet gebruikt. De rapportage uit 2004 heeft andere uitgangspunten, daarom klopt elke vergelijking van de getallen uit 2004 met de wel gebruikte verkeersmodellen niet. Daarnaast gaat de verschillenanalyse voorbij aan de reacties vanuit het college op de eerdere berichten van Groen in Amersfoort. Zij herhaalt haar eerder door het college weerlegde beweringen en baseert daar haar verschillenanalyse op. 5.3 4.3 4.4 4.5

Opsteller : Helmer Nijland
Zaaknummer : 1452255

De vorige crisis had haar dieptepunt in 2014. Dat als gevolg van de crisis de intensiteitsgroei achterblijft, betekent niet dat intensiteiten niet zullen stijgen. Ontwikkelingen vinden later dan gepland plaats zodat er sprake is van uitgestelde groei. 6.3

Waar het project WO ooit is begonnen als een project voor het bevorderen van de doorstroming van het autoverkeer, zijn er inmiddels ook andere ontwikkelingen die het noodzakelijk maken om de spoorovergang ongelijkvloers te maken. Een van deze ontwikkelingen is de wijziging in de dienstregeling van NS; per 15 december 2020 is het aantal treinpassages op de gelijkvloerse spoorwegovergang in de spits van 12 naar 16 gestegen. Deze toename van het aantal treinpassages is niet in de gebruikte verkeersmodellen opgenomen. Daarmee zal de wisselwerking tussen de spoorwegovergang en de verkeerslichten bij de kruising Daam Fockemalaan - Barchman Wuytierslaan eerder tot stagnatie en daarmee afwikkelingsproblemen gaan leiden. Ook wordt met de realisatie van de ongelijkvloerse spoorkruising invulling gegeven aan de wens om het gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en treinverkeer te ontvlechten. De realisatie levert daarmee een bijdrage aan de verkeersveiligheid voor alle verkeerssoorten. 6.4 4.6 5.4

De intensiteiten fluctueren per jaar. Dit is gebruikelijk en geldt voor vrijwel alle wegen in de stad. Een belangrijke reden voor fluctuaties van intensiteiten heeft onder andere te maken met jaarlijkse wijzigingen in infrastructuur, aanpassingen in de ruimtelijke ontwikkelingen of tussentijdse economische ontwikkelingen. Dit is ook een reden waarom bij planvorming er vooral naar toekomstige planjaren wordt gekeken en tijdens studies gebruik wordt gemaakt van de dan meest recente modellen. Voor het project Westelijke Ontsluiting is het model zelfs een keer geactualiseerd. Dat er als gevolg van een wijzigingen in de infrastructuur en/of een crisis tijdelijk lagere intensiteiten optreden, betekent dus niet automatisch dat de geprognosticeerde verkeersaantallen niet gehaald worden. 6.5 5.5 5.6

Naast de uitgestelde groei zullen ook ontwikkelingen die nog niet het in verkeersmodel zijn opgenomen zorgen voor hogere intensiteiten de Westelijke Ontsluiting. Dit zijn bijvoorbeeld het hogere aantal treinpassages, een hogere woningbouwopgave op de Wagenwerkplaats en Isselt en ook overige op dit moment nog niet vastgestelde ontwikkelingen elders in de stad. Op basis hiervan is er geen aanleiding om te veronderstellen dat deze intensiteiten uiteindelijk niet gehaald zullen worden. en reden om te veronderstellen dat de geprognosticeerde intensiteiten uiteindelijk niet gehaald zullen worden. 4.7 4.8 6.6

Vraag 1:
Is het college op de hoogte van de door de Stichting Groen in Amersfoort en de Vereniging SGLA (GiA/SGLA) gepubliceerde 'Verschillenanalyse verkeer Westelijke Rondweg'?

Antwoord 1:
Ja.

Vraag 2:
Kan het college bevestigen dat de in deze verschillenanalyse gepresenteerde data, met als bron de gemeente Amersfoort en door de gemeente Amersfoort gepubliceerde informatie, correct is? Indien nee: graag een onderbouwing van de data die niet correct zijn en wat in dat geval dan wel de juiste data hadden moeten zijn?

Antwoord 2:
Nee het college bevestigt de juistheid van de verschillenanalyse van GiA / SGLA niet. Zie inleiding en de beantwoording van de vervolgvragen. 6.7

Vraag 3:
Onderschrijft het college de door GiA / SGLA geconstateerde dalende trend van de verkeersintensiteit op het huidige wegtracé sinds 2004? Indien nee: waarom niet en kan de gemeente dan cijfers met bijbehorende bronvermelding overleggen, waaruit blijkt dat de verkeersintensiteit op het beschouwde wegtracé niet afneemt?

Antwoord 3:
Nee, het college constateert een andere ontwikkeling. In de beantwoording van uw vragen 2018-091 en 2019-130 heeft het college de intensiteitsontwikkeling op een aantal doorsnedes aangegeven. De tabellen 1 en 2 uit 2019-130 zijn hieronder opgenomen. Uit deze tabellen blijkt op de doorsnede bij het spoor (BW-laan west, tussen DF-laan en aansluiting kazerne) de intensiteit in de avondspits na het dieptepunt van de vorige crisis in 2014 weer is gaan stijgen. 5.7
De doorsnede BW-laan - WEST ligt op de Barchman Wuytierslaan tussen de Daam Fockemalaan en de ingang van de kazerne.

Tabel 1 : Overzicht intensiteiten modelberekeningen en tellingen

	BW-laan - WEST				DF-laan				BW-laan - OOST			
	1		2		3		4		5		6	
	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS
Model 2011, basisjaar	699	778	835	788	660	755	615	582	307	248	217	411
Model 2011: 2020	948	1002	909	958	783	742	698	700	156	239	279	324
Model 2014: basisjaar	705	782	617	851	492	735	627	556	229	221	183	331
Model 2014: 2025	855	822	696	1161	534	943	698	594	228	312	223	322
Tellingen												
2012	645	770	795	830	700	795	640	625	300	265	210	380
2013	870	815	770	775	665	750	685	640	325	260	205	410
2014	720	685	560	815	500	815	730	575	255	230	180	340
2017	760	780	630	790	580	760	740	680	240	250	195	300
2018	765	845	650	795	620	805	780	745	285	265	245	380
2019	735	800	630	750	570	720	710	695	235	245	200	320

Tabel 2 : index toe-/afname verkeer ten opzichte van 2012 (tellingen)

tellingen	BW-laan - WEST				DF-laan				BW-laan - OOST			
	OS		AVS		OS		AVS		OS		AVS	
2012	1440	100%	1600	100%	1340	100%	1420	100%	510	100%	645	100%
2013	1440	100%	1590	99%	1350	101%	1390	98%	530	104%	670	104%
2014	1280	89%	1500	94%	1230	92%	1390	98%	435	85%	570	88%
2017	1390	97%	1570	98%	1320	99%	1440	101%	435	85%	550	85%
2018	1415	98%	1640	103%	1400	104%	1550	109%	530	104%	645	100%
2019	1365	95%	1550	97%	1280	96%	1415	100%	435	85%	565	88%

In de beantwoording van 2019-130 is aangegeven dat er geen verklaring gevonden was voor de daling van de tellingen in 2019 ten opzichte van 2108. Inmiddels is bekend dat de openstelling van de van de verbredingen op de A1 een deel van de verklaring is. Hierdoor is de route via de A1 - knooppunt Hoevelaken - A28 weer aantrekkelijker geworden. 5.8

In de beantwoording van 2019-130 is ook aangegeven dat een verkeersmodel geen prognoses voor tussenliggende jaren maakt en dat het niet mogelijk is om voor tussenliggende jaren lineair te interpoleren. Ontwikkelingen worden zichtbaar gemaakt door tellingen en gaan vaak schoksgewijs. Het openstellen van de verbreding op de A1 is daar een goed voorbeeld van. Het ineens toevoegen van extra capaciteit op een wegvak heeft een herverdeling van verkeer als gevolg. Deze context is van belang bij het verklaren van veranderingen in groei of afname op wegvakken. De verschillenanalyse van GiA / SGLA gaat voorbij aan deze context en geeft daarom een te eenzijdige benadering van de werkelijkheid. 4.9 5.9

Opsteller : Helmer Nijland
Zaaknummer : 1452255

Bovendien worden de getelde intensiteiten vergeleken met de modelresultaten uit 2004. Behalve dat dit onderzoek in de huidige procedure niet is gebruikt, liggen aan dit onderzoek andere uitgangspunten ten grondslag. Een vergelijking met deze resultaten gaat daarom altijd mank. 4.10

Vraag 4:
De opeenvolgende verkeersmodellen laten structureel een stijgende lijn zien in de verkeersintensiteit. De lange termijn ontwikkelingen sinds 2004 laten echter een structureel dalende lijn zien bij een groeiende bevolking, nog zonder dat de positieve effecten van de aanpak van knooppunt Hoevelaken merkbaar zijn. Kan het college onderbouwen welke ontwikkelingen ervoor zullen zorgen dat we tot 2025 een toename van 44% (t.o.v. 2019) of 107% (t.o.v. 2020) in verkeersintensiteit kunnen verwachten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4:
In tabel 3 van de beantwoording van schriftelijke vragen 2020-130 is de intensiteitsontwikkeling ten opzichte van de modelberekeningen voor 2025 weergegeven. Deze tabel geeft een ander beeld dan door GiA / SGLA wordt gepresenteerd. Het college herkent de getallen uit de verschillenanalyse van GiA / SGLA niet. Tabel 3 uit 2020 is hieronder weergegeven. Zie ook antwoord 3. 5.10

Tabel 3 : index toe-/afname 2017, 2018 en 2019 ten opzichte van modelberekeningen 2025.

telingen	BW-laan - WEST		DF-laan		BW-laan - OOST	
	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS
2017	90%	79%	107%	94%	96%	87%
2018	91%	83%	114%	101%	118%	102%
2019	88%	78%	104%	92%	96%	89%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de intensiteitsontwikkeling nog niet op het niveau zit zoals voor 2025 is geprognosticeerd, het is immers ook nog geen 2025. Wellicht zal als gevolg van de effecten van COVID-19 er sprake zijn van uitgestelde groei, maar er is geen aanleiding om te veronderstellen dat deze intensiteiten uiteindelijk niet gehaald zullen worden. 5.11 5.12

Vraag 5:
Ten aanzien van het verkeersmodel 2004 (het model dat gebruikt is om de nut en noodzaak van de Westelijke Ontsluiting aan te tonen), laat de verschillenanalyse een grote afwijking zien tussen de modelvoorspellingen en de daadwerkelijk gemeten verkeersaantallen. Kan het college deze verschillen verklaren? Is het college het met de conclusie eens dat de onderbouwing voor de nut & noodzaak is gebaseerd op onjuiste informatie? Indien nee: waarom niet?

Antwoord 5:
Aan de rapportage uit 2004 liggen andere uitgangspunten ten grondslag. Het rapport heeft weliswaar als subtitel 'verkeerskundige nut en noodzaak' maar dit rapport uit 2004 is niet gebruikt in de huidige procedure. Het is daarom niet bruikbaar om op valide wijze verschillen met een niet gebruikte studie te verklaren. 4.11

Los van het feit dat het rapport uit 2004 niet in de huidige procedure is gebruikt, *geldt het volgende:*
Het rapport noemt voor de BW-laan - NOORD 900 motorvoertuigen voor het drukste uur per richting. Op basis hiervan doet de SGLA/GiA de aanname dat dit 1800 motorvoertuigen op deze doorsnede is, en vervolgens wordt dit aantal vergeleken met 4.12

tellingen ter hoogte van de spoorwegovergang. Deze gedachtegang gaat op de volgende punten mank: 4.13

- *Het rapport uit 2004 gaat uit van een 2x2 dwarsprofiel. Dat betekent dat er een ander verkeersbeeld ontstaat dan bij een 2x1 dwarsprofiel;*
- *Het is niet bekend of het getal een telling is of een prognose. Het rapport zegt daarover:*
  Voor de huidige situatie (ook wel 2004-situatie genoemd) is dat een combinatie van telcijfers, kentekenonderzoeken en uitkomsten van het verkeersprognosemodel;
- *De 900 motorvoertuigen is een afgerond getal, dit kan niet zonder meer met twee vermenigvuldigd worden om tot een intensiteit op de doorsnede te komen;*
- *Het rapport vermeldt niet voor welke doorsnede deze geteld gegevens gelden. Het is dus zeer goed mogelijk dat voor een andere locatie geldt dan de getallen waarmee hij wordt vergeleken.*

Vanwege het bovenstaande kan de prognose uit 2004, los van het feit dat het rapport niet in de huidige procedure is gebruikt, niet vergeleken worden met de tellingen op de spoorwegovergang. Een dergelijk getal als basis nemen, leidt daarmee tot verkeerde conclusies.

Vraag 6:
Ten aanzien van het verkeersmodel 2011 (het model dat gebruikt is ter onderbouwing van de subsidieaanvraag), laat de verschillenanalyse een grote afwijking zien tussen de modelvoorspellingen en de daadwerkelijk gemeten verkeersaantallen. Kan het college deze verschillen verklaren? Is het college het met de conclusie eens dat de onderbouwing voor de subsidieaanvraag gebaseerd is op onjuiste informatie? Indien nee: waarom niet?

Antwoord 6:
Nee, zie inleiding en ook de beantwoording van de voorgaande vragen. 6.8

Vraag 7:
Ten aanzien van verkeersmodel 2014 geeft GiA/SGLA tal van argumenten waarom de voorspellingen uit dit model onmogelijk realiteit kunnen worden. Deelt u deze conclusie? Indien nee: waarom niet? Wat gaat er in dat geval voor zorgen dat de constant dalende verkeersintensiteit van de afgelopen 15 jaar de komende 4 jaar ineens een zeer sterk stijgende lijn zal gaan vertonen?

Antwoord 7:
Nee, uit de beantwoording van de vragen 3 en 4 blijkt dat de benodigde toename van de optredende intensiteiten om tot de geprognosticeerde aantallen in 2025 te komen niet zo groot is als GiA / SGLA stelt. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de geprognosticeerde intensiteiten voor 2025 uiteindelijk niet gehaald zullen worden. 4.14

Vraag 8:
Is het college het eens met de stelling dat voor een traject over het algemeen geldt: hoe meer verkeer, hoe lager de snelheid en hoe minder verkeer, hoe hoger de snelheid? Indien nee: waarom niet?

Antwoord 8:
Het college is het in zijn algemeenheid eens met deze stelling. Er zijn echter meer factoren die de snelheid op een traject bepalen. Bijvoorbeeld het wegverloop, aantal aansluitingen, de vormgeving van de aansluitingen, de intensiteiten op de aansluitingen, et cetera. En juist die factoren krijgen een rol in een verkeersmodel. 5.13

Vraag 9:
Wat is de reactie van het college op de door GiA/SGLA geconstateerde bevindingen ten aanzien van de snelheidsberekeningen (de genoemde rekenfout 2)?

Antwoord 9:
In de notitie van GiA / SGLA wordt over twee rekenfouten gesproken. Het college is het met beide veronderstelde rekenfouten niet eens.

GiA / SGLA stelt dat de toekomstige intensiteiten lager zullen worden omdat de intensiteiten op de Westelijke Ontsluiting zullen dalen als gevolg van de realisatie van Knooppunt Hoevelaken met 16% en met 9% als gevolg van COVID-19.

Voor de aanname van de daling als gevolg van de realisatie van Knooppunt Hoevelaken wordt een onderzoek van RHDHV ten behoeve van Knooppunt Hoevelaken gebruikt. GIA / SGLA gaat hierbij voorbij aan het feit dat in de modellen voor de Westelijke Ontsluiting voor de planjaren Knooppunt Hoevelaken als gerealiseerd is meegenomen. De effecten van de realisatie van Knooppunt Hoevelaken zijn dus al verwerkt in de prognoses, de veronderstelde extra verlaging in de toekomst is daarmee onjuist. Mocht het zo zijn dat de openstelling van de uitbreiding van Knooppunt Hoevelaken na het planjaar 2025 plaats zal vinden dan heeft dat als gevolg dat de optredende intensiteiten op de Westelijke Ontsluiting hoger zullen zijn dan geprognosticeerd. Deze extra toename zal dan optreden tot het moment van openstelling van de uitbreiding van Knooppunt Hoevelaken, na openstelling zal de intensiteit op de Westelijke Ontsluiting weer afnemen. 4.15

COVID-19 heeft een effect op de economie en de huidige mobiliteit en daarmee ook op de intensiteitsontwikkeling op de Westelijke Ontsluiting. Daarnaast is er het mogelijke effect op de toekomstige mobiliteit. De door GiA / SGLA aangehaalde studie van het 'Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid' gaat uit van een intensiteitsdaling van 9% als gevolg van structureel meer thuis werken. Dat is gebaseerd op algemene verdelingsprincipes die niet zonder meer op de Westelijke Ontsluiting kunnen worden toegepast. Een aantal instituten die langs de Westelijke Ontsluiting liggen lenen zich bijvoorbeeld niet voor structureel meer thuiswerken, zoals de Bernhardkazerne en Dierenpark Amersfoort. 5.14

Vraag 10:
Onderschrijft het college de in tabel 1 op pagina 8 gepresenteerde data in de analyse van GiA/SGLA? Indien nee: welke data zijn juist en welke data niet? Indien de tabel onjuiste data bevat: wat zouden die data dan wel moeten zijn? En welke getallen moeten er in de met een vraagteken aangeduide vakken van de tabel worden ingevuld?

Vraag 11;
GiA / SGLA laten op pagina's 8 en 9 van hun analyse zien, d.m.v. de door de gemeente aangeleverde data uit het verkeersmodel en de snelheidsberekeningen uit Aimsun, dat bij verbeterde omstandigheden (geoptimaliseerde VRI instellingen) en minder verkeer de doorstroomsnelheid daalt. Dat is tegenstrijdig aan wat wij zouden verwachten. Welke verklaring heeft het college voor een dalende doorstroomsnelheid bij afname van de verkeersintensiteit?

Antwoord 10 en 11:
Het college heeft op de analyse op pagina 8 en 9 de volgende opmerkingen:

- *Er worden getallen uit het rapport uit 2004 gebruikt, deze studie is niet gebruikt voor de Westelijke Ontsluiting, zie ook antwoord 5;* 4.16
- *Ten aanzien van de intensiteiten, zie antwoord 3 en 4;* 4.17
- *In de schriftelijke beantwoording van de mondeling gestelde vragen* 2020-121 5.15

zijn in de tabel de intensiteiten op de spoorwegovergang voor 2014 en 2015 (situatie zonder aanleg WO) weergegeven. De getallen die SGLA / GIA noemt komen niet overeen met de in 2020-121 genoemde getallen;

Alhoewel ten tijde van het opstellen van het verkeersmodel voor 2025 er geen vastgestelde plannen waren voor het verhogen van het aantal treinen, is op 15 december 2020 het aantal treinen van 12 naar 16 treinen per uur verhoogd. Dit is nog niet meegenomen in de modellering en zal dus een negatief effect op de doorstroming hebben. 4.18

De intensiteiten uit de modelberekeningen zijn opgenomen in tabel 1 van de beantwoording van 2020-130. Deze intensiteiten zijn op de doorsnede van de Barchman Wuytierslaan tussen de Daam Fockemalaan en de ingang naar de kazerne en op de Daam Fockemalaan net ten zuiden van de kruising met de Barchman Wuytierslaan. De kolommen 1/2 en 3/4 komen uit tabel 1 van 2020-130. De kolommen met doorsnede zijn de opgetelde richtingen om tot een doorsnede intensiteit te komen. Het college herkent de getallen niet die door GIA / SGLA zijn gebruikt.
Het jaar 2004 is niet in onderstaande overzicht niet opgenomen.

	BW-laan - WEST						DF-laan					
	1		2		doorsnede	doorsnede	3		4		doorsnede	doorsnede
	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS	OS	AVS
Model 2011, basisjaar	699	778	835	788	1534	1566	660	755	615	582	1275	1337
Model 2011: 2020	948	1002	909	958	1857	1960	783	742	698	700	1481	1442
Model 2014: basisjaar	705	782	617	851	1322	1633	492	735	627	556	1119	1291
Model 2014: 2025	855	822	696	1161	1551	1983	534	943	698	594	1232	1537

Voor het jaar 2025 zijn in de ochtendspits lagere intensiteiten dan voor 2020 en voor de avondspits zijn hogere intensiteiten geprognosticeerd. Het beeld dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits klopt met de tellingen, zie antwoord 3.

Zoals in antwoord 8 is aangegeven, is de doorstroomsnelheid van meer factoren afhankelijk dan alleen de intensiteit. Bij de actualisatie van het verkeersmodel zijn nieuwe ontwikkelingen ingebracht en is ook nieuwe infrastructuur toegevoegd. Uit de tabel blijkt ook dat de kruispuntbelasting van de kruising Daam Fockemalaan - Barchman Wuytierslaan in 2020 anders is dan in 2025. Al deze zaken hebben effect op de verkeersstromen en de doorstroomsnelheden op de gehele route. Dat betekent dat de algemene stelling 'lagere intensiteiten leiden tot hogere doorstroomsnelheden' niet zonder meer opgaat. 5.16

Vraag 12:
Onderschrijft het college de in tabel 2 op pagina 10 gepresenteerde data in de analyse van GiA/SGLA? Indien nee: welke data zijn juist en welke data niet? Indien de tabel onjuiste data bevat: wat zouden die data dan wel moeten zijn?

Antwoord 12:
Ten aanzien van deze tabel heeft het college de volgende opmerkingen: 5.17

- *Ook hier worden gegevens weer vergeleken met modelgegevens uit 2004, een model dat niet is gebruikt.*
- *In de beantwoording van vraag 11 is aangegeven dat het college een aantal getallen niet herkend.*
- *In deze tabel staan percentages voor 'groeicapaciteit' en 'drukste uur vrij'. De restcapaciteit voor een route is niet te berekenen door de intensiteit door de capaciteit te delen. Een dergelijke berekening suggereert namelijk een recht*

evenredig verband tussen intensiteit en restcapaciteit. De werkelijkheid is vele malen complexer want het gaat om een route waarbij op een aantal punten interactie met zijwegen is. De dynamische simulering geeft geen restcapaciteit als resultaat.

De juiste intensiteitsgegevens zijn bij vraag 11 beantwoord. De laatste kolom suggereert nieuwe modelberekeningen. Het college laat geen nieuwe berekeningen maken. Het college levert daarom geen tabel met gecorrigeerde gegevens.

Vraag 13:
Hoe verklaart het college de met Aimsun berekende grote snelheidsverschillen tussen de spitsuren?

Vraag 14:
Hoe kan het dat de snelheidsverschillen tussen de spitsuren voor de berekening 2025 zelfs nog groter zijn dan de berekening 2020, terwijl de verkeersintensiteit ten opzichte van de berekening 2020 lager ligt?

Vraag 15:
Hoe verklaart het college de door GiA/SGLA geconstateerde grote verschillen tussen de berekende doorstroomsnelheden en de gemeten snelheden van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)?

Vraag 16:
Is het college het met GiA/SGLA eens dat de berekende snelheden met Aimsun grote verschillen laten zien met de gemeten snelheden van de NDW en dat daarmee het Aimsun model niet goed gevalideerd is? Indien nee: waarom niet en wat verklaart volgens het college dan het grote verschil met de gemeten werkelijkheid?

Vraag 17:
Hoe verklaart het college de door GiA/SGLA geconstateerde inconsistenties tussen de Aimsun uitkomsten onderling?

Antwoord 13, 14, 15, 16 en 17:
Het college is het niet eens met uw stelling dat er sprake is van grote snelheidsverschillen. Dat er sprake is van snelheidsverschillen is logisch. In model 2014 zijn nieuwe ontwikkelingen ingevoerd ten opzichte van model 2011. De berekende doorstroomsnelheid is van meer factoren afhankelijk dan alleen de intensiteit op de hoofdroute. Als op één aansluiting meer verkeer van een zijtak komt, dan heeft dat effect op de verkeersregeling met een langere cyclustijd als gevolg. De gegevens zijn voor de autonome situatie waar meer aansluitingen zijn dan in het vastgestelde plan. Dat betekent meer mogelijke verstoringen en invloeden op de doorstroomsnelheid van de Westelijke Ontsluiting. 4.19

Het is ook logisch dat er verschillen zijn tussen de Aimsun berekeningen en de huidige situatie (2020 pre Covid). De geprognosticeerde intensiteiten voor 2025 zijn immers nog niet bereikt. Zoals in de voorgaande vragen is aangegeven is er geen lineair verband tussen intensiteit en doorstroomsnelheid. Dat de snelheden nu ruim boven de VERDER norm liggen is daardoor niet vreemd.

Eerder is al aangegeven dat met name de combinatie van de gelijkvloerse spoorwegovergang met de verkeersregeling Daam Fockemalaan - Barchman Wuytierslaan een wankel evenwicht kent. Als gevolg van de sluiting van de spoorbomen neemt de wachtrij voor de verkeerslichten toe. Wanneer het hiaat tot de volgende treinpassage groot genoeg is kunnen de verkeerslichten het verkeer verwerken zodat er geen wachtrij meer staat bij de volgende treinpassage. Als de wachtrij niet verwerkt is door de VRI zal

de wachtrij sneller toenemen. Dit wankele evenwicht is afhankelijk van de optredende intensiteiten en het aantal treinpassages. Met de toename van het aantal passagierstreinen in de spits van 12 naar 16 per 15 december 2020 worden de hiaten kleiner is zal er sneller sprake zijn van wachtrijvorming.

In de 'uitleg verkeersmodel' van september 2015 wordt ingegaan op de verschillen tussen model 2011 en 2014. In deze uitleg wordt aan het slot de volgende conclusie getrokken:

> *Samenvattend kan gesteld worden dat het nieuwe verkeersmodel niet tot wezenlijk andere verkeersprognoses leidt en dat de situatie zonder maatregelen niet voldoet aan de doorstroomeisen.*

Het college staat nog steeds achter deze conclusie.