

Motie vreemd aan de orde van de dag 'Zienswijze OTB Ring Utrecht'

Provinciale Staten van Utrecht, in vergadering bijeen op 6 juni 2016;

Constateerende dat:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 10 mei 2016 het Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor de Ring Utrecht ter inzage heeft gelegd en hier tot 20 juni 2016 zienswijzen op kunnen worden ingediend,
- Gedeputeerde Staten in december 2010 afspraken hebben gemaakt met het ministerie van I&M over de Ring Utrecht, de NRU en de Uithoflijn en deze afspraken in februari 2011 door Provinciale Staten zijn goedgekeurd en in deze afspraken een voorkeursvariant is benoemd voor de Ring Utrecht,
- De realisatie van dit project conform het Voorkeursalternatief (VKA) zoals uitgewerkt in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een grote, niet omkeerbare ingreep behelst in het landschap en in het bijzonder in vlakbij de stad gelegen natuur (Amelisweerd en Kromme Rijn gebied),
- De werkzaamheden aan de A12 en A27 8 tot 12 jaar zullen duren en in de omgeving van het Utrecht Science Park (USP) en de A12-zone plaatsvinden;
- De Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen (die gekoppeld zijn aan de PRS) richtingen meegeven voor de inrichting van de Utrechtse landschappen;
- Dat sinds het opstellen van de scenario's die zijn gehanteerd in het OTB en in de CPB-second opinion van de MKBA, er in december 2015 nieuwe groeiscenario's tot 2030 en 2050 van het CPB en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) zijn gepubliceerd,
- Het CPB en PBL in mei 2016 in de publicatie Kansrijk mobiliteitsbeleid nieuwe aanbevelingen hebben gedaan voor effectief mobiliteitsbeleid,

Overwegende dat:

- De wegwerkzaamheden tot verminderde bereikbaarheid van het USP en de A12-zone zouden kunnen leiden, met eventuele economische schade tot gevolg, terwijl de verbreding van de A27 een bijdrage beoogt te leveren aan de bereikbaarheid van Utrecht-Oost;
- Het Mobiliteitsprogramma 2014-2028 van de provincie Utrecht stelt dat "een zorgvuldige kosten-baten afweging en beperking van onnodige schade aan het landschap en de leefbaarheid zwaar meewegen in besluitvorming rond infrastructuurprojecten";
- Er nog geen ervaring is in andere projecten met een waterkerend vlies zoals bij Amelisweerd en dat gezien de risico's daarmee er een verhoogde kans is op wateroverlast en/of vertraging in de uitvoering van het project, hetgeen een grote impact zal hebben voor de regionale bereikbaarheid en economie;
- Het wenselijk is dat vanuit de Stad Utrecht het USP en de Kromme Rijn op een eenvoudige en sociaal veilige manier bereikbaar blijven;
- De natuurcompensatie naderere uitwerking behoeft en dat de keuze in het OTB om bos aan te leggen in het Kromme Rijngebied en rondom de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet overeenkomt met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen;
- Een bredere A27 voor meer barrièrewerking kan zorgen tussen de Stad Utrecht, het USP en de Kromme Rijn wanneer de afgesproken onderdoorgangen en fiets- en wandelpaden op de overkapping van de A27 niet voldoende worden gerealiseerd;
- Het van goed bestuur getuigt om in (tracé)besluiten in te gaan op en deze te toetsen aan de nieuwste economische scenario's van de Planbureaus;
- Het als medeondertekenaar van het afsprakenkader passend is om de bestuurlijke verantwoordelijkheid te nemen om bovenstaande punten van regionaal en algemeen belang met een zienswijze onder de aandacht van de Minister te brengen,

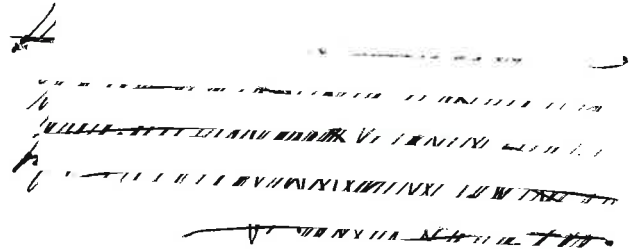
Dragen het College van Gedeputeerde Staten op om:

- Een zienswijze in te dienen op het OTB voor de Ring Utrecht op basis van bovenstaande constatering en overwegingen waarin Gedeputeerde Staten het ministerie verzoeken om:
 - o De verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan genoemde recente publicaties van het CPB en PBL en de uitkomsten hiervan mee te nemen in het definitieve tracé-besluit (zowel qua inhoud als qua fasering van het project);
 - o De risico's ten aanzien van het waterkerende vlies goed in beeld te brengen en de economische en andere effecten voor de regio van deze risico's ten tijde van de uitvoering nadrukkelijk mee te nemen in de besluitvorming;

- Te zoeken naar oplossingen voor het opheffen van een mogelijke versterkte barrièrewerking tussen Stad, USP en Kromme Rijn, en te zorgen voor sociaal veilige onderdoorgangen;
 - Met een adequate invulling te komen van de afgesproken natuurcompensatie, waarbij rekening wordt gehouden met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen en de wensen van de betrokken gemeenten, alvorens het definitieve Tracébesluit vast te stellen;
 - De maatregelen uit de Gebiedsuitwerking A27- Utrecht Oost d.d. 17 december 2013 in het definitieve Tracébesluit te handhaven en eventuele aanpassingen daarop slechts na overeenstemming met de regiopartners door te voeren;
- Deze motie als bijlage mee te sturen met deze zienswijze.

En gaan over tot de orde van de dag.

Huib van Essen
GroenLinks

Toelichting/onderbouwing

Ten grondslag aan de constatering en overwegingen liggen de volgende publicaties:

- Statenvoorstel 'Ring Utrecht en tram Utrecht CS – Utrecht Science Park/De Uithof', PS2011MME01, 7 februari 2011 met daarin de afsprakenlijst van Rijk en regio;
- Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen, Provincie Utrecht, ± 2011
- Second Opinion MKBA Ring Utrecht, CPB, maart 2014
- Mobiliteitsprogramma Provincie Utrecht, juli 2014
- Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO), CPB en PBL, december 2015
- Kansrijk mobiliteitsbeleid, CPB en PBL, mei 2016 (pag. 14)
- Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht, Besluit, vastgesteld op 14 maart 2016 door De minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken.