



## **Nieuwe Feiten 2018 'Westelijke Ontsluiting'**

Amersfoort, 28 augustus 2018

## Inhoudsopgave

<b>1. NIEUWE FEITEN 2018 SINDS DE UITSpraak VAN DE RAAD VAN STATE IN JANUARI 2018 HEBBEN BEWONERS BELANGRIJKE ONTDEKKINGEN GEDAAN EN DE MAATSCHAPPIJ STAAT INTUSSEN OOK NIET STIL: ...</b>	<b>3</b>
1.1 AUGUSTUS.....	3
1.2 JULI.....	3
1.3 JUNI.....	3
1.4 MEI.....	3
1.5 APRIL.....	3
1.6 MAART/FEBRUARI.....	4
1.7 JANUARI.....	4
<b>2. NIEUWE FEITEN 2018: DOORSTROMING.....</b>	<b>5</b>
2.1 WERKELIJKHEID: GEEN DOORSTROMINGSPROBLEEM.....	5
2.2 VERKEERSMODEL GEMEENTE VERSUS METINGEN BEWONERS IN 2016 EN 2018.....	6
2.3 OOK IN DE TOEKOMST GEEN PROBLEEM.....	7
<b>3. NIEUWE FEITEN 2018: MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN BATEN ANALYSE.....</b>	<b>8</b>
3.1 AANVULLENDE MKBA VOOR GEKOZEN PROJECTVARIANT 7B (2015).....	8
3.2 PLEIDOOI VOOR AANVULLEND ONDERZOEK ECOLOGIE.....	9
3.3 VERWIJDEREN BOMEN NIET MEEGEWOGEN.....	9
3.4 KOSTEN-BATENANALYSE NODIG VOOR PROJECTVARIANT 7B (2015).....	10
3.5 STRATEGISCHE MILIEU BEOORDELING MIST ELEMENTEN EN UITWERKING.....	10
<b>4. NIEUWE FEITEN 2018: FIETSEN.....</b>	<b>11</b>
4.1 NIEUW MOBILITEITSPROGRAMMA PROVINCIE: FIETSEN STIMULEREN.....	11
4.2 NIEUWE COALITIE IN AMERSFOORT: VOORRANG VOOR VOETGANGERS, FIETS EN OV.....	11
4.3 MEER VEILIGHEID EN SCHONE LUCHT VOOR FIETSERS MIST ONDERBOUWING.....	11
<b>5. NIEUWE FEITEN 2018: KLIMAAT EN SCHONE LUCHT.....</b>	<b>13</b>
5.1 WHO-NORMEN EN DE WESTELIJKE ONTSLUITING.....	13
5.2 GEMEENTELIJK ONDERZOEK LUCHTVERVUILING ONVOLLEDIG.....	13
<b>6. NIEUWE FEITEN 2018: BOMEN EN NATUURCOMPENSATIE.....</b>	<b>14</b>
6.1 KAP VAN 3500 GROTE BOMEN MAAR GEEN KLIMAATCOMPENSATIE.....	14
6.2 NATUURCOMPENSATIE ONTBEERT PLAN.....	15
6.3 KRITIEK OP STRATEGISCHE MILIEU BEOORDELING.....	15
6.4 VERLIES VAN BOMEN, BIODIVERSITEIT EN HABITAT ONTBREKEN IN KOSTEN-BATENANALYSE.....	16
<b>7. NIEUWE FEITEN 2018: KOSTEN.....</b>	<b>16</b>
7.1 FINANCIËLE RISICO'S.....	16
7.2 STIJGENDE BOUWKOSTEN, NIEUWE PROJECTELEMENTEN EN DREIGENDE TEGENVALLERS.....	16

## 1. Nieuwe feiten 2018

Sinds de uitspraak van de Raad van State in januari 2018 hebben bewoners belangrijke ontdekkingen gedaan en de maatschappij staat intussen ook niet stil:

### 1.1 Augustus

- Ruim 4500 handtekeningen onder de petitie tegen de Westelijke Ontsluiting; een verdubbeling in drie weken tijd.

### 1.2 Juli

- Aanhoudende hitte en droogte maken klimaatverandering voor iedereen waarneembaar. Bomen hard nodig voor filtering fijnstof, opvang hemelwater, zuurstofproductie, CO<sub>2</sub>-opname en biodiversiteit én verkoeling.
- Presentatie deelresultaat van het Maatschappelijke Baten Kosten Analyse-project van Wageningen Economic Research: Wageningse studenten trekken de noodzaak van het project Westelijke Ontsluiting in twijfel.
- Provinciale Staten Utrecht stelt Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vast: Nieuwe koers is meer inzet op fiets en OV.

### 1.3 Juni

- Gedeputeerde Dennis Straat van Mobiliteit en Financiën opent fietsroute *De Stijl* als voorloper van de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort die de provincie samen met de betrokken gemeenten met prioriteit ontwikkelt.
- Coalitieakkoord 2018-2022 met ambitie om Amersfoort te verduurzamen/schonere bereikbaarheid inclusief inzet op andere vormen van vervoer dan auto en minder investeren in autoverkeer.
- 160 Metingen van bewoners op bestaande rondweg in juni 2018 laten een gemiddelde doorstromingsnelheid zien van ruim 36 km/u in de spits; 16 kilometer boven de snelheid in 2018 die de gemeente theoretisch heeft berekend, en 11 kilometer boven de provinciale subsidienorm van VERDER.

### 1.4 Mei

- Mobiliteitshoogleraar Bert van Wee (TU Delft) bij gemeenteraad Amersfoort: Noodzaak voor Westelijke Ontsluiting is niet onderbouwd. Prof. Van Wee heeft twijfels over de geschiktheid van het verkeersmodel voor de berekening van snelheden.

### 1.5 April

- Provincies Utrecht en Gelderland en regiogemeenten naar aanleiding van Vervolgstep MIRT onderzoek Utrecht-Amersfoort-Harderwijk: Voorlopig geen extra treinen Utrecht-Amersfoort-Harderwijk.
- Verkeerskundig onderzoek van XTNT Experts in Traffic and Transport: Fouten in gemeentelijk Verkeersmodel 2011 en kritische vragen bij gemeentelijk Verkeersmodel 2014. Vanwege het

wegvallen van het autoverkeer van ziekenhuis De Lichtenberg is er op de bestaande westelijke rondweg nog aanzienlijke ruimte om groei van Amersfoort op te vangen.

#### 1.6 Maart/Februari

- Bewoners vinden fouten in de verkeersmodellen Westelijke Ontsluiting: Grootste misser is de verhuizing van ziekenhuis De Lichtenberg in december 2013. Doorstroomsnelheden in theoretisch Verkeersmodel en ervaringen van verkeersdeelnemers (geen files op de bestaande rondweg) lopen ver uiteen.

#### 1.7 Januari

- Oordeel Raad van State: Bestemmingsplan Westelijke Ontsluiting kan juridisch door de beugel. Raad van State heeft vooral gekeken of het proces goed is doorlopen, op basis van de feiten van vóór 2018.

## 2. Nieuwe feiten 2018: doorstroming

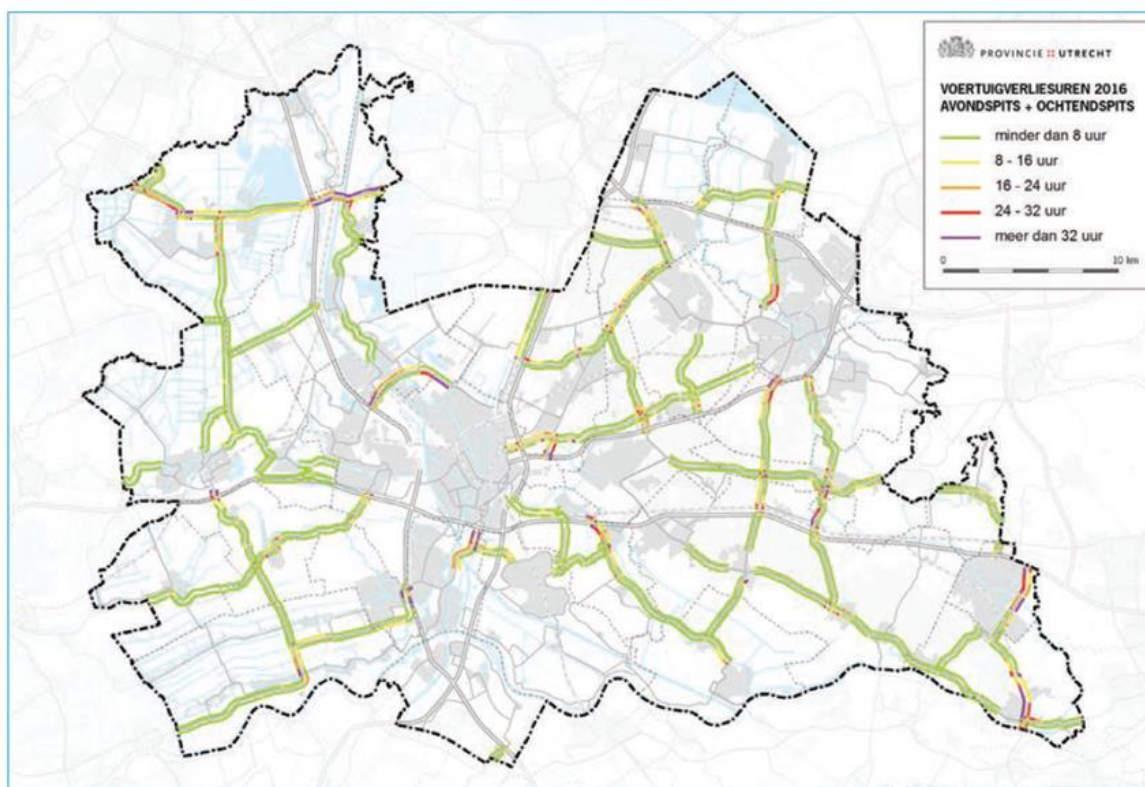
### Bestaande westelijke rondweg stroomt goed door, nu en in de toekomst

#### 2.1 Werkelijkheid: geen doorstromingsprobleem

De gemeenteraad van Amersfoort heeft besloten tot aanleg van de 'Westelijke Ontsluiting' op basis van een verkeersmodel waarin de 'theoretische doorstroming' is te zien op de bestaande westelijke rondweg (Daam Fockemalaan/Barchman Wuytierslaan).

Dit Verkeersmodel 2014 (als actualisatie van het verkeersmodel uit 2011) roept veel twijfels en vragen op. Vooral vanwege de verhuizing van het ziekenhuis De Lichtenberg van de Utrechtseweg naar Amersfoort-Noord eind 2013. Nu de toekomst van 2014 een stukje heden is geworden, wijkt de werkelijke doorstroming flink af van de berekeningen in het verkeersmodel. Nu, 2018, is er zelfs in de drukste spits geen enkel voorteken van een dichtslibbende weg.

Ook de provincie constateert anno 2018 geen doorstromingsprobleem op de bestaande rondweg. In het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de Provincie Utrecht (juli 2018) is de westelijke rondweg niet geïdentificeerd als knelpunt. De provincie spreekt van een knelpunt als de gemeten reistijd ligt boven de streefwaarde voor provinciale wegen: maximaal twee keer de reistijd in de spits ten opzichte van die reistijd zonder vertraging. De westelijke rondweg ontbreekt op de kaart van het wegennet met prioriteiten 1 t/m 6. De weg scoort evenmin op de bijbehorende kaart van 2016 met locaties waar tijdens de spitsen voertuigverliesuren optreden (zie afbeelding).



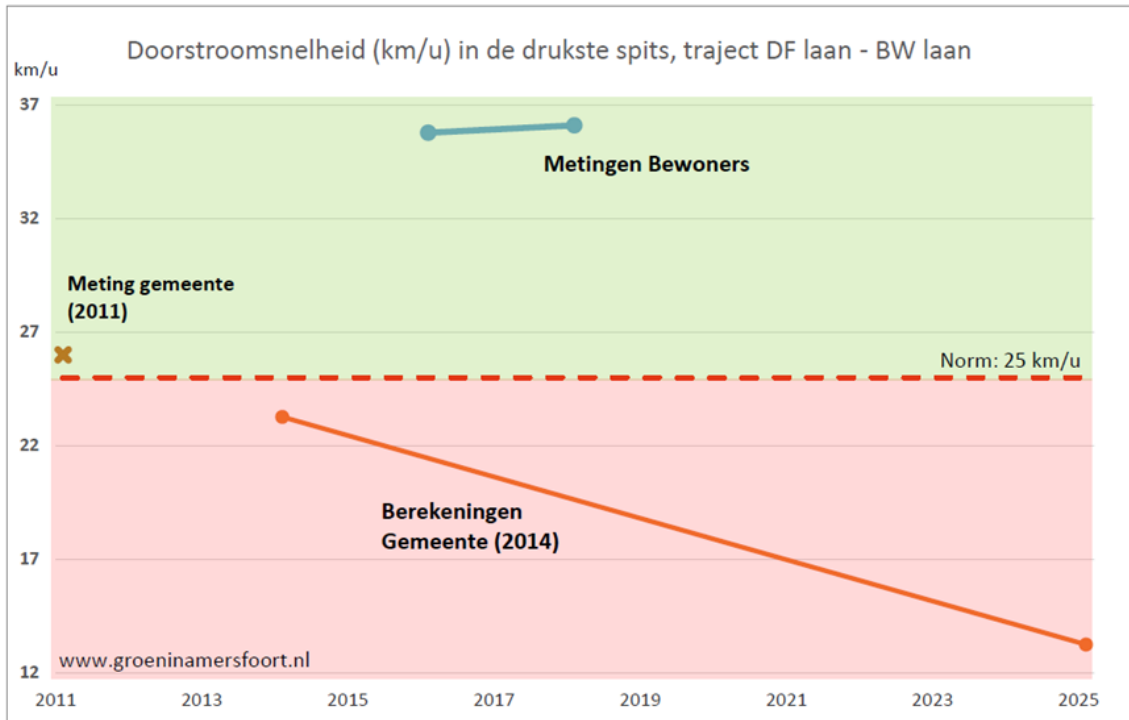
## 2.2 Verkeersmodel gemeente versus metingen bewoners in 2016 en 2018

Na de ontdekking van fouten in het verkeersmodel voorjaar 2018 hebben bewonersgroepen verkeerskundig onderzoek laten doen door XTNT Experts in Traffic and Transport. Ook hebben de bewonersgroepen professor Bert van Wee betrokken. Deze hoogleraar mobiliteit en transport van de TU Delft heeft na een quick scan geconcludeerd dat hij de noodzaak van de weg niet onderbouwd ziet in de beschikbare documenten en dat onduidelijk is hoe de reistijdwinsten zijn berekend met het gehanteerde model.

Nadat het College van B&W Amersfoort fouten in het verkeersmodel eerst wel en vervolgens toch weer niet toegeeft, komt het College met een nieuw rapport van RoyalHaskoning/DHV (9 mei 2018). Dit rapport dat reageert op de bevindingen van prof. Van Wee en op het verkeerskundig onderzoek van XTNT roept opnieuw vele vragen en weerwoord op. Ook omdat de gemeentelijke documenten met betrekking tot het verkeersmodel onderling tegenstrijdig zijn. Zo staat in het rapport van RoyalHaskoning/DHV van mei 2018 dat in het verkeersmodel is *"uitgegaan van een concreet aantal aankomsten en vertrekken in de spits, dit gezien het bijzondere karakter van een ziekenhuis met fulltime diensten met andere werktijden die veelal beginnen en eindigen buiten de spitsen en vanwege het grote aantal bezoekers."* Maar hetzelfde DHV rapporteerde in 2004 iets heel anders: *"Uit onderzoek is gebleken dat de verplaatsing van de ziekenhuizen naar de nieuwe locatie aan de Maatweg slechts geringe invloed op de verkeerstoestand in de omgeving heeft."* Op dit moment staan nog vele vragen van bewoners open voor beantwoording door de gemeente.

Intussen is het 2018 en hebben bewoners in juni 160 metingen van de doorstroomsnelheid uitgevoerd op de bestaande westelijke rondweg. Volgens de modelberekeningen van de gemeente zou de gemiddelde doorstroomsnelheid nu al jaren onder de (subsidie)norm van 25 km/h uit het regionaal mobiliteitsplan VERDER liggen. Nu, in 2018, zou de doorstroming in de spits volgens het gemeentelijk verkeersmodel 20 km/u moeten zijn. Maar uit de daadwerkelijke bewonersmetingen in de ochtend- en avondspits in juni 2018 blijkt de doorstroming gemiddeld rond de 36 km/u te liggen. Dus 16 kilometer boven de snelheid in 2018 die de gemeente theoretisch heeft berekend met haar verkeersmodel uit 2014 (80% hoger). Raadpleging van de NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens) levert ongeveer hetzelfde beeld op van de doorstroomsnelheden in beide richtingen.

Volgens de berekeningen van de gemeente loopt het autoverkeer vast. In werkelijkheid stroomt het autoverkeer gewoon door. Dat verklaart ook waarom deze weg niet in de top 25 van knelpunten in Amersfoort staat (bron: TomTom op basis van 40 miljoen gereden kilometers in 2016).



In de grafiek is het verschil tussen theorie van het gemeentelijk verkeersmodel en de praktijk van de bewonersmetingen goed zichtbaar. De gemeente heeft in 2011 voor het laatst een echte meting uitgevoerd. De theoretische rekenexercities wijken af van de werkelijkheid waarin intussen veel is veranderd. Zo is het ziekenhuis De Lichtenberg eind 2013 verhuisd van de Utrechtseweg naar Amersfoort-Noord. Het ziekenhuis aan de Utrechtseweg (met 2,3 miljoen autobewegingen per jaar) was een verkeersmagneet voor de westelijke rondweg, vooral in de ochtendspits: om 7.30 uur als de dagdienst begint en om 8.00 uur als de poli's en laboratoria beginnen. Die magneet is vertrokken. Bovendien is rondom Amersfoort de A28 in 2012/2013 verbreed van 2 naar 3 rijstroken, en is de A1 in 2018 verbreed naar 3 rijstroken. Ook dat heeft geleid tot minder spitsverkeer op de bestaande westelijke rondweg.

Zie ook video-registraties van de doorstroming en de TomTom traffic index van de ochtend- en avondspits TomTom traffic index op <https://www.groeninamersfoort.nl/doorstroming/>

### 2.3 Ook in de toekomst geen probleem

Er is nu geen probleem met de doorstroming maar ook in de toekomst niet. Uitgaande van de groeicijfers in het Verkeersmodel 2014 heeft de bestaande rondweg voldoende ruimte voor verdere groei van het aantal inwoners en de bedrijven in Amersfoort. De weg heeft in de spits nu nog ruimte voor 28,5% meer auto's. Uitgaande van de gemeentelijke groeicijfers is er tot na 2060 nog steeds ruim voldoende capaciteit. Nog los van de mogelijkheid om de doorstroming te verbeteren met relatieve eenvoudige maatregelen zoals de aanpak van de begin- en eindpunten van de rondweg: de 'kraantjes' aan de Stichtse Rotonde en de splitsing Amsterdamseweg/Birkstraat, en vermindering van de kruisingen tussen auto's en langzaam verkeer.

Ook een eventuele toename van het treinverkeer tussen Amersfoort en Utrecht leidt niet tot doorstromingsproblemen voor auto's. De overweg is namelijk niet de beperkende factor voor de capaciteit van de bestaande rondweg. Nu, in 2018 is de overweg met 12/13 treinpassages in de spits 12 minuten per uur dicht. Daarmee is er nog ruimte voor 38 procent meer auto's. Uitgaande van de gemeentelijke data met het hoge scenario van het rapport Welvaart en Leefomgeving WLO heeft de overweg (16 minuten per uur gesloten in het gemeentelijk Verkeersmodel 2014) nog ruimte voor 33 procent meer auto's en is de vertraging bij de overweg anno 2018 in de spits gemiddeld nog geen 15 seconden per auto.

Pas als er 8 of meer treinpassages per uur bij zouden komen (ten opzichte van de huidige 12/13 treinpassages) kan de overweg de doorstroming in gevaar brengen. De 16 treinpassages per uur in 2025 waar de gemeente voor de Westelijke Ontsluiting mee heeft gerekend, leiden tot geen enkel probleem met de doorstroming. Overigens is Amersfoort minder spoorwegknooppunt sinds de komst van de Hanzespoorlijn. Treinreizigers tussen Groningen/Zwolle en Den Haag kunnen tegenwoordig ook via Almere reizen in plaats van via Amersfoort.

Er is evenmin een veiligheidsprobleem met de overweg. ProRail streeft naar het opheffen van gevaarlijke overwegen of overwegen met zodanige vertragingen voor het wegverkeer dat deze leiden tot gevaarlijk gedrag. Daarvan is bij de westelijke rondweg geen sprake.

Kortom, de westkant van Amersfoort is en blijft prima bereikbaar. Auto's kunnen normaliter probleemloos doorrijden op de bestaande weg, zelfs in de spits. Soms moeten ze even wachten op een trein (gemiddeld minder lang dan voor een stoplicht) maar zeker na de verhuizing van ziekenhuis De Lichtenberg van de Utrechtseweg naar de Maatweg stroomt het vlot en veilig door op de bestaande westelijke rondweg Daam Fockemalaan en Barchman Wuytierslaan. De doorstromingssnelheid ligt ruim boven de normen van VERDER.

### **3. Nieuwe feiten 2018: Maatschappelijke Kosten Baten Analyse**

#### Studie Wageningse studenten trekt noodzaak van project in twijfel

##### 3.1 Aanvullende MKBA voor gekozen projectvariant 7B (2015)

Wageningen Economic Research (WEcR) voert momenteel een MKBA-analyse uit van variant 7B uit 2015 (het huidige project Westelijke Ontsluiting) en van de door bewoners voorgestelde variant 10+. Op verzoek van WEcR heeft een team Wageningse studenten de afgelopen tijd gekeken naar de discussie over natuurcompensatie van het project Westelijke Ontsluiting, de aanpak van een eerdere MKBA-studie, en het proces waarin gemeente en bewonersgroepen met elkaar hebben gesproken over de Westelijke Ontsluiting.

De gemeente heeft nooit een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) laten maken van de variant 7B uit 2015 en evenmin van de bewonersvariant 10+. WEcR heeft in 2013 wel een MKBA uitgevoerd voor een eerdere variant 7B, waartoe de gemeenteraad in juli 2013 heeft besloten. Deze variant 7B (2013) mist de toevoegingen uit 2015 zoals een grote fietsbrug over het spoor en een parkeergarage/herinrichting van de entree voor het Dierenpark. Deze latere toevoegingen zullen forse extra kosten met zich meebrengen.



WEcR is in april 2018 begonnen met een aanvullende MKBA om kennis te vergaren over de huidige situatie, en om variant 7B (2015) van de Westelijke Ontsluiting ('West Tangent') nader te beoordelen, in relatie tot milieu-impact, natuurcompensatie en communicatie. Bewonersvariant 10+ is daarbij nog niet meegenomen in de beoordeling, aangezien deze variant nog nadere invulling behoeft. Op verzoek van WEcR hebben de Wageningse studenten in het voorjaar van 2018 naar de milieu-impact, natuurcompensatie en communicatie gekeken. Op 4 juli 2018 heeft het studenten-onderzoeksteam de resultaten van zijn project gepresenteerd. (Hierna volgen de hoofdlijnen van de conclusies.)

Eind 2018 trekt WEcR zijn MKBA-conclusies.

### 3.2 Pleidooi voor aanvullend onderzoek ecologie

Allereerst hebben de studenten een inventarisatie gemaakt van de relevante wet- en regelgeving voor de beschermde soorten en natuurgebieden in het plangebied van variant 7B (2015). Vervolgens is het ecologisch rapport van Bureau Waardenburg bestudeerd, alsmede aanvullende documenten die beschikbaar waren over de beschermde soorten, ecologische impact, wettelijke natuurcompensatie, en bovenwettelijke compensatie en verrijking. De conclusie van de studenten was dat het benodigde ecologisch onderzoek naar behoren is uitgevoerd maar de impact van variant 7B (2015) op de ecologische functies van het gebied zou nog wel diepgaander moeten worden onderzocht. Gepleit wordt voor aanvullend onderzoek, waarin ook wordt ingegaan op de vraag welke soorten onder de nieuwe Wet Natuurbescherming vallen, welke soorten op de Rode Lijst zijn gekomen, en welke effecten de beoogde ingrepen hebben op deze soorten. Het antwoord daarop zou kunnen leiden tot een ander beschermingsregime dan nu wordt gehanteerd. Volgens de studenten had er al een compensatieplan inclusief ecologisch onderzoek moeten liggen voor het compensatiegebied 'Melksteeg' bij de Eem in Soest, gezien de korte termijn waarop de gemeente 7B (2015) wil uitvoeren.

### 3.3 Verwijderen bomen niet meegewogen

De analyse door de studenten van variant 7B (2013) en 7B (2015) laat zien dat er in het geval van 7B (2015) zowel positieve als negatieve effecten zijn voor de veranderingen in de infrastructuur in het westelijke gedeelte van Amersfoort. Positieve veranderingen, meegenomen in de eerdere MKBA van 7B (2013), waren de bespaarde reistijd, grotere verkeersveiligheid en betere bereikbaarheid van bedrijven. Maar negatieve effecten, zoals het verwijderen van grote aantallen bomen, zijn destijds niet meegewogen en dat had wel moeten gebeuren. Zeker nu, gezien de gemeentelijke Bomenleidraad uit 2017.

De studenten constateren hierover in hun rapport: *"Concerning the benefits which are taken into account in the CBA, only the saved travel time, reliability of travel time estimation, traffic safety and connectivity for businesses are indicated. Since around 69.1 million euros will be invested in this extended project, we would expect more benefits in order to support these plans. Especially since the increase for the ongoing traffic is indicated to be only 2.5% for scenario 7B (REF: samenvatting onderzoeken). Besides the benefits, we foresee more negative aspect compared to what is included in the CBA at this moment. Even though many environmental effects are taken into account, we believe that not all potentially affected aspects are included. For example, a striking aspect that is not considered in the CBA is the removal of trees, especially since Amersfoort is known for its greenery*

*and even has a policy guidance document for this based on the 'green vision' established by the municipality of Amersfoort (REF: Bomenleidraad)."*

*(zie bomenleidraad gemeente Amersfoort, december 2017):*

<https://www.hetgroenhuisamersfoort.nl/sites/default/files/Bomenleidraad%20definitief%2012%20december%202017.pdf> )

### 3.4 Kosten-batenanalyse nodig voor projectvariant 7B (2015)

De kosten-batenanalyse die in 2013 is uitgevoerd voor variant 7B (2013) zal vanwege de latere toevoegingen tot andere resultaten leiden voor variant 7B (2015), constateren de studenten. Oftewel, de Cost Benefit Analysis (CBA) die in 2013 is uitgevoerd, gaat niet meer op voor de huidige projectvariant 7b (2015). Daarom adviseren de studenten om alsnog een CBA uit te (laten) voeren voor variant 7B (2015).

*Uit hun rapport van juli 2018: "From our analyses we can conclude that the planned infrastructural changes on the western part of Amersfoort can have both positive and negative impacts in different sub-areas on the environment as expressed in the CBA. In addition, we can conclude that the CBA for scenario 7B (2015) will be different than the CBA which is executed in 2013 for scenario 7B (2013). This means that the CBA performed in 2013 on scenario 7B does not represent the changes in the infrastructure as the municipality is planning to execute at this moment, as indicated in scenario 7B (2015).*

*According to our findings of the assessment of the CBA of scenario 7B (2013), a new CBA should be performed for scenario 7B (2015). In fact, we noticed that the changes between scenario 7B 2013 and 2015 have effects on the CBA, but a qualitative approach is not enough. Another important remark is that the municipality has selected the scenario 7B (2015) without developing a new CBA, thus we again argue that a new one is needed."*

### 3.5 Strategische Milieu Beoordeling mist elementen en uitwerking

De studenten vinden de SEA (Strategische Milieu Beoordeling) voor variant 7B 2015 niet compleet en vinden de daarin meegenomen aspecten onvoldoende uitgewerkt: *"Regarding the SEA report, not all possible impacts are elaborated and taken into account in the assessment. Detailed descriptions and references for the assessment criteria are also missing. We hope that the critical assessment we developed on that report is useful to show the missing aspects, which can be researched further for an improved report."*

Aspecten die de studenten missen, zijn onder meer de externe veiligheid gezien de verdiepte ligging/tunnel onder de sporen, het watermanagement (en meer specifiek de gevolgen van de weg voor de kwaliteit van het drinkwater dat nabij de Stichtse Rotonde wordt gewonnen) en de aantasting van de rijksmonumentale tuin van het Belgenmonument (Provinciaal Erfgoedparel 2016).

De studenten trekken uiteindelijk de noodzaak van het hele project Westelijke Ontsluiting in twijfel. De gemeente zou de grootschalige en kostbare variant 7B (2015) kunnen heroverwegen vooral omdat kleine, fijnmazig toegesneden veranderingen in het traject ook tot positieve effecten kunnen leiden. *"Overall, we argue that the municipality could reconsider the implementation of scenario 7B (2015), as it is a massive and expensive project; when small and focused changes of the current*

*situation could lead to positive effects as well. According to the previous point we also conclude that the necessity of that infrastructural project could be reconsidered and maybe invest that money on climate change mitigation measures and on improving the public transports."*

Sommige elementen uit het studentenonderzoek worden verderop in dit document behandeld. Het volledige rapport van juli 2018 is als bijlage bijgevoegd.

## **4. Nieuwe feiten 2018: fietsen**

### Sleutelrol voor fiets vraagt om veilig, vlot en comfortabel fietsen

#### 4.1 Nieuw mobiliteitsprogramma provincie: fietsen stimuleren

Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de provincie Utrecht zet in op een verdubbeling van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer in 2030 ten opzichte van 2011. Daarom werkt de provincie Utrecht samen met gemeenten aan een regionaal fietsnetwerk met snelle fietsverbindingen, slimme oplossingen om veiligheid en doorstroming te verbeteren en aan maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Mobiliteitsprogramma 2019-2023: *"Zo maken we alle belangrijke werklocaties, scholen en stations veilig, vlot en comfortabel bereikbaar met de fiets. De elektrische fiets maakt het mogelijk om langere afstanden te overbruggen, waardoor het een goed alternatief kan zijn voor auto en openbaar vervoer. Ook maken we het makkelijker om het reizen met fiets te combineren met openbaar vervoer of auto"* Daarbij stelt het Mobiliteitsprogramma dat snelfietsroutes steeds interessanter zijn voor langere afstanden nu de elektrische fiets in opkomst is. De snelfietsroute Utrecht-Amersfoort heeft de status van prioriteit in het Realisatieplan fiets van de provincie. Het Mobiliteitsprogramma streeft nadrukkelijk ook naar een grotere veiligheid op de (brom)fietspaden: *"De provincie Utrecht staat op nummer 1 in de lijst met de meeste fietskilometers per inwoner. Dit neemt alleen maar toe en daardoor wordt het steeds drukker op wegen en fietspaden. Door de grotere variëteit aan gebruikers op het (brom-)fietspad nemen snelheidsverschillen tussen gebruikers toe, wat de verkeersonveiligheid vergroot. Daarom werken we samen met Rijk en gemeenten aan de verbetering van het Regionaal fietsnetwerk zodat deze voldoet aan de CROW-kwaliteitseisen passend bij veilig, comfortabel en snel. De provincie maakt afspraken met gemeenten om door middel van cofinanciering de kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk te vergroten maar neemt waar nodig ook de regie"*

#### 4.2 Nieuwe coalitie in Amersfoort: voorrang voor voetgangers, fiets en OV

Het Amersfoorts Coalitieakkoord 2018-2022 streeft naar een schonere bereikbaarheid inclusief inzet op andere vormen van vervoer dan auto en minder investeren in autoverkeer: *"Voor het opvangen van de mobiliteitsgroei geven we voorrang aan voetgangers, fiets, OV en stimuleren alternatieven voor het individuele autobezit."*

Ook het gemeentelijk fietsplan 'Amersfoort fietst' uit 2016 ziet een sleutelrol voor de fiets in de opvang van de groei van de mobiliteit. Daarom presenteert het fietsplan een reeks ambities, doelen en acties, onder meer op het gebied van doorstroming en veiligheid.

#### 4.3 Meer veiligheid en schone lucht voor fietsers mist onderbouwing

Bij het project Westelijke Ontsluiting roemt de gemeente Amersfoort de fietsbrug over de sporen "met veilige fietsroutes aan beide zijden van de weg". Echter, de Wageningse studenten maken daarover in juli 2018 kritische opmerkingen. Zo zeggen de onderzoekers over de fietsbrug: *"Also, the huge bridge for cyclists and pedestrians is not necessary, which due to the height difference (deck of the bridge will be at least 8 meters above the railroad!) provides no connection towards the bicycle road and sidewalk alongside the railway, cyclist will need to make a major detour to continue their way."*

Los van de omweg is de kostbare fietsbrug ook een discutabele 'verbetering' vanuit het oogpunt van comfort en veiligheid. Gebruikers zijn brom- en snorfietzers, (bak)fietzers, mindervaliden en voetgangers zoals gezinnen met kinderen (Dierentuin). Binnen deze verkeersstromen zijn er gevaarlijke snelheidsverschillen, helling op én helling af.

Zoals ook de provincie Utrecht constateert, wordt het steeds drukker op de fietspaden en zijn er steeds meer verschillende gebruikers met verschillende snelheden en breedte: standaardfietsen, fietsen met een krat voorop, bakfietsen, scootmobielen, racefietsen, e-bikes, speed pedelecs, en snorfietzen. Voor veilig samengebruik is de breedte van de fietspaden van groot belang. 'De De Wageningse studenten stellen vast dat het geprojecteerde fietspad aan de Barchman Wuytierslaan Noord (tussen overweg en Amsterdamseweg) onder de breedtenorm zit: *"The bicycle road on both sides of the road will be 3 meters wide (and directing two ways), which is lower than the minimum requirements."*

Dat de fietsbrug over het spoor zou leiden tot meer veiligheid en schone lucht voor fietsers, wordt volgens de Wageningse studenten niet ondersteund door onderzoek. En kennisinstituut CROW ziet voor de veiligheid liever een fietstunnel dan een fietsbrug. Voor een complete analyse van de plussen en minnen voor fietsers is een aanvullende MKBA-analyse voor variant 7B (2015) nodig.

Uit het Wageningse rapport van juli 2018: *"There are some uncertainties regarding the different scenarios description obtained from the municipality as well as from the residents. Certain statements are made, which are not supported by arguments or cannot be traced or justified based on the available information. For instance, in scenario 7B (2015) it is stated that the safety for cyclist will increase with a bridge instead of a tunnel. This statement is made, but not supported. In a study, as referred to in text from Hembrow (2014), in the design manual for bicycle traffic made by CROW (a non-profit knowledge partner for (local) government bodies, contractors and consultancy firms) it is stated that tunnels are preferred over bridges. The arguments opposing constructing a tunnel is not indicated in the scenario description or reasoning, and the advantages to build a bridge are not justified for the specific location. Neither the measures to increase the safety for cyclist over the bridge are specified. Another argument to construct the bridge is that the cyclist will not inhale air pollutants from cars, which is also not supported by references."*

## 5. Nieuwe feiten 2018: Klimaat en schone lucht

### Luchtkwaliteit: wel ambitie maar geen volledig onderzoek weg

#### 5.1 WHO-normen en de Westelijke Ontsluiting

Het Amersfoorts Coalitieakkoord 2018-2022 ambieert schone lucht: *"In 2030 willen we CO2-neutraal zijn terwijl het aantal vervoersbewegingen in onze stad en regio alleen maar zal toenemen. We zullen keuzes moeten maken als we in de toekomst goed bereikbaar willen blijven maar ook gezonde en schone lucht willen in Amersfoort."*

Daarbij omarmt het Coalitieakkoord de WHO-normen: *"Om de doelstellingen voor luchtkwaliteit in 2030 te halen, maken we met onze samenwerkingspartners (Rijk en provincie) een plan van aanpak voor de inzet van verschillende instrumenten. Hierbij zijn de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) leidend."*

Ook het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de provincie Utrecht omarmt de WHO-normen: *"Provinciale staten hebben op 5 februari 2018 naar aanleiding van de Samenwerkingsagenda Gezonde Lucht besloten dat door de provincie de WHO advieswaarden als streefnorm voor luchtkwaliteit mee genomen moet worden bij relevante programma's en projecten."*

Voor het project Westelijke Ontsluiting is op geen enkele wijze onderzocht wat het effect is van de nieuwe weg op de luchtkwaliteit, afgezet tegen de WHO-normen in het Amersfoorts Coalitieakkoord en in het provinciaal Mobiliteitsprogramma.

#### 5.2 Gemeentelijk onderzoek luchtvervuiling onvolledig

Op basis van de Strategische Milieu Beoordeling (SEA) van de gemeente constateren de Wageningse studenten dat het onderzoek naar de luchtvervuiling onvolledig is en dat dit onderzoek vragen oproept ten aanzien van de betrouwbaarheid van de resultaten daarvan.

De Wageningse studenten hebben niet kunnen vinden of zwaarvervuilende defensie-auto's van de Bernhardkazerne aan de Barchman Wuytierslaan zijn meegerekend of niet. De luchtkwaliteit voor de fietsers is ten onrechte niet meegerekend, aldus het Wageningse rapport. Zoals ook de piekbelastingen in de luchtvervuiling tijdens de spits niet zijn onderzocht in de Strategische Milieu Beoordeling. Ook andere vervuilingbronnen dan autoverkeer zijn niet beschouwd door de gemeente.

Het Wageningse rapport constateert daarover: *"Air quality is assessed only based on the background concentrations. Specifically, the study carried out focused on two aspects: (a) nitrogen dioxide (NO2) and whether the annual average concentration and the amount of times the hourly limit was exceeded, and (b) particulate matter (PM10) and whether the annual average concentration and the amount of days in which the daily limit was exceeded. The substances SO2, CO2, lead, benzene and other oxides of nitrogen have not been studied since these are not expected to be exceeded, however this is not supported by any argument. Especially for NO the air pollution concentrations are interesting since these are emitted by cars."*

Volgens de TEEB-normen van het ministerie van Economische Zaken veroorzaakt de Westelijke Ontsluiting milieuschade (CO2, fijnstof en geluid) voor meer dan 6000 omwonenden, plus de vele medewerkers en bezoekers van de Bernhardkazerne.

## 6. Nieuwe feiten 2018: Bomen en natuurcompensatie

### Effecten op natuur: onvoldoende onderzocht en onvoldoende onderbouwd

#### 6.1 Kap van 3500 grote bomen maar geen klimaatcompensatie

Het project Westelijke Ontsluiting gaat ten koste van 3500 bomen (met een stamdiameter vanaf 10 cm) plus kleinere bomen, heesters en onderbegroeiing. Verreweg het grootste deel van de 3500 grote bomen valt onder de Wet natuurbeheer (voorheen Boswet), het kleinste deel betreft gemeentelijke bomen die onder de APV vallen. Het totaal van 3500 bomen is 6 maal zoveel als kap van de bomen van Amelisweerd in 1982. In het bestemmingsplan is het oppervlakteverlies aan bos, vallend onder de Boswet, circa 4,5 hectare.

De BomenEffectRapportage (BER) van februari 2015 én de aanvullende BER van juli 2016 laten zien dat 3149 grote bomen zeker gekapt gaan worden, en mogelijk nog eens 341 bomen die nader bekeken zouden worden, de zogenaamde BEA-bomen. Opgeteld gaat het om 3490 bomen, waarvan minstens 20 bomen destijds zijn aangemerkt als 'bijzonder of waardevol voor Amersfoort' en minstens 179 bomen die zijn aangemerkt als 'bijzonder of waardevol voor het projectgebied'. De meeste bomen vallen in de categorie 'overige bomen'. Dat ook deze gewone bomen van grote waarde zijn voor de stad is inmiddels onderkend in de gemeentelijke Bomenleidraad (december 2017) <https://www.hetgroenehuisamersfoort.nl/sites/default/files/Bomenleidraad%20definitief%2012%20december%202017.pdf>.

In de nieuwe Bomenleidraad krijgt de waarde van bomen voor het klimaat een zwaarder accent: de waarde van bomen wordt voortaan meegewogen, bij ruimtelijke ontwikkelingen, bij onderhoud en beheer en bij particuliere kapaanvragen. Klimaatbestendigheid van de stad is sinds december 2017 in de beoordeling van de aanvraag van een kapvergunning een officiële weigeringsgrond.

De gemeente heeft in juli 2018 een vergunning aangevraagd voor de kap van 418 APV-bomen in najaar 2018. Eveneens dit najaar 2018 heeft de gemeente de kap gepland van een veel groter aantal bomen die onder de Wet natuurbeheer (voorheen Boswet) vallen, waarvoor een melding bij de provincie volstaat. Hoeveel van deze bomen de gemeente dit najaar wil kappen, heeft de gemeente niet bekendgemaakt. Maar het is niet uitgesloten dat dit najaar 2018 vrijwel alle 3500 bomen worden gekapt.

De 'boscompensatie' die voor de Westelijke Ontsluiting is afgesproken (zie hierna), mag niet worden verward met 'klimaatcompensatie'. De pakweg 27.000 compensatieboompjes die de gemeente vooral aan de Melksteeg bij de Eem in Soest heeft gepland, doen nauwelijks af aan de ongeveer 4,5 miljoen kilo opgeslagen CO<sub>2</sub> die bij de Westelijke Ontsluiting in één keer vrijkomt. Om deze 4,5 miljoen kilo CO<sub>2</sub> te compenseren is de aanplant van circa 420.000 boompjes nodig, meteen op het moment dat er 3500 grote bomen voor de weg worden geveld.

Het broeikasgas CO<sub>2</sub> dat gedurende 50 jaar in die 3500 bomen jaar na jaar is opgeslagen, komt vrij wanneer de bomen vanwege de aanleg van de Westelijke Ontsluiting worden omgelegd. Daarmee gaat in één klap ongeveer 4,5 miljoen kilo CO<sub>2</sub> de lucht in. Dit is het equivalent van wat circa 550 huishoudens in Amersfoort per jaar uitstoten aan fossiele brandstoffen. Het kappen van 3500 bomen staat haaks op de doelstelling Amersfoort CO<sub>2</sub>-neutraal in 2030. Nog afgezien van de CO<sub>2</sub>-productie als gevolg van de bouw van de weg.

## 6.2 Natuurcompensatie ontbeert plan

De gemeente is van plan de rijke natuur (oud eiken-/beukenbos op de schrale en droge zandflank van de stuwwal) die verloren gaat in Amersfoort West, te compenseren met de aanplant van boompjes (elzen, wilgen en berken van 80 centimeter tot een meter hoog) in Soest, in de rijke en natte klei- en veenpolder bij de Eem, waar openheid als kernkwaliteit geldt.

Voor de aanleg van de Westelijke Ontsluiting verdwijnt 3,04 ha bos permanent en wordt 2,81 ha tijdelijk aangetast. Een klein deel wordt in het projectgebied gecompenseerd. Het overgrote deel van het bos wil de gemeente compenseren door de aanplant van bomen op 4 ha open weilandgebied bij de Eem, aan de Melksteeg nabij het bedrijventerrein Isselt.

Ten aanzien van de wet- en regelgeving voor de beschermde soorten en natuurgebieden in het plangebied van variant 7B (2015) stelle de Wageningse studenten dat er veel onduidelijkheden zijn: *“Regarding the ecological assessment, a lot of aspects have been covered thoroughly. However, we conclude that there should be an argumentation for the size of the research area and the statements about important ecological components of protected species not being affected. Furthermore, it is not clear whether there are species present in the area that gained protection after the entry of the new Nature Conservation Act. Regarding the requested dispensations we conclude that the right procedures were followed according to legislation, apart from the possibility that the application for dispensation for protected species in the compensation area (area Melksteeg) is missing. About the assessment of the applications for dispensation we conclude that it is not clear which authority (Council of State or Province executive) assessed the dispensations and when. We argue that it should be made clear and publicly available which authority assessed the applications, and what their judgement was, including explanation.*

De Wageningse studenten zijn van mening dat een specifiek onderzoek nodig is voor het gebied Melksteeg, inclusief ecologisch onderzoek en gedetailleerd compensatieplan. *“Regarding compensating measures, we conclude there should be an individual report of the area Melksteeg, including ecological assessment and detailed compensation plan. Furthermore, a clear division between the measures that were needed, planned or executed for previous compensation (Amersfoort Zoo) and nature compensation needed for the 7B (2015) should be made.”*

## 6.3 Kritiek op Strategische Milieu Beoordeling

De Wageningse studenten zijn kritisch over het onderdeel Natuur in de Strategische Milieu Beoordeling van de gemeente (SEA): onderbouwingen worden gemist, er zijn onduidelijkheden, en de onderzoekers plaatsen vragen en twijfels bij specifiek scores. Zo zijn er twijfels ten aanzien van het onderzoek naar de gevolgen van het wegproject voor het ecosysteem. Waar de gemeente stelt dat er geen significante degradatie is van de oude boskern (Natuurnetwerk Nederland, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) betwijfelen de Wageningse studenten dat. Zij constateren dat de gemeente op dit gebied veel stelt, maar weinig heeft onderzocht; er is weinig kwantitatieve info en er zijn veel vaagheden. Variant 7B (2015) krijgt nu de score 'voldoende' t.a.v. beschermde en bedreigde diersoorten, maar de score had volgens de Wageningse studenten ook 'onvoldoende' of 'slecht' kunnen zijn. Al met al vinden de Wageningse studenten dat er een sterke indicatie is voor een her-evaluatie voor het onderdeel Natuur.

#### 6.4 Verlies van bomen, biodiversiteit en habitat ontbreken in kosten-batenanalyse

De Wageningse studenten constateren ook hiaten in het onderdeel Natuur in de kosten-batenanalyse (CBA), bijvoorbeeld ten aanzien van de bomenkap: *“Furthermore, we recognized the necessity of an environmental assessment (REF: Notitie van Randvoorwaarden) to support the CBA, since not all environmental impacts are reflected properly, and some are even missing in the CBA 2013. For instance, a missing aspect in the CBA 2013 is the trees that will be removed. The amount of cultural historical area (in Ha) to preserve for future generations is considered, but only as positive aspect. However, the negative aspect (so tree removal) could have more impact. Another aspect that is missing in the CBA 2013 is the biodiversity loss, in addition to the loss of habitat”*

### 7. Nieuwe feiten 2018: kosten

#### Nog veel onduidelijkheid

##### 7.1 Financiële risico's

Het project Westelijke Ontsluiting brengt grote financiële risico's met zich mee. Tegenvallers komen volledig voor rekening van de gemeente Amersfoort. In het coalitieakkoord staat dat bij de Westelijke Ontsluiting eventuele overschrijdingen binnen het beschikbare budget zullen worden opgevangen. Maar de ervaring met grote infrastructuurprojecten leert dat kostenoverschrijdingen doorgaans pas zichtbaar worden als het te laat is voor beheersmaatregelen binnen het budget. Opdrachtgevers zien zich dan - omdat er geen weg terug meer is - gedwongen extra geld te fourneren. Zeker gefaseerde aanbestedingen zijn daarom zeer risicovol.

Het College van B&W Amersfoort heeft op 9 augustus 2018 bericht dat de kostenraming op basis van het definitieve integrale ontwerp medio september 2018 gereed en getoetst is. Volgens deze planning wordt de Amersfoortse gemeenteraad eind september 2018 geïnformeerd over de financiële stand van zaken (tegelijkertijd met de opdrachtverlening voor de bomenkap). De start van de aanbesteding van de Westelijke Ontsluiting is gepland in maart 2019 (met opdrachtverlening aan de aannemer in najaar 2019). Pas dan zal echt duidelijk worden of het project kan worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget.

Op dit moment is er vooral veel onduidelijkheid over de kosten. Ook omdat de tot nu toe gepresenteerde kostenramingen door verschillende opstellingen en indelingen van kostenposten nauwelijks te vergelijken zijn. Dat geldt ook bij uitstek ten aanzien van de risicoreserveringen.

##### 7.2 Stijgende bouwkosten, nieuwe projectelementen en dreigende tegenvallers

Nu, in 2018 zijn er wel al duidelijke signalen dat de kosten uit de hand zullen gaan lopen. Zo heeft ook Amersfoort te maken met de snel stijgende bouwkosten voor Grond-, Weg- en Waterbouw. De GWW-bouwkosten zijn de afgelopen jaren snel gestegen. Daardoor zal de weg substantieel duurder worden dan aangenomen in 2015. Vergeleken met december 2013 zijn de kosten nu 25% gestegen. De verwachting is dat deze stijging gezien de overspannen markt doorzet.

Ook zijn er - nadat de gemeenteraad het College had opgedragen dat het hele project niet meer mag gaan kosten dan de 67,1 miljoen euro die in 2014 is geraamd -, nog prijzige, grote elementen



toegevoegd, zoals een fietsbrug over het spoor en een parkeergarage/herinrichting van de entree voor het Dierenpark. Verder dreigt een serieuze tegenvaller met de bouw van de onderdoorgang bij het spoor. Een eerste sondering op die plek heeft volgens het College laten zien "dat er een 'ondoordringbare' laag in de grond aanwezig is (die toentertijd ook voor veel vertraging en kosten bij aanleg van de 'dive under' van ProRail heeft gezorgd)". Het gaat hier om grindbanken met zware gletsjerkeien in de ondergrond. Naast dit risico en het risico van verontreinigingen is in de 'Projectrapportage Grote Projecten 2018-1' (Jaarstukken, gemeenteraad 19 juni 2018) een nieuw risico geïdentificeerd: te geringe capaciteit van het retentie bassin (wateropvang) tussen het spoor en de Barchman Wuytierslaan. Met dit alles rijst de vraag hoe kostenoverschrijdingen binnen het taakstellend budget van 67,1 miljoen euro kunnen worden opgevangen.