

Schriftelijke vragen ex. Artikel 47 R.v.O. over de Westelijke Ontsluiting Amersfoort van Andrea Poppe (SP) en Willem van der Steeg (PvdD)

Naar aanleiding van de recente berichtgevingen omtrent de Westelijke Rondweg in Amersfoort hebben de Partij voor de Dieren en de Socialistische Partij de volgende vragen voor het college.

<https://www.groeninamersfoort.nl/2020/01/11/gemeentelijke-verkeersprognoses-westelijke-ontsluiting-kunnen-onmogelijk-uitkomen/>

<https://www.ad.nl/amersfoort/subsidie-van-4-1-miljoen-voor-westelijke-rondweg-niet-in-gevaar~aef7c8c0/>

Ongeveer 25% van het verkeer op de Westelijke rondweg in Amersfoort is gerelateerd aan verkeer afkomstig van de Bernardkazerne. Verplaatsing van de hoofdingang zal het verkeer op de Westelijke Rondweg verder doen afnemen. Defensie heeft aangegeven welwillend te staan ten opzichte van deze variant. Krimp van de kazerne zal daarnaast de afname van verkeer nog verder versterken.

1. Is het bij u bekend dat de hoofdingang van de Bernardkazerne in Amersfoort verplaatst gaat worden? Zo ja, sinds wanneer?
2. Is het bij u bekend dat de Bernardkazerne niet gaat uitbreiden, dan wel groeien, maar eerder nog gaat krimpen? Zo ja, sinds wanneer?
3. Als de hoofdingang wordt verplaatst heeft dat een significant effect op de hoeveelheid verkeer op de rondweg. Die zal namelijk verder afnemen. Is GS bereid mee te werken aan verplaatsing van de hoofdingang van de Bernhardkazerne?
4. Bent u het met ons eens dat wellicht een onderdoorgang bij het spoor voldoende is voor een goede doorstroming?

De provincie Utrecht heeft, met hantering van de criteria van VERDER, een subsidiebeschikking afgegeven van grofweg 60 miljoen euro, ten behoeve van de ontwikkeling van de Westelijke Rondweg in Amersfoort. Eén van die criteria houdt in dat de doorstroomsnelheid lager moet zijn dan 25 km/uur. De eerdere twijfels omtrent gehanteerde modellen worden bevestigd door onderzoek van het verkeerskundig bureau XTNT, die laat zien dat de doorstroomsnelheid significant hoger ligt en dat daarmee de rekenmodellen van de gemeente Amersfoort niet overeenkomstig de praktijk zijn. In werkelijkheid bedraagt de gemiddelde snelheid in 2019 circa 35 km/uur. Tevens laat dit onderzoek zien dat de huidige weg het aantal auto's ook over 20 jaar nog makkelijk aan kan en dat de verwachting is dat de gemiddelde snelheid in de toekomst eerder nog verder zal toenemen dan dat deze zal dalen.

5. Bent u van mening dat het gemeentebestuur van Amersfoort bij de voorlichting van de Provincie onjuiste informatie heeft aangeleverd? XTNT komt immers veel lager uit dan verkeersmodel Nut&Noodzaak 2004.
6. Bent u met ons van mening dat de subsidiebeslissing (VERDER: €58.815.000) voor de Westelijke Rondweg gebaseerd is op modellen die geen recht doen aan de werkelijkheid en dat deze heroverwogen zou moeten worden, met gebruikmaking van nieuwe en juiste informatie? Zo ja, kunt u het verdere proces in deze aangeven? Zo nee, waarom niet?

Er zijn reeds ongeveer 1800 bomen gekapt in het kader van nader onderzoek ten behoeve van de realisatie van de Westelijke Rondweg. Nog eens 2000 bomen staan op de nominatie om gekapt te gaan worden.

7. Bent u met ons van mening dat ook gezien deze grootschalige kap van bomen nut en noodzaak van de Westelijke Rondweg tegen het licht gehouden zou moeten worden nu nieuwe informatie van verkeerskundige bureau XTNT aantoont dat nut en noodzaak er eigenlijk niet is? Zo nee, waarom niet?
8. Bent u met ons van mening dat het zijn van betrouwbare overheid voor de inwoners en het zorgvuldig omgaan met publieke gelden en het zijn van betrouwbare partner voor andere overheden ook betekent dat je eerder genomen beslissingen moeten durven terugdraaien, zeker als uit onderzoek blijkt dat de gronden waarop beslissingen/beschikkingen zijn genomen niet in overeenstemming met de praktijk blijken te zijn? Zo nee, waarom niet?

De begroting van de Westelijke Ontsluiting wordt gedekt uit subsidie uit VERDER, subsidie vanuit Beter Benutten en subsidie vanuit Restbudget Randstadspoor. Beter Benutten en Restbudget Randstadspoor zijn beide oorspronkelijk subsidies vanuit Rijksprogramma's. VERDER is een programma dat ook voor een groot deel vanuit Rijksgeld gevuld is.

9. Klopt het dat buiten deze Rijks- en regionale subsidies de Gemeente Amersfoort geen directe financiële bijdrage levert aan de realisatie van de Westelijke Ontsluiting?
10. Als je de indirecte bijdrage via VERDER pro-rata meeneemt, klopt het dan dat Amersfoort aan het hele project van bijna 70 miljoen zelf nog geen 5% bijdraagt?

Overheden stellen voor het verstrekken van subsidie vaak minimale percentages vast voor eigen bijdragen vanuit de aanvrager, om ervoor te zorgen dat ook de aanvrager een stevig financieel belang heeft bij het zorgvuldig omgaan met gemeenschapsgeld.

In het verleden heeft GS aangegeven dat het beoordelen van nut en noodzaak van de WO een zaak van de Gemeente Amersfoort is. Naar blijkt zijn gehanteerde verkeersmodellen echter niet in overeenstemming met de praktijk.

11. Vindt u het percentage directe eigen bijdrage (zie vraag 9) van de Gemeente Amersfoort aan dit project voldoende? Zo ja, waarom? En vindt u dat een zorgvuldige beoordeling van nut en noodzaak voldoende geborgd is, ondanks de afwezigheid van medefinanciering door de gemeente Amersfoort en daaruit voortvloeiend: de afwezigheid van stevige financiële eigenbelangen van de gemeente Amersfoort?

Vanuit het restbudget Randstadspoor ontvangt de gemeente Amersfoort ook nog eens 4,1 miljoen subsidie. In de subsidievoorwaarden staat echter dat deze gelden vóór 1 januari 2020 besteed moeten zijn en dat de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang in de Barchman Wuytierslaan opgeheven dan wel gesloten moet zijn voor alle verkeer en de te realiseren onderdoorgang in gebruik genomen moet zijn.

12. Kunt u aangeven wat de status quo is van deze subsidie? Is deze bijvoorbeeld inmiddels vervallen? Of is deze door de provincie Utrecht verlengd en zo ja, waarom?

Namens de fracties van de SP en de PvdD provincie Utrecht en hoogachtend,

A. Poppe en W. van der Steeg