

Utrecht, 9 juni 2009
Pythagoraslaan 101
Tel. 030-2589111

Afdeling : MOB
nummer : 2009INT237263

Onderwerp: **Beantwoording** schriftelijke vragen ex artikel 47 van het RvO aan het College van GS, gesteld door Jasper Fastl van GroenLinks, betreffende richtlijnen MER Pakketstudies (15 mei 2009)

Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 47 van het RvO aan het College van GS, gesteld door Jasper Fastl van GroenLinks, betreffende richtlijnen MER Pakketstudies (15 mei 2009)

Toelichting

Maandag 18 mei a.s. worden de Richtlijnen voor de Milieu Effectrapportage (MER) voor de Startnotitie ring Utrecht vastgesteld tijdens het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Met de vaststelling van de richtlijnen wordt een volgende stap gezet voor het proces dat de z.g. Pakketstudies voor de regio Utrecht doorlopen. Zo wordt een eerste trechtering bewerkstelligd, een eerste opmaat voor de uitkomsten. Naar nu blijkt wordt in het voorstel geen volwaardig OV-alternatief gelijkwaardig in de procedure meegenomen. Daarmee lijkt de kans klein dat de uitkomsten van de studies erg af zullen wijken van het sterk op auto-mobiliteit gerichte verhaal dat wij in de Startnotitie konden lezen.

Er is een breed gevoel, ook door het Rijk erkend (Cramer, Verburg) dat er varianten worden meegenomen die zeer omstreden kunnen worden genoemd. Daarnaast blijkt er grote maatschappelijke behoefte te bestaan om meer ambitieuze OV-scenario's mede te laten afwegen. Zie ook het rapport 'De Kracht van Utrecht' van Vrienden van Amelisweerd/NMU. Het UVVB heeft opdracht gegeven een OV+++ variant te laten onderzoeken.

GroenLinks onderkent dat er een zeer grote tijdsdruk op het proces staat, maar moet tegelijkertijd vaststellen dat er op dit moment zeer veel discussie is of dit al het moment is om varianten af te doen vallen. De commissie Elverding heeft in haar advies aangegeven dat het vooral van belang is dat varianten met voldoende draagvlak worden meegenomen. Worden die te vroeg buitengesloten dan zal het verdere verloop van het proces zeer moeizaam zijn. De gemeente Utrecht heeft ook daarom besloten bij de vaststelling van de MER richtlijnen de raad te consulteren over de inhoud van de MER richtlijnen.

Over het bovenstaande is van gedachten gewisseld in de ad hoc commissie Pakketstudies op 11 mei jl. Deze was echter niet besluitvormend, en de relevante stukken werden pas op 7 mei jl. verstuurd, zodat er nauwelijks tijd voor bestudering en voorbereiding was. Daarmee zijn in de visie van GroenLinks de Staten

volstrekt onvoldoende betrokken bij een voor de provincie cruciale fase van besluitvorming.

Vragen:

- Is GS inderdaad van plan om zonder consultatie van PS de richtlijnen van de MER, en daarmee de eerste trechtering, en wijze van beoordeling en afweging van alternatieven vast te stellen?

Antwoord: Ja, op 18 mei jl. zijn de richtlijnen van de MER vastgesteld.

- Is GS bereid om, vergelijkbaar met de gemeente Utrecht, eerst het oordeel en voorstellen van PS af te wachten alvorens in te stemmen met de concept richtlijnen MER?

Antwoord: Nee, Zoals u aangeeft zijn de richtlijnen aan de orde geweest in de ad hoc commissie op 11 mei jl. PS heeft geen besluitvormende bevoegdheid ten aanzien van deze richtlijnen. Het vaststellen van richtlijnen door GS kan worden gekwalificeerd als het voeren van dagelijks bestuur in de zin van art. 158 lid 1 onder a van de Provinciewet. Het vaststellen van MER-richtlijnen is een zgn. voorbereidingshandeling die moet leiden tot definitieve besluitvorming maar geen zelfstandige rechtsgevolgen heeft.

- Moet niet, gezien de enorme impact voor de leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling van regio en provincie, tegelijkertijd een integrale maatschappelijke kosten/batenanalyse worden gemaakt over de verschillende opties?

Antwoord: Er zal conform de richtlijnen een kosten/baten-analyse van de alternatieven op basis van kengetallen (Kengetallen Kosten/Bate-analyse of:KKBA) worden uitgevoerd. Deze KKBA wordt uitgevoerd op basis van de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). De KKBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de kosten en baten van de voorliggende keuzes. Een KKBA wordt gebruikt indien een volledige maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) nog niet aan de orde kan zijn. Indien de alternatieven nog niet in voldoende mate zijn uitgekristalliseerd kan de KKBA helpen om de juiste afwegingen in beeld te krijgen. Een KKBA schetst op een globale wijze , gebruik makend van bestaande of eenvoudig modelinstrumentarium de effecten van de verschillende alternatieven op hoofdlijnen. Pas bij de definitieve keuze voor een alternatief dat voldoende is uitgewerkt, kan ten opzichte van een nulalternatief een volledige MKBA worden uitgevoerd.

Het OV+++ pakket of onderdelen daarvan zijn aan de orde in relatie tot de KKBA/MKBA als de gevoeligheidsanalyse aangeeft dat dit voldoende probleemoplossend vermogen heeft.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,