

Nummer 2022-026  
Vragen van Raadslid Hans van Wegen (BPA)

Ontvangen 20 april 2022  
Antwoord van college 10 mei 2022

Titel **Koppeling van de Westelijke Ontsluiting aan (water in) de Stadsring**

### **Toelichting door fractie**

In de raadsvergadering van Dinsdag 19 April 2022 diende het SP raadslid Hugo Kruyt de Motie 2022-063M in, met de Titel: Laatste kans! Stop de aanbesteding van de Westelijke rondweg.

Tot de verbazing van de BPA fractie reageerde de VVD wethouder Roald van der Linde met de opmerking dat deze Westelijke Rondweg nog steeds nodig is voor de verwerking voor het, nog steeds groeiende, toekomstige auto verkeer in samenhang met de Stadsring, de toekomstige woningbouw in het Stations gebied en de Kop van Isselt en de verkeersveiligheid in Amersfoort.

Inmiddels bestaat er een D66 / GroenLinks idee van “het Water terug in de Stadsring”.

Maar iedereen op Het Stadhuis (HS) weet dat de huidige Stadsring van Hogeweg tot aan Soest uit twee ( 2 ) x twee ( 2 ) rijbanen bestaat en dat de Westelijke Ontsluiting getekend is, en ontworpen is, met twee keer een ( 1 ) rijbaan.

Dat is dus minimaal een 50 % reductie van de verkeerscapaciteit, mocht het Stadsring verkeer ook via de Westelijke Ontsluiting (WO) moeten worden afgewikkeld.

En als er op een van deze twee keer een ( 1 ) rijbanen zich een 40 km brom-mobiel bevindt, een nog veel grotere reductie van de doorstroming.

Bovendien zijn twee keer een-baans wegen, zonder midden-afschieding, vele male onveiliger dan twee keer twee-baans wegen met midden afschieding.

De reactie van de VVD wethouder kon, en kan, de BPA fractie dan ook niet plaatsen.

---

### **Vragen & antwoorden van het college**

#### **Afgestemd portefeuillehouder(s)**

Wethouder Stegeman

#### **Inleiding door het college (facultatief)**

N.v.t.

**Het college wordt verzocht de volgende vragen schriftelijk te beantwoorden:**

#### **Vraag 1**

Is het college van de hieronder aangegeven BPA Toelichting m.b.t. de Westelijke Ontsluiting (WO) en de Stadsring op de hoogte?

#### **Antwoord 1**

*Wij hebben kennis genomen van uw toelichting en beschouwen uw weergave als uw interpretatie*

## Vraag 2

Is het college nog steeds van mening dat de Westelijke Ontsluiting (WO), door de BPA al ruim twee jaar geleden berekend op 94,5 miljoen euro, nog steeds financieel haalbaar is?

## Antwoord 2

*Op basis van de huidig beschikbare dekking is het project niet financieel haalbaar. Zoals u weet heeft het College de opdracht gekregen voor het organiseren van aanvullende externe financiering. Inmiddels is duidelijk dat aanvullende externe financiering zou kunnen bestaan uit de CEF subsidie (twee aanvragen waarvan er één inmiddels is gehonoreerd). Deze bijdragen zijn door de steeds verder oplopende kosten door vertraging en hoge inflatie nog onvoldoende. Een tweede aanvullende bijdrage zou kunnen bestaan uit het 3x 5 aanbod van het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, waarbij het Ministerie, de Provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort ieder €5 miljoen inleggen.*

*Al deze bedragen komen bovenop de €68,3 miljoen waarop de Raad eerder akkoord gegeven heeft.*

*Graag benadrukken wij hier nogmaals, dat €1,2 miljoen van dit bedrag betaald wordt door de Gemeente Amersfoort als eigen inbreng vanuit VERDER. De bijdrage van de Provincie bedraagt via VERDER €58,8 miljoen, via Beter Benutten ontvangen wij €4,2 miljoen en vanuit het Restbudget RandstadSpoor €4,1 miljoen.*

Ten aanzien van uw raming verwijzen wij naar [Raadsinformatiebrief 2021-229](#).

Vanwege de huidige onzekerheden, zie ook [RIB 2022-043 Stijgende kosten van bouwmaterialen en brandstoffen](#), zal het College voor het zomerreces een geactualiseerde raming laten opstellen.

## Vraag 3

Nu de fracties van D66 en GroenLinks met het idee komen om “het water in de Stadsring” terug te brengen zal de verkeerscapaciteit van de Stadsring zeer drastisch terug lopen. Is het college van mening dat een twee keer een-baans Westelijke Ontsluiting (WO) weg, die hoeveelheid verkeer er gemakkelijk bij kan hebben?

## Antwoord 3

*Het College is van mening dat het toekomstige tracé van de WO de aanvullende verkeerscapaciteit aankan, als het totaalpakket van voorgestelde maatregelen, zoals gepresenteerd in de [beleidsevaluatie Mobiliteit “een terugblik”](#) op 15 februari 2022, verstandig en in de juiste fasering geïmplementeerd wordt en de gestelde doelstellingen behaald worden of daarop bijgestuurd wordt door aanvullende maatregelen.*

*Het huidige tracé (zonder de uitvoering van dit project) zal de extra capaciteit niet aan kunnen. Dit zal daarbovenop leiden tot grote knelpunten op de Daam Fockemalaan en Barchman Wuytierslaan met bijkomende effecten op het onderliggende wegennet. Het autoverkeer zal ongewenste keuzes gaan maken, zoals het zoeken van alternatieven in parallelle woonstraten.*

## Vraag 4

Zo ja, waar baseert het college dat op?

## Antwoord 4

*Door stadsbreed te kijken naar de afwikkeling van het autoverkeer, zoals gepresenteerd tijdens de [beleidsevaluatie Mobiliteit “vooruitkijken”](#) op dinsdag 15 februari 2022, komt uit de presentatie naar voren dat de reductie van het autoverkeer op de Stadsring*

noodzakelijk is voor het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Stad gezien de verstedelijkingsambitie.

Uit de presentatie blijkt dat het toekomstige tracé van de WO de verwachte verkeerstoename aankan, omdat:

- Het huidige autoverkeer op de Stadsring zich niet één op één verplaatst naar de WO. Met een structuur van ringen en radialen, het segmenteren van de Stadsring en het reduceren van bepaalde wegen van 50 km/uur naar 30 km/ uur zorgen wij er voor dat het autoverkeer op een eerder moment gedwongen wordt andere routekeuzes te maken, zonder dat de autobereikbaarheid van de Stad voor degene die er daadwerkelijk moet zijn onder druk komt te staan;
- Het College zich bewust is van de ambitie op de modal shift<sup>1</sup>. Rekening houdend met het groeiende aantal inwoners moeten wij het autogebruik in de spitsen in onze stad met ten minste 17% verminderen, om te voorkomen dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid verder onder druk komen te staan. Het realiseren van de ambitie op de modal shift is alleen mogelijk door het implementeren van een totaalpakket van maatregelen, zoals gepresenteerd in de beleidsevaluatie Mobiliteit “vooruitkijken”.

#### **Vraag 5**

Zo nee, waarom niet, en wat heeft dat D66 / GroenLinks idee m.b.t. het “water terug in de Stadsring” voor gevolg voor het huidige ontwerp van de Westelijke Ontsluiting (WO)?

#### **Antwoord 5**

*Niet van toepassing*

Alle huidige tunnels onder het NS-Spoor, in de rondweg in Vathorst, maar ook bij de Meridiaan-tunnel en in de Ringweg Koppel, hebben nu al, voorzieningen voor twee keer twee rijstroken onder het NS spoor door.

#### **Vraag 6**

Is het college, met de BPA fractie, niet van mening dat iedere beoogde nieuwe tunnel onder het NS-spoor door, in dit geval tussen de BW-laan en de Dierentuin, niet ook tenminste twee x twee rijstroken (los van aan beide kanten, in de tunnel, twee fietsstroken) zou moeten krijgen?

#### **Vraag 7**

Zo nee, waarom niet?

#### **Antwoord 6 en 7**

*Nee, het College deelt deze mening niet voor deze locatie. Het College is een voorstander om infrastructuur te ontwerpen op de intensiteiten die het daadwerkelijk te verwerken krijgt. De WO volstaat met het ontwerp in de toekomst, onder de voorwaarden zoals genoemd in antwoord 4. De inspanningen van het College zijn juist gericht op het laten slagen van de modal shift, niet op verbreding van de WO in de toekomst.*

*Daarbij geldt dat wanneer de WO in de toekomst verbreed zou worden, dit meer verkeer aantrekt en dit directe druk geeft op vervolgwegen, zoals de Bunschoterstraat. De toename van het verkeer drukt daarbij ook op de leefbaarheid in de directe omgeving en de effectiviteit van de verbeteringen van de natuurverbindingen die het project in zich draagt.*

*Dit geldt voor de genoemde situaties - onderdoorgangen in puur stedelijke gebied - in veel mindere mate. Op het inzetten op de modal shift was ten tijde van de aanleg van de*

---

<sup>1</sup> Modal shift is de term voor verandering van vervoerwijze (van zowel goederen als personen), bijvoorbeeld van vervoer over de weg naar vervoer per trein/bus (OV), per schip of per fiets.

*genoemde andere onderdoorgangen nog niet besloten. Dus dat met fysieke uitbreiding van deze wegen rekening werd gehouden om het verkeer in de toekomst af te kunnen wikkelen, is dan logisch. Overigens kent de Meridiaantunnel geen mogelijkheden voor een inrichting met 2x 2 rijstroken.*

**Vraag 8**

Zo ja, hoe denkt het huidige (en het toekomstige) college dat dan, met de huidige inflatie te kunnen financieren?

**Antwoord 8**

*Niet van toepassing, zie de beantwoording van vraag 6 en 7.*