

Bijlage 6: Puntsgewijze reactie op de 44 gevonden onregelmatigheden in de antwoorden van het College op de schriftelijke vragen Amersfoort2014 over de Verschillenanalyse verkeer project Westelijke Ontsluiting (antwoorden College d.d. 23 maart 2021 nummer [2021-046](#)).

Inleiding

Het College van B&W antwoordt op 23 maart 2021 op raadvragen d.d. 2 maart 2021 dat het College nog steeds achter zijn conclusie uit september 2015 staat, dat het verkeersmodel 2014 niet tot wezenlijk andere verkeersprognoses leidt en dat de situatie zonder maatregelen niet voldoet aan de doorstroomseisen. Deze beantwoording is echter tegenstrijdig met de daadwerkelijke ontwikkeling in de periode 2004-2019. Ook is ze tegenstrijdig met de reeds gevonden ernstige fouten in het verkeersmodel:

- verkeersbewegingen ziekenhuis;
- arbeidsplaatsen en groeicijfers bedrijventerrein;
- onjuiste kalibratie en niet specifiek voor de westelijke ontsluiting;
- geen regionale validatie en geen regionaal model;
- aantal treinen (spoor vol/overbelast verklaard door ProRail dus geen verdere groei in aantal treinen);
- onjuiste groeicijfers kazerne;

en de conclusies van de verkeersexperts ir. J. Lax (XTNT) en prof.dr. B. van Wee (TU-Delft).

Uit deze beantwoording blijkt dat opnieuw dat door het College van B&W op zijn minst onvolledige en onjuiste informatie aan de Gemeenteraad is verstrekt:

1. De tabellen 1, 3 en 4 van het College zijn onzorgvuldig en zelfs onjuist omdat in de planjaren 2020 en 2025 de verbreding van de A1, A28 en knooppunt Hoevelaken reeds zijn verwerkt. Daardoor worden de cijfers en percentages verkeerd aan de raad gepresenteerd (te hoog omdat het verkeersmodel -16% auto's rekent door de aanleg van knooppunt Hoevelaken en Hoevelaken als zijnde gerealiseerd in de resultaten van planjaar 2020 en planjaar 2025 is meegenomen).
2. Ook het aantal treinen, een cruciale factor in de reistijden, wordt onjuist in de antwoorden verwerkt (te laag met 12 treinen i.p.v. 16 treinen waardoor het lijkt alsof de reistijden van het model betrouwbaarder zijn berekend dan dat in werkelijkheid het geval is). Zowel in planjaar 2020 als in planjaar 2025 is in de modellen echter uitgegaan van 16 treinen per spitsuur. Zie ook pagina 12 van het collegebericht aan de raad van 29 mei 2020 ([2020-086](#) + [gecorrigeerd 2020-144](#)). Bovendien is het spoortracé Utrecht-Amersfoort door ProRail op 23 juni 2017 vol/overbelast verklaard (zie bijlage 14 ProRail overbelastverklaring). Ook voor de toekomst zijn geen uitbreidingen van het tracé Utrecht-Amersfoort gepland ([ProRail Netverklaring 2021](#) pagina 184 baanvak Utrecht - Amersfoort: 'Er zijn geen maatschappelijk rendabele oplossingsrichtingen om het knelpunt weg te nemen.'). Overigens is het ondertunnelen van deze spoorwegovergang geen oplossingsrichting waarmee de treincapaciteit op het tracé kan worden verhoogd.
3. Het College kan wel stellen dat er in de toekomst een probleem ontstaat, maar de daarvoor benodigde ontwikkelingen en data ontbreken. De werkelijke situatie 2004-2019 laat een forse daling zien en geen stijging. De reistijd bedraagt in 2019 pre-Covid volgens de NDW ca. 4 minuten i.p.v. de voorspelde 11 minuten. Tevens blijkt dat niet is voldaan aan de bewaarplicht van de archiefwet omdat de data van het verkeersmodel niet zijn bewaard. Een controle door de Gemeenteraad op de verstrekte informatie is daarmee onmogelijk gemaakt.
- 4-6 De onjuiste, onvolledige en onduidelijke/niet onderbouwde informatie in de beantwoording van de raadvragen nader uitgewerkt met in kleur gemarkeerde onregelmatigheden (19 punten met onjuiste informatie; 17 punten met onzorgvuldige informatie; 8 punten met onduidelijke/niet onderbouwde informatie) en puntsgewijze reactie op de 44 gevonden onregelmatigheden in de antwoorden van het College van 23 maart 2021.

4. Lijst met onjuistheden

4.1-“Het model is ook gecontroleerd en vastgesteld door alle betrokken overheden.”

Dit is onjuist en volgens Rijkswaterstaat en gemeente Soest ook niet het geval.

Het College handhaaft in zijn beantwoording zijn standpunt dat het model is gecontroleerd en vastgesteld door alle betrokken overheden (provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat). Dit was ook het standpunt van de gemeente in de beroepsprocedure bij de Raad van State in 2017 en dat standpunt is door de Afdeling overgenomen in haar uitspraak d.d. 24 januari 2018.

Die regionale controle blijkt achteraf echter onjuist en onvolledig. Navraag bij de gemeente Soest en Rijkswaterstaat leert dat er geen regionaal gevalideerd Eemland-model uit 2014 bestaat. Model 2014 is een specifiek door en voor Amersfoort gemaakt model uit 2014 voor een ander project (project Kersenbaan). Dit specifiek voor het project Kersenbaan gemaakte model 2014-2025 is echter ook voor de Westelijke Ontsluiting gebruikt. Het model bevat andere meetpunten en minder kalibratiepunten voor de Westelijke Ontsluiting dan het model 2011. Model 2011 is wel specifiek voor de Westelijke Ontsluiting gemaakt met o.a. uitgebreide tellingen en extra meetpunten. De gemeente heeft in model 2014 nagelaten om de specifieke tellingen en extra meetpunten van de Westelijke Ontsluiting mee te nemen. Dit ondanks de grote invloed van het verdwijnen van de jaarlijks ruim 2 miljoen auto's van het in die periode verhuisde ziekenhuis De Lichtenberg. Dat bij het maken van een nieuw verkeersmodel voor een lokaal project ook het regionale Eemland-model wordt hergebruikt en deels gegevens uit een eerder Eemland-model zijn gebruikt en/of aangepast, is logisch. Maar dat betekent niet dat een model voor een project in Amersfoort regionaal is gecontroleerd en dat de data zijn gevalideerd.

Het door Amersfoort in de bestemmingsplanprocedure gebruikte verkeersmodel uit 2014 blijkt in de praktijk dan ook niet regionaal gevalideerd en niet gebruikt door andere overheden. Soest gebruikt het Eemland-model 2012-2030 bij haar verkeersplannen maar wachtte in 2018 nog steeds op het gereedkomen van het nieuwe Eemland-model 2017-2030 (zie eindnoot ⁱ email Eemlandmodellen Soest). Dit omdat o.a. was gebleken dat het voorgaande Eemland-model 2012-2030 groei liet zien op de Birkstraat en er in werkelijkheid geen groei was in de periode 2011-2018 (groeipercentages Eemland-model 2012-2030 waren hoger dan die van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de welvaart & leefomgeving). Het ontbreken van regionale validatie in het Amersfoortse model 2014-2025 is de reden dat Rijkswaterstaat het model 2014 niet erkent als regionaal model en ook niet als gevalideerde input gebruikt voor haar verkeersmodellen voor knooppunt Hoevelaken. Rijkswaterstaat maakt gebruik van Eemland-model 2012-2030 (zie [Rijkswaterstaat-Deelrapport-Verkeer-knooppunt-hoevelaken](#), paragraaf 3.1.2). Overigens is de naam van het Eemland-model inmiddels gewijzigd in Verkeersmodel Regio Amersfoort 2017-2030 (zie [Verkeersmodel Regio Amersfoort](#)). Het ontbreken van regionale controle en validatie kan hebben bijgedragen tot het niet ontdekken van de ernstige fouten in de invoerdata (arbeidsplaatsen bedrijventerrein, ziekenhuis, kazerne).

De informatie uit de verkeersmodellen 2011 en 2014 is door het College niet openbaar gemaakt en ook niet verstrekt (slechts na 9 maanden doorvragen van raadsleden kwam in september 2020 een beperkt deel van de verkeersintensiteiten openbaar). Overigens kunnen wij ons niet voorstellen dat regionale modellen door andere overheden zoals Rijkswaterstaat niet conform de archiefwet bewaard zouden zijn (20-jarige bewaartermijn beleidsinformatie). Amersfoort blijkt echter haar eigen verkeersmodel project Kersenbaan 2014 en de bijbehorende Aimsum snelheidsberekeningen niet te hebben bewaard.

4.2-“Deze verschillenanalyse is gebaseerd op eerdere stukken van Groen in Amersfoort en andere partijen waar die door het college zijn weerlegd”

De verschillenanalyse is gebaseerd op de door gemeente op 8 september 2020 openbaar gemaakte verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel (Collegebericht [2020-121](#)). Dit na raadvragen op 18 maart 2020 en 12 juni 2020. Alleen met die openbaar gemaakte informatie is de verschillenanalyse mogelijk geworden. Ook de zinsnede “zijn weerlegd” is onjuist. Het zou een extra boekwerk vergen om dit verder uit te werken, maar alleen al de onjuiste weerleggingen over de 5 gevonden hoofdfouten spreken voor zich:

-ziekenhuis: rondom het ziekenhuis gemeten= onwaar (niet gedaan); oude informatie over parkeerplaatsen gebruikt van ander ziekenhuis en geen onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen ziekenhuis;

-arbeidsplaatsen bedrijventerrein: wel fout van circa 1800 arbeidsplaatsen door bedrijf;

-kalibratie: specifiek voor ander project (Kersenbaan) en niet met de extra meetpunten voor de Westelijke Ontsluiting (ondanks verhuizing ziekenhuis met ruim 2 miljoen auto's per jaar);

-tweede entree kazerne: Defensie wilde wel meewerken;

-groei cijfers bedrijventerrein en kazerne: veel te hoog en geen juiste verklaring.

4.3-“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”

Tussentijds is model 2004 ook in de participatie bij de start van het project ingebracht en aan de orde gekomen. In 2011 bleek dat er een forse daling van het aantal auto's was in de periode 2004-2010. Ook de voor planjaar 2010 voorspelde reistijden bleken in de participatie onjuist. Door de projectleider van de gemeente is hier in de verslagen ook melding van gemaakt.

Overigens zou het project nooit een vervolg hebben gekregen als verkeersmodel 2004, de moeder aller verkeersmodellen, de verkeerskundige Nut & Noodzaak niet zou hebben onderbouwd. Verkeersmodel 2011 is een vervolgstap van het project (subsidie-aanvraag & tracékeuze); net zoals model 2014 een vervolgstap is (bestemmingsplan).

De data uit dit verkeersmodel 1 (verkeerskundige nut & noodzaak) geeft, naast een mogelijk toekomstscenario met westtangent van 2 rijbanen, als uitgangspunt een toekomstscenario van de huidige weg zonder westtangent over de periode 2004-2020. Dit op de doorsnede spoorwegovergang. In de verschillenanalyse zijn alleen de verkeersdata van de huidige weg zonder westtangent ter referentie gebruikt (zie eindnoot Westtangent verkeerskundige Nut en Noodzaak, pagina 15 tabel 3.4ⁱⁱ en pagina 16 tabel 3.5ⁱⁱⁱ; daarnaast pagina 25 tabel 6.1 en 6.2^{iv} + pagina 27 tabel 6.3^v met de 2 richtingen spoor). Elke vergelijking van de verkeersmodellen 2 en 3 met het verkeersmodel 1 in de verschillenanalyse is gebaseerd op deze doorsnede spoorwegovergang zonder westtangent en daarmee de enig juiste vergelijking van de 3 modellen die in het besluitvormingsproces (model 1 nut&noodzaak + model 2 subsidie&tracékeuze + model 3 bestemmingsplan) zijn gebruikt.

De verkeersintensiteiten van het verkeersmodel 2 (subsidie&tracékeuze) zijn nog steeds niet volledig openbaar gemaakt.

Zelfs in maart 2021 kan de gemeente geen helderheid verschaffen over de juistheid en volledigheid van de data in het verkeersmodel.

Dat in 2011 en 2014 de informatie is ge-update, is volstrekt logisch. Daar is ook rekening mee gehouden in de analyse. Zo was knooppunt Hoevelaken oorspronkelijk voorzien voor 2020 in verkeersmodel 2011. In verkeersmodel 2014 is dat verschoven naar 2022. Nu dit nog verder in de toekomst komt te liggen, of het project knooppunt Hoevelaken wellicht zelfs nog wordt aangepast, is om een onderling juiste vergelijking te

kunnen maken tussen de modellen de oplevering van knooppunt Hoevelaken verschoven tot na 2025. De woningbouwplannen voor 13.500 nieuwe woningen in de periode 2020-2030 worden ook telkens tussentijds ge-update.

De kern van de verschillenanalyse betreft de foute berekeningen voor de planjaren 2020 en 2025 in de verkeersmodellen 2004, 2011 en 2014. Dit op de belangrijkste doorsnede: de spoorwegovergang.

4.4-“Daarnaast gaat de verschillenanalyse voorbij aan de reactie vanuit het college op eerdere berichten van Groen in Amersfoort.”

De verschillenanalyse gaat niet voorbij aan de reacties vanuit het college, maar is daar juist een vervolg op.

De geschiedenis:

2018: Groen in Amersfoort en SGLA ontdekken fouten in de verkeersmodellen 2011 en 2014.

-ziekenhuis

-arbeidsplaatsen bedrijventerrein

-kalibratie model 2014

2019: MKBA

2020: Data-onderzoek Groen in Amersfoort, XTNT + Professor Van Wee

XTNT stelt vast dat de voorspellingen van verkeersmodel 2014 voor het planjaar 2025 onmogelijk werkelijkheid kunnen worden.

Professor Van Wee controleert dit en bevestigt deze conclusies. Gemeente kom met je data.

September 2020: gemeente komt na raadsvragen eindelijk met een deel van de data.

Groen in Amersfoort en de Vereniging SGLA maken met ondersteuning van verkeerskundigen en professor Van Wee een verschillenanalyse en vergelijken daarin de gemeentelijke data uit de verkeersmodellen 2011 en 2014 met die van rijksoverheid (Nationale Databank Wegverkeersgegevens, Centraal Bureau voor de Statistiek) en dataleveranciers Google/TomTom.

Onderstaande grafiek geeft de verkeersintensiteiten van de 3 gebruikte verkeersmodellen en de daadwerkelijk getelde aantallen op de spoorwegovergang weer:



Toelichting grafiek:

- Groene lijn: autotellingen en metingen van de gemeente (2004+2011 tellingen, 2014-2019 continue tellingen automatische verkeersregelinstallatie); tellingen sluiten aan op metingen rijksoverheid (nationale databank wegverkeersgegevens 2017-2020 pre-covid); het covid-effect is afkomstig van de TomTom-verkeerscijfers 2020.
- Rode, blauwe en grijze stippellijnen: de 3 versies van het verkeersmodel (rood versie 1 Nut & Noodzaak 2004, blauw versie 2 Subsidie&Tracébesluit 2011, grijs versie 3 Bestemmingsplan 2014). Van versie 1 en 2 zijn na planjaar 2010 en 2020 de gepubliceerde groeiverwachtingen gebruikt om de situatie 2020-2025 te kunnen vergelijken met versie 3 die planjaar 2025 heeft.
- Alle aantallen zijn genormeerd waarbij de getelde intensiteit in 2004 gesteld is op 100.

De verkeersintensiteit op de spoorwegovergang heeft sinds 2004 een dalende trend van 28% in de periode 2004-2019. Die dalende trend is in 2011 vastgesteld in tellingen en de gemeente beschikt vanaf 2012 over automatische tellingen van de aan de spoorwegovergang gekoppelde VRI-installatie.

De dalende trend (ondanks de stijging van het aantal inwoners met 17,6%) is al jaren bekend bij de gemeente. Deze dalende trend ontbreekt echter in documenten van het College en in antwoorden op raadvragen over de verkeersmodellen.

Met de op 8 september 2020 door het College verstrekte data van het verkeersmodel 2014 (bestemmingsplan) worden de eerdere conclusies van XTNT en professor Van Wee bevestigd: 'Het verkeersmodel 2014 kan onmogelijk realiteit worden en geeft daarmee een onjuist beeld van de te verwachten situatie'.

4.5-“Zij herhaalt haar eerder door het college weerlegde beweringen en baseert daar haar verschillenanalyse op.”

De verschillenanalyse is niet gebaseerd op de door het college weerlegde beweringen. Zij is gebaseerd op de voor het eerst in september 2020 openbaar gemaakte informatie van de gemeente en deze is vervolgens vergeleken met de gegevens van o.a. provincie, rijksoverheid (NDW en CBS) en dataleveranciers Google/TomTom.

De verschillenanalyse is ook niet gebaseerd op eerder door het College weerlegde stukken, maar richt zich in hoofdzaak op de op 8 september 2020 door de gemeente voor het eerst openbaar gemaakte verkeersintensiteiten 2014-2025 van het Amersfoortse verkeersmodel 3 (bestemmingsplan).

Zie ook Inleiding en 4.2.

4.6-“Een van deze ontwikkelingen is de wijziging in de dienstregeling van NS; per 15 december 2020 is het aantal treinpassages op de gelijkvloerse spoorovergang in de spits van 12 naar 16 gestegen. Deze toename is niet in de gebruikte verkeersmodellen meegenomen.”

Per 15 december 2020 is niet het aantal treinen in de spits van 12 naar 16 gestegen, maar buiten de spits.

De 16 treinen zijn in de verkeersmodellen meegenomen.

Zie ook Inleiding punt 2.

4.7-“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,”

Zie inleiding punt 2 en 4.6

Is dit een mogelijke verklaring voor rekenfouten in de snelheidsberekeningen? Zitten er wellicht meer dan 16 treinen in die berekeningen?

Het baanvak Utrecht – Amersfoort is door ProRail op 23 juni 2017 vol/overbelast verklaard (bijlage 14). Er komen in de spitsuren geen treinen meer bij. Er zijn volgens ProRail geen maatschappelijk rendabele oplossingsrichtingen om het knelpunt weg te nemen ([ProRail Netverklaring 2021](#) pagina 184 baanvak Utrecht – Amersfoort: ‘Er zijn geen maatschappelijk rendabele oplossingsrichtingen om het knelpunt weg te nemen.’). Ondertunneling levert geen extra capaciteit. Het tracé is ook geen onderdeel van TenT.

4.8-“een hogere woningbouwopgave op de Wagenwerkplaats en Isselt en ook overige op dit moment nog niet vastgestelde ontwikkelingen elders in de stad.”

Alle bekende ontwikkelingen en groeiprognoses zijn meegenomen in het verkeersmodel. Ook die van de Wagenwerkplaats en Isselt (langs Eem en Spoor). Welke aantallen precies zijn meegenomen houdt het college echter geheim in de black-box van het verkeersmodel.

In het rapport van XTNT, de conclusies van professor Van Wee en ook in de Verschillenanalyse is uitgegaan van de groei met 13.500 nieuwe woningen in de periode 2020 - 2030. Dit geeft een groei van circa +3% auto's in de spits bij de spoorovergang. De verwachte vrije groeicapaciteit na 2030 is dan nog circa +69%. Er kunnen dus ook na 2030 nog zeer veel extra woningen worden bijgebouwd.

Een mogelijk nieuwe ontwikkeling is het na 2030 realiseren van een autoluwe Stadsring. Het aantal extra auto's daarvan op de Westelijke Ontsluiting is recent door RHDHV uitgerekend, maar niet gepubliceerd. Aangezien het verplaatsen van het verkeer in dit idee het doorgaand verkeer betreft, is het te verwachten effect op de Westelijke Ontsluiting relatief gering en met name in de spitsuren. Voor de richtingen Hilversum, Almere, Amsterdam en de hoofdroutes naar Oost- en Noord-Nederland wordt de Westelijke Ontsluiting niet gebruikt. Maar ook voor de enig relevante hoofdroute, die van en naar richting Utrecht, is de WO simpelweg voor het overgrote deel van de inwoners geen logische route. Het effect op de verkeersbewegingen van de arbeidsplaatsen Isselt en Bernhardkazerne in de spitsuren is bij de plannen verwaarloosbaar. Bovendien zorgt extra woningbouw op bedrijventerrein Isselt voor een vermindering van de arbeidsplaatsen en het woon-werk verkeer. De geplande verplaatsing van ROVA van bedrijventerrein Isselt naar bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoef aan de oostkant van de stad, met veel vrachtverkeer en circa 1000 auto's per dag, is daar een goed voorbeeld van.

4.9-“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.”

Het percentage doorgaand verkeer op de Westelijke Ontsluiting is volgens het verkeersmodel zeer beperkt; maximaal 2,8%. De deels bredere A1 lost ook niet de problemen van knooppunt Hoevelaken op. De verbetering van knooppunt Hoevelaken, in het verkeersmodel opgenomen als zijnde gerealiseerd in 2023, levert wel een aanzienlijke vermindering van het aantal auto's op de Westelijke Ontsluiting (-16,3% volgens het verkeersmodel).

4.10-“Bovendien worden de getelde intensiteiten vergeleken met de modelresultaten uit 2004. Behalve dat 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 mank”

Het huidige onderdeel van de volledige proces, is de procedure bestemmingsplan. Dit betreft slechts verkeersmodel 2014. Dit verkeersmodel 3 is mede gebaseerd op de eerdere verkeersmodellen. Het model 1 (verkeerskundige Nut & Noodzaak) uit 2004 is de eerste, en belangrijke, stap voor de verdere procedure met model 2 (subsidie & tracékeuze) en model 3 (bestemmingsplan). In het huidige project zijn alle 3 de verkeersmodellen gebruikt.

Zie ook 4.3.

Overigens zijn in de Verschillenanalyse de enig mogelijke en enig valide vergelijkingen gemaakt tussen alle drie de verkeersmodellen: de vergelijking van verkeersintensiteiten op de doorsnede spoorwegovergang en de vergelijking van de gemiddelde snelheden op het tracé in km/u .

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

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de rapportage uit 2004 zijn identiek; de bestaande weg voor de snelheden en de bestaande spoorwegovergang voor de aantallen auto's.

De titel van het rapport is ‘Westtangent Verkeerskundige Nut en Noodzaak’ (November 2004 / Eindrapport) (zie bijlage 15)

Zie 4.10

Overigens is het weinig zinvol om het model 2014 van het bestemmingsplan slechts te vergelijken met het identieke model van het bestemmingsplan 2014. Dat is namelijk het enige verkeersmodel dat in de bestemmingsplanprocedure is gebruikt.

De Verschillenanalyse vergelijkt juist alle drie de in het proces gebruikte verkeersmodellen. Dat er in model 2004 wellicht grotere fouten zitten, meer treinen in planjaar 2020 zijn verwerkt en hogere groeipercentages zijn toegepast dan in model 2011 of in model 2014 doet niets af aan de vergelijking van aantallen en snelheden tussen de 3 modellen. Ook maakt het voor de vergelijking geen verschil dat de modellen zelf technisch een andere methodiek kennen en meer of minder kalibratiepunten gebruiken. De verschillenanalyse gaat niet over de techniek maar over de in het proces toegepaste uitkomsten van de 3 modellen.

4.12-“Het rapport noemt voor de BW-laan – NOORD 900 motorvoertuigen voor het drukste uur per richting. Op basis hiervan doet de SGLA/GIA de aannahme dat dit 1800 motorvoertuigen op deze doorsnede is,”

Zie bijlage 14, ‘Westtangent Verkeerskundige Nut en Noodzaak’ November 2004/Eindrapport, de pagina's 15 - tabel 3.4 (capaciteit spoorwegovergang voertuigen per uur per richting “normaal”) en 16 -tabel 3.5 (Intensiteit versus capaciteit in de drukste richting, voertuigen per uur per richting). Dit levert een gemiddelde intensiteit in de spitsperiode van 900 en een drukste intensiteit van 1050. Het drukste uur is circa 15% drukker dan het gemiddelde van de twee drukste uren. In de vergelijkingen van de verschillenanalyse is bij alle modellen uitgegaan van de enig beschikbare en controleerbare aantallen; de gemiddelden per rijrichting per uur. In de vergelijking van de gemiddelde snelheden is uitgegaan van de verschillende gerapporteerde uren en is terdege gekeken naar die snelheden in het drukste uur.

Zie ook pagina 10 van de Verschillenanalyse (bijlage 5): “Het verschil tussen het drukste spitsuur en het gemiddelde spitsuur is volgens het gemeentelijk verkeersonderzoek vastgesteld op 15% . Op basis van de nu openbaar geworden verkeersintensiteiten is daarmee de intensiteit en vervolgens de vrije capaciteit in het drukste spitsuur te berekenen voor zowel 2020 en 2025. Dan blijkt dat ondanks een lager aantal auto's en

hogere vrije capaciteit de via Aimsun berekende snelheidsverschillen tussen beide spitsuren in 2025 groter zijn dan die in 2020. Dat gaat lijnrecht in tegen wat normaal te verwachten zou zijn en kan niet kloppen.”

Ook dit specifieke onderdeel is door professor Van Wee beoordeeld. Zelfs bij een maximaal aantal auto's in de gerapporteerde uren kunnen de met het programma Aimsun berekende snelheden niet kloppen.

4.13-“Deze gedachtengang gaat op de volgende punten mank:...(4 punten genoemd) “

1-Onjuist: het 2x2 dwarsprofiel is niet gebruikt; slechts de voertuigaantallen 2004-2010+2020 zonder Westtangent, de huidige situatie dus met 2x 1 dwarsprofiel is gebruikt.

2-Onjuist: het is niet bekend dat het getal een telling is of een prognose, maar er zijn in 2000 tellingen uitgevoerd en in januari 2003 is middels modelruns en de cijfers van de situatie 2002 het verkeersmodel 2004 gemaakt. Je mag er dan ook vanuit gaan dat de startcijfers 2004 van het verkeersmodel zeer nauwkeurig zijn. De VRI's waren bovendien reeds uitgerust met filedetectie en ook die informatie was bekend. Bij die 900 startwaarde die het verkeersmodel 2004 geeft had men destijds prima een foutmarge kunnen vermelden. En dat kun je feitelijk bij alle getallen doen. Die minimale verschillen doen echter geen afbreuk aan de grafieken met modelresultaten en conclusies.

3-Onjuist: de vermelde 900 motorvoertuigen kan prima met 2 worden vermenigvuldigd. Dat doet het rapport Verkeerskundige Nut en Noodzaak 2004 (bijlage 10g) namelijk zelf ook. Zie tabel 6.3 waar op de BW-laan 1.800 is opgenomen voor de twee richtingen samen.

4-Onjuist: de aantallen in het rapport zijn van de doorsnede spoorovergang. In paragraaf 3.5 (Verkeersaanbod versus de capaciteit) wordt dit duidelijk beschreven. Zie ook tabel 3.5 en grafiek 3.1. Ook in tabel 6.3 zijn de intensiteiten van de twee richtingen samen (1800 avondspits) opgenomen voor het spookrussende verkeer BW-laan. Dit betreft de som van de twee verkeersrichtingen (2 x 900).

Ook de conclusie van het College is onjuist. Het verkeersmodel Nut en Noodzaak is wel degelijk als moeder van alle verkeersmodellen in de volledige procedure gebruikt (1. Nut en Noodzaak, 2 Subsidie en Tracékeuze, 3 Bestemmingsplan). Nut en Noodzaak is verder ook gebruikt in het huidige project. In de Verschillenanalyse is dat echter niet van belang. Daarin worden slechts de telcijfers van de spoorwegovergang en de snelheden van de 3 modellen vergeleken. De conclusies sluiten aan bij het XTNT rapport, zijn correct en zijn ook nog eens beoordeeld door professor Van Wee die juist extra goed heeft gekeken naar de snelheden. Ook die zijn volgens professor Van Wee juist beoordeeld. De berekeningen die met het simulatieprogramma Aimsun zijn gemaakt kunnen niet kloppen.

Zie ook 4.11, 4.10, 4.3 en de Inleiding.

4.14-“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.”

Het College verwijst naar de door haar in de beantwoording van vragen 3 en 4 gemaakte tabellen (Tabel 1, Tabel 2 en Tabel 3).

De planjaren in tabellen vraag 3 en vraag 4 zijn inclusief het effect Hoewelaken. Deze informatie wordt niet gegeven en ook niet gebruikt. De gemeenteraad wordt onjuist ingelicht.

in de planjaren 2020 en 2025 zijn de verbreding van de A1, A28 en knooppunt Hoevelaken zijn verwerkt. Daardoor worden de cijfers en percentages verkeerd aan de raad gepresenteerd (te hoog omdat het verkeersmodel -16% auto's rekt door de aanleg van knooppunt Hoevelaken en Hoevelaken als zijnde gerealiseerd in de resultaten van planjaar 2020 en planjaar 2025 is meegenomen).

Ter verduidelijking een voorbeeld van de onjuiste informatie aan de gemeenteraad uit tabel 3:

-2019 BW-laan- WEST ochtendspits 88% is in een correcte vergelijking 74%;

-2019 BW-laan-WEST avondspits 78% is in een correcte vergelijking 65%.

4.15-“Voor de aanneming 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 het knooppunt Hoevelaken zijn dus al verwerkt in de prognoses, de veronderstelde extra verlaging in de toekomst is daarmee onjuist.....”

Het onderzoek van de effecten van knooppunt Hoevelaken zijn inderdaad door RHDHV gemaakt. Niet ten behoeve van knooppunt Hoevelaken, maar juist specifiek voor de Westelijke Ontsluiting. Dit effect is -16% op de bestaande weg na aanleg knooppunt Hoevelaken.

Hoevelaken zit in de planjaren 2020 en 2025 als zijnde gerealiseerd meegenomen. Het College verstrekt in de antwoorden en tabellen dan ook onjuiste getallen en percentages aan de gemeenteraad. Om in de tabellen een juiste vergelijking van de huidige cijfers met die van de planjaren te maken moet het effect Hoevelaken in de planjaren worden gecorrigeerd. Het College stelt door dit niet te doen de cijfers en modellen veel gunstiger voor dan dat ze in werkelijkheid zijn.

Kortom: als je naar de actuele VRI-data kijkt moet je rekening houden met een 16% daling van die aantallen in de toekomst (zeer waarschijnlijk na 2025). Door het effect nu al in te boeken wordt de gemeenteraad in de antwoorden van het College verkeerd geïnformeerd.

4.16-“Er worden getallen uit het rapport uit 2004 gebruikt; deze studie is niet gebruikt voor de Westelijke Ontsluiting.”

Onjuist antwoord van het College. De studie is gebruikt voor de Nut en Noodzaak. Overigens is dit model slechts ter vergelijking met de 2 andere gebruikte modellen (Subsidie en Tracékeuze + Bestemmingsplan) opgenomen in de Verschillenanalyse. De conclusie van XTNT en professor Van Wee is juist: het verkeersmodel 2014 (Bestemmingsplan) kan onmogelijk werkelijkheid worden.

Zie ook 4.3

4.17-“Ten aanzien van de intensiteiten, zie antwoord 3 en 4.”

Onjuist. De gebruikte intensiteiten zijn juist. De conclusies van XTNT en professor Van Wee zijn juist. Het College geeft geen antwoord op de vragen 10 en 11. Kennelijk heeft het College geen antwoord op de vragen 10 en 11.

4.18-“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.”

Onjuist. Het aantal treinen in de spits is niet verhoogd op 15 december 2020 maar in december 2019. Zie ook het herziene antwoord van het College:

https://amersfoort.notubiz.nl/document/8308354/1/1228751n_Beantwoording_vragen_2019-030_verkeersontwikkeling_Westelijke_Ontsluiting%2C_herziene_versie .

Ook dit gecorrigeerde antwoord van het College is echter onjuist. De problemen met wachtrijvorming die daar worden geschetst, waren er dan al lang geweest en dat is niet gebeurd. Niet vanaf december 2019, maar ook eerder niet want ook toen waren er al 16 treinpassages in de spits (waarop het verkeersmodel is gebaseerd). De uitbreiding van december 2019 bestond er uit dat NS de hele dag (dus ook buiten de spits) met 16 treinen liet rijden.

Het aantal treinen in de modellen is 16. Het effect is dus wel degelijk meegenomen in de modellering.

Wij hebben het sterke vermoeden dat er meer dan 16 treinen zijn gebruikt in de door het College verstrekte en berekende snelheden, want op basis van de door het College verstrekte verkeersintensiteiten kunnen de snelheidsberekeningen onmogelijk kloppen. Ook de informatie over die snelheidsberekeningen blijkt nu opeens niet bewaard.

Zie ook Inleiding punt 2 en de antwoorden 4.6 en 4.7.

4.19-“Antwoord 13,14,15,16 en 17:.....Het college staat nog steeds achter deze conclusie.”

Het College geeft een onjuist en onvolledig antwoord op de vragen 13,14,15,16,17.

De door de NDW geconstateerde verschillen in snelheid zijn groot.

Er is geen toename van het aantal passagierstreinen in de spits van 12 naar 16.

Het nieuwe verkeersmodel bevat ernstige fouten. Controle is echter moeizaam omdat het College slechts beperkte informatie openbaar heeft gemaakt. Ook blijkt het verkeersmodel niet bewaard. Desondanks staat de College nog steeds achter zijn conclusie. Een conclusie die achterhaald is door de werkelijkheid. Bovendien stellen zowel XTNT als professor Van Wee dat het nieuwe verkeersmodel (2014 bestemmingsplan) onmogelijk werkelijkheid kan worden.

5. Lijst met onzorgvuldige informatie

5.1-“De modellering van de toenmalige huidige situatie werd door de participatiegroep en door de omwonenden tijdens het participatieproces herkend als zijnde correct”

Dit zegt niets over de juistheid van de modellering in het planjaar. En al helemaal niets over de met deze modellering gemaakte snelheidsberekeningen in het planjaar om de subsidie te kunnen aanvragen. Die modellering was ook niet door betrokkenen te controleren omdat de kerninformatie uit het verkeersmodel, de voertuigaantallen in het planjaar, werd achtergehouden en nooit is gepubliceerd.

Ook de bewering dat de participatiegroep en de omwonenden deze huidige situatie herkenden als zijnde correct is weinig relevant. Het gaat namelijk om de situatie in het planjaar waarmee de snelheidsberekeningen zijn gemaakt. Overigens is dat aantal omwonenden zeer beperkt geweest (ca. 20 van de ca. 4000). En ook leden van de participatiegroep hadden weinig vertrouwen in de daarbij gehanteerde werkwijze (uit de notulen participatiegroep 8 september 2011:

De heer Nauta (RHDHV, verkeerskundige) zegt dat het simulatiemodel 2011 is getoetst in klein comité, getoetst aan cijfers van TomTom en getoetst aan de bevolking. De heer De Langen (SGLA, voorzitter) vraagt uit wie “de bevolking” bestaat als er gezegd wordt “de bevolking herkende het beeld”. Mevrouw Van Veen (gemeente Amersfoort, ambtenaar/voorzitter) antwoordt dat er circa twintig mensen aanwezig waren tijdens de inloopbijeenkomst. Zij herkenden het getoonde beeld. Wel werd opgemerkt dat er meer mensen uitgenodigd hadden moeten worden. De heer De Langen vindt twintig mensen niet “de bevolking”. De tekst moet genuanceerd worden. De tekst wordt: “Er is een inloopavond geweest waarop een aantal mensen het beeld herkende”.

Veel vragen over het verkeersmodel en de verkeerstroom in de participatiegroep zijn onbeantwoord gebleven. Dit betreft o.a.:

-de niet noodzakelijk geachte/kaltgestelde 2nd-opinion verkeersmodel (men zou het nu wel in 1x goed doen en de 2nd-opinion door een onafhankelijke partij was daarom niet nodig);

-de niet uitgevoerde stopwatchmetingen van de treintijden;

-vragen over de vertraagde treintijden door de bouwwerkzaamheden aan de dive-under ten tijde van de metingen (ProRail datalogger).

De participatiegroep is overigens nooit tot een unaniem oordeel gekomen. De participatiegroep heeft in meerderheid geadviseerd variant 2 aan te wijzen als voorkeursvariant, waarbij nog een aantal aspecten moest worden uitgewerkt.

5.2-“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)”

De weerlegging is onjuist en onvolledig:

-het is opvallend dat een invoerverschil van +31% arbeidsplaatsen tussen als startdata van model 2011 en model 2014 niet is geconstateerd. Dit ondanks de economische crisis in die periode.

<https://www.groeninamersfoort.nl/wp-content/uploads/2018/11/Groen-in-Amersfoort-20181106-presentatie-Raad-Ext.pdf>

-het College probeerde het verschil te verklaren door een andere gebiedsindeling. Daardoor werden echter 700 arbeidsplaatsen verklaard. Er bleek na controle van de het aantal arbeidsplaatsen in de invoerdata van het verkeersmodel wel degelijk een ernstige fout te zitten in het aantal arbeidsplaatsen. Een bedrijf had circa 1800 arbeidsplaatsen te veel opgegeven.

MKBA

-Wageningen Universiteit weerlegt de kritiek van het College.

[Wageningen Universiteit weerlegt kritiek B&W Amersfoort - Stichting Groen in Amersfoort](#)

XTNT

[Gemeentelijke verkeersprognoses Westelijke Ontsluiting kunnen onmogelijk uitkomen - Stichting Groen in Amersfoort](#)

[Reactie van Groen in Amersfoort op Collegebericht: College geeft gemaakte onjuistheden toe! - Stichting Groen in Amersfoort](#)

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 overeind staat. Eventuele beperkte fouten in de data hebben daarmee vrijwel geen effect op de conclusies van XTNT dat de gemeentelijke verkeersprognoses er 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 constateert dat er vier mogelijke verklaringen zijn voor de grote verschillen tussen de gemeentelijke gegevens en de verzamelde data uit openbare bronnen:

1. De data van het gemeentelijk verkeersmodel bevatten 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.”

Samenvatting 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.
- b) de gemiddelde snelheid op het tracé is ruim 3,5x hoger dan verwacht (35 km/u volgens NDW versus 11 km/u model)
- c) de gemeente geeft geen openheid in de aantallen auto's en snelheidsberekeningen en maakt van het verkeersmodel een black-box.

In bijlage 6 zijn deze elementen nader uitgewerkt.

Professor van Wee concludeert dat de gegevens die ten grondslag liggen aan het XTNT-rapport betrouwbaar zijn en de conclusies daardoor ook. 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) 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 duiden en te verwerken. Al deze data zijn inzichtelijk en verifieerbaar.

Professor Van Wee kent ir. J. Lax van XTNT en beschrijft hem als een zeer deskundig en 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 (Van Wee in [AD-artikel 23 februari 2020](#): *“Het is waar dat mijn vakgenoot Lax één dag had voor het rapport, maar had hij er tien dagen aan gewijd, dan was de belangrijkste conclusie geen andere geweest. Het had hooguit de gebruikelijke en toegestane foutmarge in beeld gebracht. Ik heb trouwens het sterke vermoeden dat Lax er meer dan een dag aan besteedde.”*). 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 verkeersmodel 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.

Bij andere overheden – andere gemeentes dan Amersfoort, regio's, provincies en Rijkswaterstaat - is het gebruikelijk dat deze data openbaar zijn. De black-box van het verkeersmodel wordt daarbij zo transparant mogelijk gemaakt.

De black-box van het verkeersmodel wordt door de gemeente Amersfoort echter extra gesloten gemaakt. Dit ondanks vele vragen naar de data en een toelichting op het model. In de beperkte gegevens die wel zijn gepubliceerd zijn ernstige gebreken ontdekt. Andere overheden publiceren dergelijke modelgegevens in de regel juist extra zorgvuldig en transparant. De door Amersfoort gekozen werkwijze van een gesloten model maakt zelfs een basale controle onmogelijk. Een verkeersmodel toepassen in deze vorm is een ernstige nalatigheid. Het is dan ook niet verwonderlijk dat professor Van Wee tot zijn aanbeveling tot uitleg van de data en de modelresultaten komt.

Inmiddels is gebleken dat de basisbestanden (gegevens) door RHDHV – de maker van het verkeersmodel- niet zijn bewaard.

5.3-“Een groot deel van de analyse leunt op een vergelijking met cijfers uit een rapportage uit 2004.”

Model 2004 vervult slechts een beperkte rol in de analyse. Het is de start van het project; de verkeerskundige Nut & Noodzaak. De moeder van alle verkeersmodellen. Wij hebben daaruit ter referentie van de latere modellen slechts de startpositie gebruikt; de aantallen bij de spoorwegovergang in 2004. Er worden twee scenario's beschreven:

A. 2010 + doorkijk 2020 zonder Westtangent (lees: de huidige weg)

B. 2010 + doorkijk 2020 met Westtangent (lees: het plan)

Alleen de voertuigaantallen van scenario A zijn gebruikt; de huidige situatie in 2004 en de verwachtingen van het verkeersmodel voor 2010 en 2020. Daarin zitten allerlei ontwikkelingen w.o. de verhuizing van het ziekenhuis naar de Maatweg en 1000 woningen (3300 inwoners)+ 5800 arbeidsplaatsen op het NS-emplacement i.c. het terrein van de NS werkplaats. Deze data is overigens alleen gebruikt om de ontwikkelingen van model 2011 en model 2014 in de historische context te kunnen plaatsen. De ernstige rekenfouten die ontdekt zijn in de analyse zijn hoofdzakelijk gemaakt in model 2011 en model 2014.

Met de kennis van nu kan men overigens wel stellen dat verkeersmodel 2004 volstrekt onjuist was. En dat daarmee ook de verkeerskundige Nut&Noodzaak , de start van het project, onjuist was. Alleen al het feit dat er in 2010 20 treinen zouden rijden en in 2020 24 treinen is technisch onmogelijk; het spoor is met 16 treinen per uur vol verklaard. Het baanvak Utrecht-Amersfoort krijgt geen extra treinen staat in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV.

5.4. “De realisatie levert daarmee een bijdrage aan de verkeersveiligheid voor alle verkeerssoorten” .

Waar is de onderbouwing van deze claim? Is er een integraal veiligheidsonderzoek? Wordt het kruispunt in de tunnelbak niet gevaarlijker dan de huidige situatie waarin het autoverkeer verplicht is om langzaam te rijden? En hoe zit het met het zware Defensieverkeer dat straks gebruik mag gaan maken van de weg en in een krappe bocht kruist met de fietsers en voetgangers?

De veiligheid voor fietsers en voetgangers kan ernstig onder druk komen te staan met de gekozen oplossingsrichting. Er is geen onderzoek gedaan en de richtlijnen van zowel BAT als CROW worden genegeerd. Het fietspad en het voetpad zijn zelfs nog versmald om bezuinigingen door te voeren. Voetgangers moeten nu op het fietspad gaan lopen om elkaar te kunnen passeren. Dit terwijl de fietsers, bakfietsers etc. vanaf de hellingbaan juist een grote snelheid ontwikkelen. Er zijn gevaarlijke kruispunten, bochten en hellingen op de fietsvoetbrug zelf en aan de uiteinden met de auto's (bijvoorbeeld zwaar Defensieverkeer dat de krappe bocht nauwelijks kan maken). Zie ook het rapport Fietsvoetbrug Westelijke Ontsluiting:

https://www.destadsbron.nl/nl/Fietsvoetbrug_westelijke_ontsluiting

https://www.destadsbron.nl/nl/De_Stadsbron_weegt_de_brug_2

5.5-“Voor het project Westelijke Ontsluiting is het model zelfs een keer geactualiseerd”

Het model is geactualiseerd in 2014, maar dat blijkt niet specifiek voor de Westelijk Ontsluiting te zijn gedaan, maar voor het project Kersenbaan. Voor de Westelijke Ontsluiting zijn niet de specifieke meetpunten gebruikt uit model 2011. Daarmee is de update onjuist en onvolledig. Het nieuwe model is ook niet regionaal gevalideerd en wordt ook niet gebruikt door andere gemeenten en andere overheden zoals Rijkswaterstaat.

Na onderzoek bleek de update in 2014 ernstige fouten te bevatten (ziekenhuis, arbeidsplaatsen, groei, kalibratie, kazerne).

5.6-“Dat er als gevolg van een wijziging in de infrastructuur en/of een crisis tijdelijk lagere intensiteiten optreden, betekent dus niet automatisch dat de geprognosticeerde aantallen niet gehaald worden.”

Er is over de hele periode 2004-2019 sprake van een structurele daling van het aantal auto's. Een crisis zou verwerkt moeten zitten in nieuwe tellingen bij de update van het verkeersmodel 2014. Voor de Westelijke Ontsluiting zijn die nieuwe tellingen niet uitgevoerd.

Ook de groeicijfers van het wel gevalideerde Eemlandmodel 2012-2030 bleken te hoog. Dit regionale model is gecorrigeerd met lagere startwaarden en lagere groeicijfers in de periode 2017-2018. Dit nieuwe Eemlandmodel is wel regionaal gevalideerd.

Wijzigingen in de infrastructuur zoals bijvoorbeeld knooppunt Hoevelaken zijn in de modellen verwerkt. Hoevelaken geeft in de toekomst een daling van 16% op de Westelijke Ontsluiting.

Het Covid-effect zal deels permanent zijn. Het lange termijn effect wordt geschat op -9% spitsverkeer, maar dat zal in de praktijk verder duidelijk moeten gaan worden. In de Verschillenanalyse is hier dan ook nog geen rekening mee gehouden.

5.7-“De tabellen 1 en 2 uit 219-130 zijn hieronder opgenomen. Uit deze tabellen blijkt dat 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 is gaan stijgen.”

5.8-“Inmiddels is bekend dat de openstelling van de verbreding op de A1 een deel van de verklaring is. Hierdoor is de route via de A1-knooppunt Hoevelaken-A28 weer aantrekkelijker geworden.”

5.9-“De verschillenanalyse van GIA/SGLA gaat voorbij aan deze context en geeft daarom een te eenzijdige benadering van de werkelijkheid.”

De Verschillenanalyse geeft geen interpretatie van de verschillen maar constateert slechts dat er sprake is van grote verschillen. Voor die verschillen bestaat geen verklaring anders dan dat er ernstige fouten zijn geconstateerd in de invoerdata en groeicijfers.

Het percentage doorgaand verkeer op de Westelijke Ontsluiting is volgens het verkeersmodel zeer beperkt; maximaal 2,8%. De deels bredere A1 lost ook niet de problemen van knooppunt Hoevelaken op. De verbetering van knooppunt Hoevelaken, in het verkeersmodel opgenomen als zijnde gerealiseerd in 2023, levert wel een aanzienlijke vermindering van het aantal auto's op de Westelijke Ontsluiting (-16,3% volgens het verkeersmodel).

5.10-“In tabel 3 van de beantwoording van schriftelijke vragen 2020-130 is de intensiteitsontwikkeling ten opzichte van de modelontwikkelingen voor 2025 weergegeven.”

5.11-“Uit bovenstaande tabel blijkt dat de intensiteitsontwikkeling nog niet op het niveau zit zoals voor 2025 is geprognosticeerd, het is immers nog geen 2025.”

5.12-“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.”

De tabellen 1, 3 en 4 van het College zijn onzorgvuldig en zelfs onjuist omdat in de planjaren 2020 en 2025 de verbreding van de A1, A28 en knooppunt Hoevelaken reeds zijn verwerkt. Daardoor worden de cijfers en percentages verkeerd aan de raad gepresenteerd (te hoog omdat het verkeersmodel -16% auto's rekent door de aanleg van knooppunt Hoevelaken en Hoevelaken als zijnde gerealiseerd in de resultaten van planjaar 2020 en planjaar 2025 is meegenomen).

Ook de A1 zit in het verkeersmodel, in de VRI-tellingen en in de snelheden van de rijksoverheid.

De verschillenanalyse bevestigt de conclusie van XTNT en professor Van Wee: verkeersmodel 2014 kan onmogelijk werkelijkheid worden. Na 2030 is er veel vrije groeicapaciteit beschikbaar.

5.13-“Er zijn echter meer factoren die de snelheid op een traject bepalen.....En juist die factoren krijgen een rol in een verkeersmodel.”

De NDW-snelheidsmetingen zijn volstrekt helder. Er is een groot verschil met het verkeersmodel. Helaas zijn de data van de snelheidsberekeningen en de daarbij behorende factoren zoals het toegepaste aantal treinen niet bewaard. Controle is niet mogelijk. Wel is na de analyse van de verstrekte verkeersintensiteiten vastgesteld dat de snelheidsberekeningen niet kunnen kloppen. Ook dit aspect van de Verschillenanalyse is door professor Van Wee gecontroleerd.

5.14-“COVID-19 heeft een effect..... Een aantal instituten die langs de Westelijke Ontsluiting liggen lenen zich bijvoorbeeld niet voor structureel meer thuiswerken, zoals de Bernhardkazerne en Dierenpark Amersfoort.”

Het door het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) verwacht structureel -9% spitsverkeer door COVID-19.

Het Dierenpark Amersfoort heeft nauwelijks effect op het spitsverkeer in de ochtend (dus onjuist om mee te nemen) en een beperkt effect op de avondspits gedurende de weekdays. De Bernhardkazerne heeft een beperkt effect op de spoorwegovergang. Vandaar dat in de toekomstverwachting 2030 geen -9% wordt verwacht, maar de veilige marge van -7% is gebruikt.

Dit COVID-19 effect heeft echter niets te maken met de gevonden rekenfouten. Covid-19 zit helemaal niet in die rekenfouten. Die rekenfouten zijn namelijk van toepassing op de echte tellingen (gemeente VRI) en de echte snelheden (rijksoverheid NDW). Die gebruikte tellingen en snelheden bevatten geen COVID-19 effect.

5.15-“In de beantwoording van de mondeling gestelde vragen 2020-121 zijn in de tabel *spoorwegopvergang 2014 en 2015 (situatie zonder aanleg WO) weergegeven*” dit moet zijn “2014 en 2025”.

De tabel in antwoord 2020-121 bevat voor 2025 de situatie inclusief Hoevelaken. Dit kan eenvoudig worden omgerekend naar de situatie excl. Hoevelaken. Voorbeeld: rijrichtingen 9 en 10 geeft voor het planjaar 2025 een gemiddelde van 803; exclusief Hoevelaken is dat gemiddelde 934.

5.16-“Zoals in antwoord 8 is aangegeven, is de doorstroomsnelheid van meer factoren afhankelijk dan alleen de intensiteit.....niet zonder meer opgaat”

Er wordt van alles bijgesleept, maar het tracé zelf is niet veranderd. De aantallen wel door nieuwe ontwikkelingen en nieuwe infrastructuur die is toegevoegd. Die aantallen zijn gebruikt in de snelheidsberekeningen van het model.

Helaas zijn de data van de snelheidsberekeningen en de daarbij behorende factoren zoals het toegepaste aantal treinen niet bewaard. Controle is niet mogelijk. Wel is na de analyse van de verstrekte verkeersintensiteiten vastgesteld dat de snelheidsberekeningen niet kunnen kloppen. Dit aspect van de Verschillenanalyse is ook door professor Van Wee gecontroleerd.

5.17- **Antwoord 12**

Geen antwoord op de vraag. Slechts herhalingen, afleiding en punten die hierboven stuk voor stuk zijn weerlegd. Het gaat uiteindelijk om de snelheden in 2020. Die berekeningen kunnen niet kloppen.

6. Lijst met onduidelijke / niet onderbouwde informatie

6.1-“Bij de plannen en raadsbesluiten voor de Westelijke Ontsluiting is gebruik gemaakt van beschikbare en vastgestelde verkeersmodellen.....Deze gegevens zijn door alle betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en provincie aangeleverd.”

Er zijn 3 verkeersmodellen gebruikt bij de plannen en raadsbesluiten voor de Westelijke Ontsluiting. Het belangrijkste model, model 2004 verkeerskundige Nut & Noodzaak (planjaar 2010 + 2020), is daarbij gebruikt om groen licht te geven aan het project. Model 2011 (planjaar 2020) is gebruikt voor de subsidie-aanvraag van 58,8 miljoen VERDER en de tracé-keuze. Model 2014 (planjaar 2025) is niet specifiek voor de Westelijke Ontsluiting gemaakt, maar voor de Kersenbaan. De Westelijke Ontsluiting was een bijproduct van dit model (geen specifieke tellingen en minder kalibratiepunten). Model 2014 is gebruikt voor de bestemmingsplanprocedure.

6.2-“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 bevatte.”

Model 2014 is gebruikt bij de Raad van State. Bij de Raad van State heeft slechts een globale beoordeling plaats kunnen vinden. Appellanten vermoedden fouten maar konden dit door gebrek aan cijfers van het verkeersmodel (gemeente gaf geen transparantie over de blackbox) nog niet voldoende duiden. De fouten zijn pas na de zitting en uitspraak ontdekt. Ook ontbrak het tijdens de zitting aan juiste expertise op het gebied van verkeer. Die is in een later stadium ingezet door de inhuur van XTNT en de inzet van een aantal zeer kundige en ervaren verkeersexperts die als vrijwilliger hebben meegewerkt aan het onderzoek. Ook professor Van Wee heeft een rol gespeeld in de beoordeling van XTNT en de latere Verschillenanalyse. Hopelijk zal de Raad van State de ontdekte fouten en de nieuwe informatie wegen in de herzieningsprocedure.

Daarnaast rekenen wij op een weging van de onjuiste informatievoorziening aan de gemeenteraad en het niet bewaren van de beleidsdata volgens de termijn van de archiefwet. Er is immers alle reden voor nu de gemeente de archiefwet overtreedt en daarmee de democratische besluitvorming ondermijnt.

6.3-“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.”

De financiële crisis begon in de zomer van 2007, bereikte haar hoogtepunt eind 2008 en liep af in de loop van 2011. In 2010 ontstond een beperktere crisis rond de staatsschulden (Griekenland) die medio 2014 ten einde kwam. In de tellingen van 2011 zitten die cijfers in het verkeersmodel. De crisis en het herstel na de crisis voor de planjaren 2020 en 2025 zit ook in het verkeersmodel.

6.4-“Er zijn er inmiddels ook andere ontwikkelingen die het noodzakelijk maken om de spoorovergang ongelijkvloers te maken.”

Onderbouwing klopt niet met het aantal treinen. In het verkeersmodel zitten 16 treinen voor het planjaar 2020 en het planjaar 2025.

Zie ook 4.6.

6.5-“Dit is ook de reden waarom bij planvorming er vooral naar toekomstige planjaren wordt gekeken en tijdens studies gebruik wordt gemaakt van de meest recente modellen.”

6.6-“Op basis hiervan is er geen aanleiding om te veronderstellen dat deze intensiteiten uiteindelijk niet gehaald zullen worden.”

Planjaar 2010 klopt niet; planjaar 2020 klopt niet; gaat planjaar 2025 nu dan wel kloppen?

Feitelijk moet er een groei zijn van circa +37% (pre-Covid) in de komende periode tot 2025. De data tot 2030 met +13.500 woningen in Amersfoort laat echter een groei zien van +3% in de periode 2020 - 2030.

In de periode 2004-2019 bleek de verwachte forse stijging van het verkeersmodel onjuist. Er was in de periode 2004-2019 geen stijging maar een relatieve daling van -39% auto's. Die daling is door Covid-19 in 2020 zelfs nog fors groter geworden. En die extra daling is deels structureel (naar schatting -7% op de spoorwegovergang)

Professor Van Wee en andere verkeerseexperts concluderen inmiddels dat verkeersmodel 2014 niet kan kloppen! Wellicht wordt in de verwachtingen alles verschoven voor in de periode na 2030, maar ook in de periode na 2030 is er nog veel ruimte vrij voor extra groei (+68% auto's mogelijk).

6.7-“Nee het college bevestigt de juistheid van de verschillenanalyse van GIA/SGLA niet. Zie inleiding en beantwoording van de vervolgvragen.”

Wat is dan wel de juiste data? De informatie in de door het College verstrekte tabellen 1, 3 en 4 is onjuist. De gemeenteraad wordt opnieuw fout geïnformeerd. De juiste data van de verkeersmodellen en de snelheidsberekeningen blijkt nu ook niet bewaard.

6.8-“Nee, zie inleiding en ook de beantwoording van de voorgaande vragen.”

Ook hier geen antwoord. Zie hierboven, het rapport XTNT, Van Wee en de Verschillenanalyse.

Eindnoten

ⁱ Email Eemlandmodellen Soest

Eibert Veeman -eibert.veeman@gmail.com-
to Erik -

Tue, 4 Jun 2019, 16:20

Goedte heer Landman,

Wij hebben vorig jaar contact gehad over het in de jkaast plaatsen van de verkoopplannen in Soest in 2018. Jullie zouden dit gaan doorschikken met het nieuwe verkoopmodel 2018-2020. Van de heer Wissel van Ribouwensdijk begreep ik dat zij voor Horewiltaken gebruik maakten van het Eemlandmodel 2012-2020. Dit omdat het model van Arnhemtoot 2014-2025 geen regionaal gevalideerd model is. Klopt het dat jullie dus de plannen die in het verleden zijn gemaakt met het Eemlandmodel 2012-2020 als basis recent weer uit de jkaast hebben gehaald en nu daarvoor het nieuwe Eemlandmodel 2018-2020 als basis gebruiken? Of maakten jullie destijds gebruik van dat model 2014-2025 ipv dat model 2012-2020?

Het blijft verwonderd al de verschillende modellen. Alvast dank voor de verduidelijking.

Met vriendelijke groet,
Eibert Veeman

Landman, Erik -E.Landman@soest.nl-
to Erik -

Mon, 17 Jun 2019, 14:05


beste meneer veeman,

In Soest hebben we geen gebruik gemaakt van een verkoopmodel 2014-2025. We hebben inderdaad het model 2012 gebruikt en de maatsregelen nu met het nieuwste model doorgerekend.

Met vriendelijke groet,
Erik Landman

E. (Erik) Landman

Werkvoorbijder / Plaatselijk
Afdeling Ruimte



Adres: Raadhuisplein 1
Postadres: Postbus 2048, 3760 CA Soest
Telefoon: 035 - 609 37 23 / 06 - 528 567 11
Fax: 035 - 609 36 89
E-mail: E.Landman@soest.nl
Internet: www.sooest.nl

GEMEENTE
SOEST

1/1

Declamer

Capaciteit spoorwegovergang (voertuigen per uur per richting)	Aantal treinen per uur	Capaciteitsreductie	Capaciteit
“Normaal”	0	0%	1.500
2004	14-15	27%	1.100
2010	20	37%	950
2020	24	45%	825

Tabel 3.4: Capaciteit spoorwegovergang

Een “normale” weg met één rijstrook per richting heeft een capaciteit van circa 2.000 voertuigen per uur per richting. In de theoretische situatie waarin geen sprake is van enig treinverkeer is de capaciteit van de spoorovergang circa 1.500 voertuigen per uur per richting. Deze capaciteit wordt bepaald door het tijdsinterval tussen twee wegrijdende auto's dat circa 2,5 seconden bedraagt. Bij een uur met 3.600 seconden volgt daar de genoemde capaciteit van circa 1.500 voertuigen per uur uit. In de huidige situatie is een feitelijke capaciteit van 1.100 voertuigen beschikbaar, omdat niet alle 3.600 seconden van het uur beschikbaar zijn voor het wegverkeer. In 2010 is de capaciteit gedaald tot 950 voertuigen per uur per richting, tien jaar later bedraagt de capaciteit nog 825 voertuigen per uur per richting.

Om de juiste vergelijking tussen intensiteit (of verkeersaanbod) en capaciteit te kunnen maken is het drukste spitsuur een betere maat dan het gemiddelde van de drukste twee uren. Deze vergelijking is zichtbaar gemaakt in tabel 3.5. Het drukste uur is circa 15% drukker dan het gemiddelde van de twee drukste uren. Voor de periode na 2010 zijn geen cijfers vanuit een gedegen verkeersprognose beschikbaar. Om toch uitspraken over de verdere toekomst te kunnen doen is de aanname gedaan dat de autonome groei in de periode 2010 – 2020 circa 10% bedraagt. In vergelijking met de autonome groeicijfers die zich in Amersfoort de afgelopen jaar hebben voorgedaan en zoals die voor de periode 2004 – 2010 door het verkeersprognosemodel worden voorspeld betreft het een conservatieve aanname. De autonome groei tot 2010 is echter het gevolg van een groei van Amersfoort zoals die in de periode 2010 – 2020 niet voorzien is zodat deze conservatieve aanname reëel geacht wordt.

Intensiteit versus capaciteit in de drukste richting (voertuigen per uur per richting)	Gemiddelde intensiteit in spitsperiode	Intensiteit drukste spitsuur	Capaciteit (bij één rijstrook per richting)
2004	900	1.050	1.100
2010 zonder Westtangent	1.100	1.250	950
Doorkijk naar 2020 zonder Westtangent	1.200	1.400	825
2010 met Westtangent ³	1.300 – 1.500	1.500 – 1.700	2.000
Doorkijk naar 2020 met Westtangent	1.450 – 1.650	1.650 – 1.900	2.000

Tabel 3.5: Intensiteit versus Capaciteit

In de huidige situatie is sprake van een labiel evenwicht tussen intensiteit en capaciteit. Zo gauw er sprake is van versturende omstandigheden dan is de capaciteit onvoldoende. Die situatie doet zich bijvoorbeeld voor als vanwege regenachtig weer meer verkeersdeelnemers kiezen voor de auto dan voor de fiets of het openbaar vervoer. In de ochtendspits zijn files op de BW-laan het merkbare gevolg daarvan. In de avondspits is filevorming op de DF-laan het gevolg.

In de afwikkeling van het verkeer doet zich een kenmerkend verschil voor tussen de ochtend- en de avondspitsituatie.

In de ochtendspits is sprake van meer verkeer in noord-zuidrichting. Er ontstaat gedurende de sluitingsperioden filevorming voor de spoorwegovergang. In de openingsperioden van de spoorwegovergang wikkelt de gevormde file zich, gegeven de situatie, af op een ideale wijze. De file heeft een buffer gevormd waardoor de openingsperioden optimaal benut kunnen worden om een zo groot mogelijke hoeveelheid verkeer de overgang te laten passeren.

In combinatie met een goede afstemming van de verkeersregelininstallatie op de kruising van de BW-laan met de DF-laan kan de in tabel 3.5 en grafiek 3.1 aangegeven hoeveelheid verkeer verwerkt worden. In andere woorden de aangegeven capaciteit wordt daadwerkelijk gerealiseerd. In de huidige situatie is sprake van een suboptimale afstemming met de verkeersregelininstallatie op de kruising van de BW-laan met de DF-laan. Er is geen koppeling met de spoorwegovergang. Wel wordt gebruik gemaakt van filedetectie. Die grijpt echter pas in als er een wachtrij is ontstaan en voorkomt het ontstaan van een wachtrij niet.

In de avondspits is de zuid-noordstroom de grootste stroom. In die richting is van ideale buffervorming geen sprake. De kruising van de BW-laan met de DF-laan gooit daarbij roet in het eten. Als gevolg daarvan zal de praktische capaciteit in die rijrichting niet altijd het niveau, dat is aangegeven in tabel 3.5 en grafiek 3.1, bereiken.

Bij gelijke (hoge) intensiteiten in noord-zuid- en in zuid-noordrichting doen zich in zuid-noordrichting dus eerder capaciteitsproblemen voor.

Deze effecten worden met name beschreven aan de hand van de manier waarop het verkeer zich in de onderscheiden situaties verdeelt over de verschillende relevante spoor kruisingen en over andere routes die als alternatief voor de westelijke verbindingswegen en de Westtangent kunnen dienen. In hoofdstuk 3 is al aangegeven wat de hoeveelheden verkeer zijn in de te onderscheiden situaties. Het gaat daarbij om de hoeveelheden zoals weergegeven in de tabellen 6.1 en 6.2.

Spitsintensiteiten in de drukste richting [voertuigen per uur per richting]	BW-laan/noordelijk gedeelte	DF-laan/zuidelijke gedeelte
2004	900	750
2010 zonder Westtangent	1.100	850
2010 met Westtangent	1.300 – 1.500	1.300 - 1.500
Doorkijk naar 2020 met Westtangent	1.450 – 1.650	1.450 – 1650

Tabel 6.1: Spitsintensiteiten in de drukste richting

Etmaalintensiteiten [voertuigen per etmaal in twee richtingen]	BW-laan	DF-laan
2004	23.000	18.000
2010 zonder Westtangent	27.000	19.000
2010 met Westtangent	30-35.000	29-31.000
Doorkijk naar 2020 met Westtangent	33-38.000	32-34.000

Tabel 6.2: Etmaalintensiteiten in twee richtingen

In de eerdere hoofdstukken zijn voor de aspecten bereikbaarheid en verkeersafwikkeling vooral de getallen gebruikt die betrekking op een maatgevende spitsperiode en daarbinnen een maatgevende spitsrichting. Voor het aspect mobiliteit is het zinvoller om de beschrijving van effecten te baseren op gegevens die betrekking hebben op de som van de twee verkeersrichtingen, zie tabel 6.3. Daarbij moet bedacht worden dat er andere groeipercentages genoemd kunnen worden dan onder het aspect afwikkeling aan de orde geweest is.

november 2004, versie 1

DHV MV-SE20041882

- 25 -

Intensiteiten avondspits in twee richtingen samen [voertuigen per uur]	2004	2010 zonder Westtangent	2010 met Westtangent
Soestduinen	875	1.175	1.050
BW-laan	1.800	2.075	2.425
Amsterdamseweg	2.175	3.200	3.225
Ringweg Koppel	1.725	2.750	2.750
Outputweg	1.725	2.300	2.250
A28	7.450	9.575	9.550
Totaal	15.750	21.100	21.250

Tabel 6.3 Intensiteiten avondspits in twee richtingen samen, van het spoor kruisende verkeer