

16 oktober 2018
Documentnummer: 2018-068.582, Mobiliteit-Beleid
Dossiernummer: K1280

Nummer 46/2018

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen ter vaststelling van het Voorkeursalternatief voor de N33-Midden.

1. Samenvatting

Met deze voordracht vragen wij u in te stemmen met het definitieve voorstel voor een Voorkeursalternatief voor de verdubbeling van de N33-Midden.

Over het voorgenomen voorkeursalternatief waarover wij u eerder informeerden hebben wij de omgeving geconsulteerd en hebben wij advies gevraagd van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.).

Naar aanleiding van het tussenadvies van de commissie m.e.r. hebben wij een aanvulling op de milieueffectrapportage laten opstellen. Er is meer aandacht besteed aan de functie van de N33 om de economische structuur te versterken. En er zijn nieuwe alternatieven onderzocht, die niet uit gaan van volledige verdubbeling: deze bieden voor het doelbereik geen toegevoegde waarde, bieden beperkte kostenbesparing en hebben maar beperkt een minder ruimtebeslag; Het eindadvies van de commissie m.e.r. is positief: De nieuwe informatie in de aanvulling is in het algemeen goed uitgewerkt. Daarmee is voldoende informatie beschikbaar om een voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen.

Ook hebben wij nader onderzoek gedaan naar de zuidelijke aansluiting van Appingedam en de ontsluiting van Steendam en het Schildmeer in relatie tot het laten vervallen van de aansluiting Geerlandweg. Deze bieden, afgezet tegen de kosten en de effecten voor de omgeving, per saldo onvoldoende meerwaarde.

Alles overwegende stellen wij voor om voor het voorkeursalternatief uit te gaan van X1-plus (zie kaart bijlage):

- Wij handhaven de voorgenomen keuze voor alternatief X1, inclusief de daarin aangegeven aansluiting van Appingedam en het niet realiseren van een rechtstreekse en ongelijkvloerse aansluiting Geerlandweg.
- Alternatief X1 is aangedragen door omwonenden uit de werkgroep Tjuchem en is daarna met de omgeving uitgebreid besproken en uitgewerkt. De consultatieronde heeft behalve bezwaren en zorgen ook expliciete steunbetuigingen voor de verdubbeling en het X1-alternatief opgeleverd.
- In essentie bestaat alternatief X1 uit het opwaarderen van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam tot een ongelijkvloerse autoweg met 2 rijstroken per richting en een regime van 100 km/u. Tussen Tjuchem en Appingedam wordt een verkort tracé gevolgd, volgens alternatief X1.
- Wij geven dit een plus, door met het ontwerp en de bewegwijzering verkeer bij Appingedam-Zuid zo soepel mogelijk naar Fivelpoort en de Woldweg te leiden;
- Wij willen bij het buurtschap Korengarst, ter hoogte van Noordbroek, de weg enkele meters verleggen, om consequent dezelfde berm- en obstakelvrije breedte te hanteren en problemen met wateroverlast en verblinding op te lossen.

Dit voorkeursalternatief wordt op grond van de Tracéwet uitgewerkt tot een (Ontwerp)Tracébesluit.

Het project is binnen de provincie Groningen onderdeel van het provinciaal MIT. Binnen de systematiek van het provinciaal MIT vragen wij u een planuitwerkingsbesluit te nemen. In financiële zin vragen wij u een reserveringsbesluit te nemen en het zoekgebied in de provinciale Omgevingsvisie en -verordening te vervangen door een tracéreservering.

2. Doel en wettelijke grondslag

Het bestuurlijk duo N33, dat in deze fase bestaat uit de heer De Jong namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en gedeputeerde Gräper-Van Koolwijk namens de provincie Groningen, heeft op 10 oktober 2018 een voorstel voor het definitieve voorkeursalternatief geformuleerd. Conform de Bestuursovereenkomst N33 Midden van 23 februari 2015 leggen wij dit ter instemming aan uw Staten voor.

3. Procesbeschrijving en planning

Met onze brief van 23 februari 2015 (2015-05837, zaaknr. 558914) informeerden wij u over de Bestuursovereenkomst die wij over de N33 Midden hebben gesloten met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In die brief hebben wij aangegeven dat wij de keuze voor het voorkeursalternatief, waarmee wij de verkenningfase afsluiten en de planuitwerking starten, ter instemming aan u zullen voorleggen.

Met onze brief van 24 januari 2018 (2018-002665, dossier K1280) informeerden wij u over het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief waarover het Bestuurlijk Duo N33 op 24 januari 2018 een keuze had gemaakt. Zoals wij daarin schreven hebben wij over het voorgenomen besluit voorkeursalternatief in de periode medio februari - medio maart 2018 de omgeving geconsulteerd, hebben wij de commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd en hebben wij overlegd met de gemeente Appingedam en vertegenwoordigers van de ondernemers in Appingedam over mogelijke optimalisatie van de zuidelijke aansluiting van Appingedam.

Zoals wij met onze brief van 17 april 2018 (2018-024765, dossier K1280) hebben gemeld, hebben wij naar aanleiding van het voorlopig advies van de commissie m.e.r. een aanvulling op de MER 1^e fase laten maken. Dit hebben wij opnieuw voor advies aan de commissie m.e.r. voorgelegd. Hierna heeft het Bestuurlijk Duo een definitieve keuze voor een voorkeurstracé gemaakt. Dit leggen wij met deze voordracht ter instemming aan u voor. In voorbereiding op het Bestuurlijk Duo heeft ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat ingestemd met dit voorkeursalternatief.

Na vaststelling van het voorkeursalternatief wordt dit op grond van de Tracéwet de komende maanden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit. Na een nieuwe zienswijzeperiode wordt dan het Tracébesluit voorbereid. Voordat de minister het Tracébesluit vaststelt, zullen wij u via een nieuwe voordracht vragen een Realisatiebesluit te nemen en het krediet beschikbaar te stellen voor uitvoering van het project. Dit is naar verwachting in 2019.

4. Begroting

Wij stellen u voor ten behoeve van het provinciale aandeel in de projectkosten een reserveringsbesluit te nemen ter grootte van € 91,6 miljoen (prijspeil 2018). Dit bedrag kan als volgt worden gedekt:

Regionaal Mobiliteitsfonds RSP	€ 45,9 miljoen
Reserve MIT	€ 34,4 miljoen
Sparen grote projecten duVV	<u>€ 11,3 miljoen</u>
Totaal	€ 91,6 miljoen

5. Inspraak/participatie

intensieve participatie, voorkeursalternatief aangedragen door bewoners

In dit project is sprake van interactieve beleidsvorming en van formele en informele inspraakmomenten. De bijgevoegde Rapportage participatieproces Verkenningfase beschrijft op welke wijze de omgeving bij de achtereenvolgende projectstappen is betrokken. Die betrokkenheid is intensief geweest. Hier zijn wij trots op. Het voorkeursalternatief is aangedragen door bewoners. Het is daarna met de omgeving uitgebreid besproken en uitgewerkt tot dit voorkeursalternatief.

zienswijzen bij de start

Bij de start van het project zijn 41 zienswijzen ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapportage. Naar aanleiding van zienswijzen zijn de alternatieven D en G toegevoegd aan de MIRT-Verkenning naast de alternatieven A, B en C.

interactie tijdens het onderzoeken van de alternatieven, ontwikkeling X1 en X2 alternatief

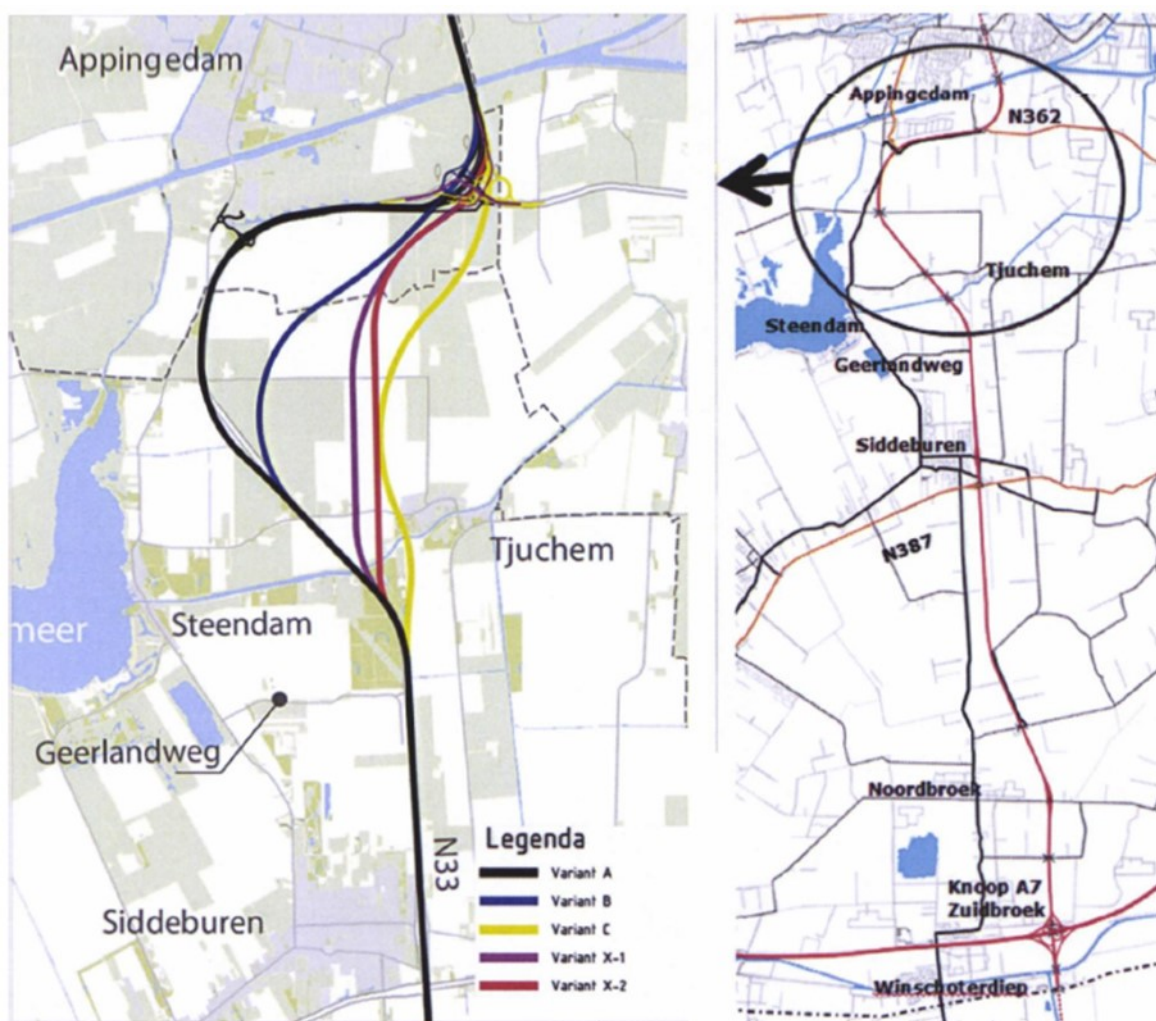
Vervolgens is de verkenningfase van start gegaan, waarin deze alternatieven zijn onderzocht. In deze verkenningfase is er intensief contact geweest met vele stakeholders in het gebied. Er zijn

een klankbordgroepen gevormd met vertegenwoordigers van omwonenden, weggebruikers, ondernemers en landbouw. Deze klankbordgroepen zijn bijeen geweest en indien aan de orde uitgenodigd voor de ontwerpessies. Ook het thema duurzaamheid is daar besproken.

Vanuit de omgeving hebben twee werkgroepen een voorstel ingediend. Deze voorstellen zijn onderzocht en de resultaten zijn besproken met de initiatiefnemers. Ten aanzien van het voorstel van de werkgroep N33 Dubbel Veilig is geconcludeerd dat dit vraagt om een grote investering die niet past binnen het taakstellend budget en geen significante meerwaarde biedt ten opzichte van de andere alternatieven. Het voorstel van de werkgroep Tjuchem was wel voor een groot deel bruikbaar en is als alternatief X1 en X2 meegenomen in de effectanalyse en afweging.

Ook zijn er in deze fase ontwerpbijeenkomsten georganiseerd waarin met direct betrokkenen is gesproken over de mogelijke ontwerpen, de keuzes die daarin een rol spelen en de mogelijkheden om de ontwerpen te verbeteren door het toevoegen van lokale expertise in het ontwerpproces. Er zijn ontwerpbijeenkomsten geweest met deelnemers uit de landbouwsector en individuele agrariërs en met bewonersorganisaties, bedrijven en direct omwonenden. Tegen de alternatieven B en C bestond groot bezwaar vanuit de landbouwsector vanwege de ongunstige doorsnijding van de kavelstructuur. Met de alternatieven X1 en X2 is ook hier aan tegemoet gekomen. Ook is gesproken over het al dan niet realiseren van een ongelijkvloerse aansluiting Geerlandweg, die ten koste gaat van agrarische grond.

Met mensen die mogelijk persoonlijk geraakt worden door het project zijn, naast de genoemde bijeenkomsten, ook individuele gesprekken gevoerd, zodat ze goed op de hoogte zijn.



follow up

Mensen die actief deelnemen aan de genoemde bijeenkomsten worden beschouwd als focusgroep. Zij worden regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang middels

bijeenkomsten en de e-mailnieuwsbrief. Mensen die direct met de effecten van de alternatieven te maken hebben, zijn op 24 januari 2018 direct na de besluitvorming persoonlijk geïnformeerd over het voorgenomen voorkeursalternatief.

omgevingsplatform website N33 Midden

Tot het moment van sluiting van de consultatieronde op 16 maart 2018, was er gedurende de verkenning gelegenheid om via de website op het omgevingsplatform een reactie achter te laten. Door het plaatsen van een 'stip' op de beschikbare kaarten kon men een gerichte maar ook algemene opmerking/vraag melden. Binnen 48 uur kreeg de bezoeker van de website een antwoord. Deze mogelijkheid om thuis in de eigen omgeving een reactie te kunnen geven, is door de omgeving als positief ontvangen.

consultatie over het voorgenomen voorkeursalternatief: bezwaren en zorgen, maar ook steunbetuigingen

De bredere omgeving is van 16 februari tot 16 maart 2018 geconsulteerd. Deze consultatieronde is een informele inspraakronde. Dat wil zeggen dat de reacties geen formele zienswijzen zijn. Die fase volgt later. De consultatieperiode is ingelast om het Bestuurlijk Duo en Provinciale Staten inzicht te geven in de mening van belanghebbenden over de keuze van het voorkeursalternatief en de issues die van belang zijn in de hierop volgende planuitwerkingsfase. Ook is overlegd met de gemeente Appingedam en vertegenwoordigers van de ondernemers in Appingedam. In de nadere toelichting onder punt 6. beschrijven wij de resultaten van de consultatieronde en de genoemde gesprekken. Bijzonder is dat er behalve bezwaren en zorgen ook expliciete steunbetuigingen voor de verdubbeling en het X1-alternatief zijn binnen gekomen.

er komt nog gelegenheid voor formele zienswijzen en beroep

Zoals wij onder punt 3. al schreven, wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt naar een Ontwerp Tracébesluit. Dat wordt opnieuw ter inzage gelegd, waarbij belanghebbenden formeel hun zienswijze kunnen geven. Na vaststelling van het Tracébesluit door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben belanghebbenden de gelegenheid om hiertegen in beroep te gaan bij de Raad van State.

6. Nadere toelichting

Achtereenvolgens lichten wij toe:

- Wat hebben we gedaan sinds januari 2018?
 - o Wat was het voorgenomen voorkeursalternatief zoals bekend gemaakt op 24 januari 2018?
 - o Wat is er sindsdien gebeurd/gedaan?
- Wat stellen we voor?
 - o Waarom verbetering N33?
 - o Wat is het voorgestelde definitieve voorkeursalternatief?
 - o Wat zijn hiervoor de argumenten?
 - o Wat zijn de onderliggende rapporten?
 - o Hoe krijgt duurzaamheid invulling?
- Wat zijn de kosten, hoe worden deze gedekt?

6.1 Wat hebben wij gedaan sinds januari 2018?

Wat was het voorgenomen voorkeursalternatief zoals bekend gemaakt op 24 januari 2018?

Het Bestuurlijk Duo heeft op 24 januari 2018 een keuze gemaakt over het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief voor de N33 Midden. Wij hebben u daarover geïnformeerd met onze brief van 24 januari 2018 (ons kenmerk 2018-002665, dossier K1280). Zoals in die brief staat beschreven besloot het Bestuurlijk Duo:

- Het voorgenomen voorkeursalternatief is het alternatief X1.
- Een ruime risicobuffer hanteren, mede met het oog op de risico's van de bodemgesteldheid en de aanwezigheid van veel ondergrondse infrastructuur.
- Nu bekende wensen vanuit de omgeving en mogelijke versoberingen nader beschouwen in de OTB fase, en besluitvorming daarover afhankelijk stellen van de raming van de kosten en taakstellend budget op dat moment.
- In de OTB fase met gemeente Appingedam in gesprek gaan over de zorgen die daar leven ten aanzien van het onderliggend wegennet.

- In de volgende fase van het project mogelijke koppelkansen samen met de gemeenten en directe omgeving nader verkennen.

Het Bestuurlijk Duo vraagt hierover de mening van de omgeving. Ook wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage om advies gevraagd. Hierna komt het Bestuurlijk Duo met een voorstel voor een definitief besluit voorkeursalternatief.

Wat is er sindsdien gebeurd/gedaan?

consultatie omgeving

Van 16 februari tot 16 maart 2018 heeft het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief ter inzage gelegen, inclusief onderliggende onderzoeksrapporten. Nogmaals zij vermeld dat dit een extra mogelijkheid was om te reageren, bovenop de formele inspraakmomenten. Er zijn twee informatieavonden belegd in Siddeburen en Appingedam, die door zo'n 250 mensen zijn bezocht. Mensen konden in deze periode hun reactie geven over het voorgenomen besluit. In totaal zijn 56 reacties ontvangen. De strekking van de reacties en de concept-beantwoording is opgenomen in de Nota van Antwoord Verkenning Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam (zie bijlage).

Hieronder staat op hoofdlijnen de aard van de reacties:

- Indieners zijn het eens met de keuze voor alternatief X1;
- Indieners zijn het eens met variant X1, maar hebben zorgen over verkeerseffecten, de veiligheid op het onderliggend wegennet of de leefbaarheid (uitzicht, geluid- en lichthinder);
- Indieners zijn het eens met verdubbeling, maar niet met keuze voor alternatief X1;
- Indieners zijn het eens met de verdubbeling, maar hebben zorgen/zijn het oneens met gemaakte keuzes in het voorkeursalternatief zoals hoogteligging en de wijze waarop andere wegen al dan niet aansluiten op de N33;
- Indieners zijn het niet eens met de verdubbeling.
- Enkele indieners zijn bezorgd over de mogelijke toekomstige verdubbeling van het volgende traject richting de Eemshaven.

De reacties geven in grote lijnen het volgende weer:

- Vele reacties hebben een strekking van eens met de keuze, aangevuld met een aantal suggesties en/of zorgen. Een groot deel van de zorgen en suggesties worden in de OTB fase behandeld en daarvoor wordt de omgeving opnieuw uitgenodigd om suggesties in te brengen (dit wordt in de Nota van Antwoord aangegeven);
- De kritische zienswijzen kunnen grofweg in drie groepen worden ingedeeld:
 1. Enkeling is het niet eens met verdubbeling van de N33 Midden (alleen aansluitingen in kader van verkeersveiligheid aanpakken is voldoende);
 2. Niet eens met alternatief X1 gezien de gevolgen voor Appingedam (bereikbaarheid en drukte Farmsumerweg);
 3. Wel eens met alternatief X1 maar niet met het niet realiseren van een rechtstreekse ongelijkvloerse aansluiting Geerlandweg en/of hoogteligging N33 bij aansluiting Siddeburen en/of ligging ter hoogte van Korengars.

commissie Mobiliteit, Economie en Energie

Het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief is op 21 februari 2018 besproken in uw commissie Mobiliteit, Economie en Energie. In de commissie bleek brede steun voor het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief. Wel is aandacht gevraagd voor de situatie Appingedam.

nader onderzoek oplossingsrichtingen aansluiting Woldweg/Holeweg Appingedam

Er zijn in het kader van het project N33 Midden gesprekken gevoerd met de gemeente Appingedam en vertegenwoordigers van de ondernemers over optimalisatie van de zuidelijke ontsluiting van Appingedam. Naar aanleiding van deze gesprekken zijn opties onderzocht voor optimalisatie van de zuidelijke ontsluiting van Appingedam. In totaal zijn 5 oplossingsrichtingen voor de aansluiting Woldweg/Holeweg bekeken (zie bijlage Quickscan onderzoek aansluiting Appingedam).

Deze oplossingsrichtingen zijn eerst met een quick scan beoordeeld. Daarin is vastgesteld dat de opties 1 en 4 bij voorbaat een te grote impact en maakbaarheidsprobleem hadden en daarbij te negatief scoorden voor de bereikbaarheid van de havens Delfzijl. De opties 2, 3 en 5 zijn nader onderzocht op consequenties voor verkeersstromen en op kosten. Kort samengevat zijn de bevindingen:

- Optie 2: Ontsluitingsweg vanaf X1 naar Woldweg omleggen, ten noorden van Fivelpoort

- Levert voor de Woldweg geen wezenlijk voordeel op ten opzichte van X1
- Levert voor Fivelpoort wel een beperkt voordeel op ten opzichte van X1
- Meerkosten tussen € 1-3 mln.
- Optie 3: Twee halve aansluitingen
 - Geeft gunstig effect op Farmsumerweg (12.400 mtv t.o.v. 14.000 bij VKA X1) en meer verkeer op Woldweg;
 - Omweg om vanaf N33 de N362 richting de Oosterhorn te bereiken;
 - Onlogische verkeersstructuur doordat op twee plekken een aansluiting ontstaat waarop maar een deel van de verkeersbewegingen mogelijk is;
 - Extra doorsnijding van landbouwpercelen en landschap;
 - Meerkosten (vanwege extra viaduct) € 8 mln.
- Optie 5: Handhaven oude tracé N33 richting Woldweg naast X1 tracé
 - Beperkte verschuiving van Farmsumerweg naar Woldweg;
 - Het oude en het nieuwe tracé vormen twee barrières, de kansen die alternatief X1 bood voor verbetering van de landbouwstructuur en het landschap worden teniet gedaan;
 - Bijkomend effect is de mogelijkheid ook een aansluiting Geerlandweg te realiseren;
 - Meerkosten € 4 mln (aanleg) en voorts extra kosten voor beheer en onderhoud.

Samenvattend is de conclusie dat alle opties ruimtelijk en landschappelijk grote gevolgen hebben, qua effecten (verkeer, bereikbaarheid) weinig meerwaarde hebben en de uitgangspunten van het voorkeurs tracé raken. De resultaten zijn besproken met de gemeente en vertegenwoordigers van de ondernemers. Het bestuurlijk duo heeft geconcludeerd dat de opties voor de zuidelijke aansluiting Appingedam, per saldo onvoldoende meerwaarde bieden.

De gemeente Appingedam heeft naar aanleiding van de uitkomsten van de quickscan een zienswijze ingediend. Hierin vragen zij het bestuurlijk duo:

- Nog geen definitief besluit te nemen ten aanzien van de aansluiting Appingedam - N33;
- Gedetailleerde vervolgonderzoek te doen naar de effecten en het draagvlak voor optie 5 (zie hierboven) en daarbij in het bijzonder te kijken naar het onderliggend wegennet;
- (tegelijktijd) in bredere zin gedetailleerder onderzoek te doen naar de actuele en toekomstige (na verdubbeling) verkeersstromen binnen Appingedam (vooral Farmsumerweg e.o).

Het bestuurlijk duo zag gezien de resultaten van de quickscan geen aanleiding een besluit rond de aansluiting uit te stellen. Wel ziet zij nog mogelijkheden om bij de uitwerking van het ontwerp de zuidelijke aansluiting van Appingedam op de N33 verleidelijker vorm te geven, zodat verkeer zo soepel mogelijk vanaf de N33, richting Fivelpoort en de Woldweg kan rijden. Hiermee wordt een plus aan het voorkeursalternatief gegeven. Gedetailleerd onderzoek naar optie 5 en de Farmsumerweg is geredeneerd vanuit de scope van de N33 nu niet aan de orde (zie onder 'studie Farmsumerweg').

Als reactie op de het voorstel van de gemeente Appingedam heeft buurtschap Blokstad ook een zienswijze ingediend. Zij maken hierin kenbaar pertinent tegen het voorstel van de gemeente Appingedam zijn om optie 5 te realiseren. Verder hebben nog een aantal direct betrokkenen gereageerd en zorgen geuit over het voorstel van de gemeente om optie 5 verder te onderzoeken.

studie Farmsumerweg

De verkeersdruk op de Farmsumerweg wordt vooral veroorzaakt door de huidige verkeerssituatie in / rond Appingedam. De autonome groei (2030) zal de problematiek ook zonder de verdubbeling volgens het X1 alternatief verder verergeren. Derhalve valt de problematiek buiten de scope van het project en heeft de provincie dit voorjaar toegezegd de gemeente Appingedam te willen ondersteunen om onderzoek te doen naar oplossingsrichtingen. Hiervoor ligt reeds een eerste opzet voor een plan van aanpak waarmee we samen met direct betrokkenen willen komen tot een breed gedragen onderzoeksopdracht. De vragen in de zienswijze van de gemeente om optie 5 nader te onderzoeken en gedetailleerd onderzoek te doen naar de problematiek op de Farmsumerweg worden ondervangen in dit plan van aanpak. Mocht daaruit optie 5 toch een reële keuze blijken, dan is het mogelijk om deze optie in een later stadium te realiseren. Met aanleg van X1 wordt dit niet onmogelijk gemaakt. Wij zullen u over de voortgang te zijner tijd separaat informeren. De inzet is dat de resultaten bekend zullen zijn voordat het Ontwerp Tracé Besluit wordt vastgesteld.

acties naar aanleiding van voorlopig advies commissie voor de milieueffectrapportage

De commissie voor de milieueffectrapportage is vrijwillig gevraagd om advies te geven over het voorgenomen besluit voorlopig voorkeursalternatief. De commissie heeft op 17 april 2018 een voorlopig advies uitgebracht over de Verkenning 1^e fase. Wij hebben u dit advies toegestuurd met onze brief van 17 april 2018 (ons kenmerk 2018-024765, dossier K1280). Het advies gaat er over of de milieueffecten van de alternatieven voldoende zijn beschreven en gaat niet over de voorgenomen tracékeuze, dat is een bestuurlijke verantwoordelijkheid. De commissie m.e.r. noemt in haar advies een aantal belangrijke punten. Zo geeft zij aan graag een extra toelichting op de probleemanalyse en projectdoelen te zien. Daarnaast geeft de commissie het advies de duurzaamheidsdoelen te laten meewegen in de onderbouwing van de alternatieven en nog eens te kijken naar de onderbouwing van de effectscores op het criterium 'gevolgen onderliggend wegennet'. Ook luidt het advies te beoordelen of na de genoemde aanscherpingen uit het advies andere alternatieven nog kansrijk zijn. Al deze punten komen terug in de MER-aanvulling die wij op de MIRT Verkenning 1^e fase hebben laten maken.

Concreet zijn met de MER-aanvulling de volgende punten aangevuld of gewijzigd ten opzichte van de Verkenning 1^e fase:

- Probleemstelling verder aangescherpt door aanvullend:
 - aan te tonen dat zowel Rijk als Provincie beleidsmatig de ruimtelijk-economische ontwikkeling stimuleren en hiervoor (extra) financiële middelen beschikbaar stellen;
 - te onderbouwen dat de excentrische ligging van de havens ten opzichte van een goede verbinding en daaraan gekoppeld te weinig arbeidspotentieel in de regio zelf, een risico vormt voor het vestigingsklimaat;
 - te onderbouwen dat het gebied minder aantrekkelijk is voor (hoogopgeleide) beroepsbevolking en de relatief grote afstand tussen aantrekkelijke woonmilieus en voorzieningen ook een knelpunt is voor het vestigingsklimaat;
- Nadere uitwerking van doelstelling door ook mee te nemen:
 - Onder bereikbaarheid; mogelijkheid inhalen vrachtverkeer, robuustheid wegverbinding en toekomstbestendigheid;
 - Duurzaamheid doelen specifiek omschreven in de verschillende ambitieniveaus die wij hanteren;
- Nieuwe alternatieven doorgerekend, namelijk de autoweg 2x1 (gescheiden rijbanen, één rijbaan per richting) en de autoweg 2 plus 1 (alternerend met inhaalstroken). De resultaten samengevat zijn:
 - Qua doelbereik hebben de nieuwe alternatieven, autoweg 2x1 en de alternerende 2+1, geen toegevoegde waarde. Ze voldoen minder aan de doelstelling voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid:
 - deze alternatieven trekken minder verkeer van het onderliggend wegennet. Er blijft dus een hogere belasting op het onderliggend wegennet (verkeersveiligheid en leefbaarheid);
 - in de nieuwe alternatieven zijn er geen respectievelijk minder mogelijkheden voor het inhalen van vrachtwagens;
 - de nieuwe alternatieven zijn niet toekomstbestendig, bij uitbouw tot een volwaarde 2x2 weg zijn alsnog forse investeringen nodig;
 - de nieuwe alternatieven scoren op verkeersveiligheid minder dan de reeds onderzochte alternatieven;
 - Omdat het ruimtebeslag van deze nieuwe alternatieven maar beperkt kleiner is dan de alternatieven met volledige verdubbeling, zijn de omgevingseffecten ook maar beperkt gunstiger dan bij volledige verdubbeling;
 - De kosten liggen niet erg veel lager dan de alternatieven met volledige verdubbeling: 2x1 circa € 80 mln; 2+1 circa € 87 mln. (X1 is nu begroot op € 95,2 mln.).
- Verwerking opmerkingen op enkele effectbeoordelingen:
 - In de verkeersprognoses aandacht voor zowel het hoge als het lage groeiscenario
 - Correctie verkeersveiligheid
 - Aanpassing/uitbreiding criterium 'gevolgen onderliggend wegennet'
 - Aanpassing/uitbreiding criterium 'ruimtelijke ontwikkelingen'
 - Aanpassing/uitbreiding criterium 'landschap'

definitief advies commissie voor de milieueffectrapportage

De Verkenning 1^e fase en de MER-aanvulling hebben wij opnieuw aan de commissie m.e.r. voorgelegd, voor een definitief advies. De commissie m.e.r. heeft op 20 september 2018 haar definitieve advies uitgebracht (zie bijlage). De commissie concludeert:

De nieuwe informatie in de aanvulling is in het algemeen goed uitgewerkt. Daarmee is voldoende informatie beschikbaar om een voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen. Er zijn nog wel enkele kanttekeningen bij de detailuitwerking geplaatst, maar deze hebben geen invloed op de overall conclusie en de vergelijking van de alternatieven.

6.2 Wat stellen wij voor?

Waarom verbetering N33?

In de Eemsdelta zijn de Eemshaven en de haven van Delfzijl een belangrijke factor voor de regionale economie. De havens worden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) genoemd als zeehavens van nationale betekenis, waarbij wordt aangegeven dat aanpassingen en vernieuwingen nodig kunnen zijn om optimaal te profiteren van kansen en de internationale concurrentiepositie te waarborgen. De SVIR noemt ook de positie van de Eemshaven als onderdeel van de Energypoort, als internationaal energieknoppunt en kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie. Tegen deze achtergrond hebben rijk en regio al belangrijke stappen gezet in het verbeteren van de water- en landzijdige ontsluiting van de havens.

Doel van het project N33-Midden is om de ruimtelijk economische structuur van de Eemsdelta te versterken. In de MER-aanvulling is een analyse van die ruimtelijk economische structuur opgenomen. Er liggen in de Eemsdelta grote economische kansen op het vlak van Energy- en Dataport, Biobased Economy voor chemie en recycling. Samenwerking en kennis ontwikkelen/benutten/uitwisselen zijn een cruciaal onderdeel van de gewenste economische ontwikkeling. Kwalitatief goede verbindingen zijn hiervoor essentieel.

De beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel is een kritische factor voor de bedrijven die overwegen te investeren in uitbreiding of nieuwe vestiging in de Eemsdelta. De analyse in de MER-aanvulling maakt duidelijk dat de Eemsdelta voor het invullen van (hoog opgeleide) arbeidsplaatsen aangewezen is op een groter gebied dan alleen de Eemsdelta. Het aandeel hoog opgeleiden in de beroepsbevolking blijft binnen de Eemsdelta ruim achter bij het provinciaal en landelijk gemiddelde. Dat is ook terug te zien in het feit dat de pendelstroom naar de Eemsdelta voor laag- en middelbaar opgeleiden van dichterbij wordt ingevuld, terwijl van de pendelstroom van hoogopgeleiden een veel groter deel van over grotere afstand wordt ingevuld.

De N33 is de verbinding van de Eemshaven en Delfzijl in zuidelijke richting en richting Duitsland. De weg vervult een rol in het bereiken van afzetmarkten, samenwerkingspartners en de bereikbaarheid van aantrekkelijke woonmilieus voor voldoende opgeleid personeel van buiten de directe omgeving. In omgekeerde richting biedt de N33 inwoners van de Eemsdelta toegang tot werkgelegenheid en voorzieningen elders.

Ter illustratie is voor een aantal sectoren aangegeven welke rol de N33 vervult:

- Alle sectoren: verbinding naar woonmilieus buiten de Eemsdelta, te weten Veendam/Hoogezand-Sappemeer/Stadskanaal/Winschoten en voorts richting Assen, Noord- en Midden-Drenthe en Zuidoost Groningen;
- Chemiecluster: verbinding tussen de chemievestigingen in Delfzijl en Emmen;
- Logistiek: verbinding tussen de zeehavens en de railterminal Groningen Railport Veendam;
- Toerisme: als verbinding van/naar de veerdienst naar het Duitse waddeneiland Borkum (veerdienst AG Ems/Borkum);
- Ziekenhuiszorg: de N33 is de Lifeline naar het Ommelanderziekenhuis; Scheemda (waarin de ziekenhuizen van Delfzijl en Winschoten zijn samen gegaan).

In de huidige situatie liggen de Eemshaven en Delfzijl relatief ver van snelwegen. De andere havengebieden in Nederland liggen direct aan snelwegen. De N33 is de levensader van de havens vanuit het zuidelijke richtingen. Het vele vrachtverkeer op de N33 werkt belemmerend op de doorstroming van het personenautoverkeer, dat relatief grote afstanden rijdt naar de havens. Er kan en mag niet worden ingehaald.

Doel van het project is om de bereikbaarheid via de N33 te verbeteren, onder meer door een kortere reistijd en door te zorgen dat vrachtverkeer ingehaald kan worden.

Daarnaast is het doel om de verkeersveiligheid te verbeteren en is er de ambitie om met het project een bijdrage te leveren aan duurzaamheid. Voor de N33 wordt dit gefocused op Energie & klimaat, Circulaire economie, Biodiversiteit en Sociale relevantie.

Voorstel definitief voorkeursalternatief: alternatief X1-plus

Gezien de uitkomst van de aanvullende m.e.r., de analyses van de aansluiting Woldweg/Holeweg en de reacties uit de consultatieronde, stellen wij het volgende voor ten aanzien van het voorkeursalternatief:

- Handhaven voorgenomen keuze voor alternatief X1, inclusief de daarin aangegeven aansluiting Appingedam en niet realiseren van een aansluiting Geerlandweg;
- Dit opwaarderen tot X1-plus: door het ontwerp van de aansluiting Appingedam-Zuid/N362 en de bewegwijzering verkeer soepel naar de Woldweg leiden. Dit in de nu volgende OTB-fase verder oppakken;
- Bij Korengarst, ter hoogte van Noordbroek, net als op ander plaatsen langs het tracé, uit gaan van een obstakelvrije zone van 10 meter (€1,0 mln.)

Het voorkeursalternatief X1-plus voorziet in de volgende maatregelen, ten opzichte van de bestaande situatie (zie bijlage met kaart):

- Opwaarderen van de N33 tussen knooppunt Zuidbroek en de aansluiting N362/Appingedam tot een autoweg met 2 rijstroken per richting, zonder vluchtstroken, met een snelheidsregime van 100 km/u (conform inrichting en regime op de N33 Assen-Zuidbroek);
- Vanaf knooppunt Zuidbroek tot iets voorbij de Geerlandweg wordt het bestaande tracé zoveel mogelijk gevolgd, daarna wordt een gestrekt tracé volgens alternatief X1 gevolgd tot aan de aansluiting N362/Appingedam;
- Wegtracé ter hoogte van buurtschap Korengarst, bij Noordbroek, verleggen naar het oosten;
- Ongelijkvloerse aansluitingen met de Scheemderweg bij Noordbroek, de N387 bij Siddeburen en de N362 nabij Appingedam. Vanaf deze aansluiting via het oude tracé van de N33 verbinding naar Fivelpoort en de Woldweg;
- Optimaliseren van de aansluiting N362 om verkeer te verleiden ten gunste van Fivelpoort en de Woldweg;
- Voor zover het oude tracé van de N33 geen verkeersfunctie meer heeft wordt dit weggehaald;
- Niet realiseren van een rechtstreekse aansluiting van de Geerlandweg;
- de nieuwe kruising met het Afwateringskanaal biedt mogelijkheden voor de ecologische verbindingzone die onderdeel is van het Natuur Netwerk Nederland. Dit wordt in het kader van duurzaamheid nader onderzocht;
- De bestaande hoogteligging volgen en waar mogelijk de bestaande kunstwerken en het bestaande rijbaan gebruiken.

Gelet op de bodemgesteldheid en de aanwezigheid van veel ondergrondse infrastructuur wordt een ruime risicoreservering gehanteerd.

Wat zijn de argumenten voor verschillende onderdelen in het voorkeursalternatief?

Argumenten voor X1 ten opzichte van de andere alternatieven

Er is geen wezenlijk nieuwe informatie over de voor- en nadelen van alternatief X1. Dit betekent dat de combinatie van argumenten om te kiezen voor X1 gehandhaafd blijft:

- Dit gestrekte alternatief biedt het grootste effect op verbetering bereikbaarheid van de Eemshaven en de havens van Delfzijl;
- Maakt een verkeersveiliger ontwerp mogelijk;
- Is toekomstbestendiger, omdat ongeacht de precieze invulling van de aansluiting N362 er keuzevrijheid blijft ten aanzien van de toekomstige invulling van de kruising met het Eemskanaal;
- Biedt landschappelijk meer kansen, omdat de oorspronkelijke verkavelingsstructuur beter tot zijn recht komt, wat ook belangrijk is voor de landbouw;

- Is ontwikkeld met groot draagvlak vanuit de omgeving, wat natuurlijk niet wil zeggen dat iedereen voorstander is.

Zoals in 6.1 is toegelicht geeft de aanvullende m.e.r. geen wezenlijk nieuwe inzichten ten aanzien van:

- Nieuwe alternatieven zonder volledige verdubbeling: deze bieden geen toegevoegde waarde, bieden een beperkte kostenbesparing, en hebben een duidelijk minder doelbereik;
- De voor- en nadelen van de reeds onderzochte alternatieven wijzigen niet wezenlijk.

Diverse issues die in de consultatie zijn opgekomen passeren hier de revue:

Appingedam-Zuid/Woldweg

Zoals in 6.1 is toegelicht geeft de Analyse oplossingsrichtingen aansluiting Woldweg/Holeweg geen nieuwe oplossing: varianten voor de zuidelijke aansluiting Appingedam bieden, afgezet tegen de kosten en omgevingseffecten, per saldo onvoldoende meerwaarde. Zoals aangegeven zijn er nog wel mogelijkheden om bij de uitwerking van het ontwerp in de OTB-fase, met de precieze vormgeving en aankleding verkeer zo soepel mogelijk richting Woldweg en Fivelpoort te geleiden. Voor het effect op de Farmsumerweg verwijzen we naar het project dat samen met de gemeente Appingedam separaat wordt opgepakt.

Geerlandsweg

Per etmaal maken maar zo'n 500 motorvoertuigen gebruik van deze aansluiting. Daar tegen afgezet is het maken van een aansluiting kostbaar en ruimtelijk en landschappelijk ingrijpend. De kosten bedragen € 11 mln. Dit komt door de aanwezigheid van gasbuizen die door hun omvang niet verplaatst kunnen worden.

Wij willen bij de uitwerking in de OTB-fase in ontwerpssessies met de omgeving (Steendam/Siddeburen) bekijken hoe wij toch tegemoet kunnen komen aan de wens voor een goede route richting Steendam en de zorg over het ontstaan van sluipverkeer.

Hoogteligging en vormgeving N33 bij aansluiting Siddeburen

Het voorstel voor de N33 bij Siddeburen is niet gewijzigd ten opzichte van het voorlopig voorkeursalternatief. Bij Siddeburen wordt uit oogpunt van kosten de bestaande hoogteligging van de N33 gehandhaafd. Dit betekent dat de N33 hier op maaiveld blijft liggen en de N387 net als nu met een viaduct over de N33 blijft gaan. Het omkeren van deze situatie, waarbij de N33 verhoogd langs Siddeburen zou worden geleid is niet mogelijk binnen het taakstellend budget. Die situatie heeft bovendien als nadeel dat het geluid van de N33 vanuit de hoogte verder reikt dan in de lage ligging.

De aansluiting N387/N33 wordt uitgevoerd in de vorm van een half klaverblad. Deze vorm is duidelijker en veiliger dan het alternatief met twee halve aansluitingen en een verbindingsweg die lokale wegen kruist en derhalve niet voldoet aan de richtlijnen.

Ligging ter hoogte van Korengarst

In afwijking van het voorlopig voorkeursalternatief wordt voorgesteld het wegtracé ter hoogte van het buurtschap Korengarst enkele meters op te schuiven. Omwille van een consequent wegprofiel moet de bermbreedte die over de hele weg wordt toegepast ook hier worden toegepast. Daarmee wordt voor de verkeersveiligheid voldaan aan de gewenste obstakelvrije zone en wordt het probleem van verblinding van tegemoetkomend verkeer op de parallelweg opgelost. De leefbaarheid bij Korengarst wordt verbeterd en er ontstaat ruimte om een probleem in de waterhuishouding op te lossen. De bewoners van Korengarst worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de weg in hun directe woonomgeving.

Uitwerking van het ontwerp richting het OTB

De verdubbeling van de rijksweg N33 volgt de Tracéwetprocedure van het rijk. Dit betekent dat als volgende stap het OTB (Ontwerp Tracébesluit) wordt uitgewerkt.

Er zijn in de consultatieronde opmerkingen geplaatst die in deze fase, bij de uitwerking van het ontwerp opgepakt worden. Dit is in de Nota van Antwoord aangegeven.

Zoekgebied in Omgevingsverordening provincie Groningen vervangen door tracéreservering

In de Omgevingsvisie en -verordening van de provincie Groningen is een zoekgebied opgenomen tussen Tjuchem en Appingedam, dat ruimte bood voor alle alternatieven die tot nu toe in beeld

waren voor de verdubbeling van de N33. Na vaststelling van het Voorkeursalternatief kan dit zoekgebied worden vervangen door een tracéreservering voor het Voorkeursalternatief. Met de tracéreservering wordt voorkomen dat er de komende jaren ontwikkelingen plaatsvinden die belemmerend werken voor het project, zonder dat een onnodig groot gebied op slot wordt gezet.

Hoe krijgt duurzaamheid invulling?

De gezamenlijke ambitie van rijk en provincie is om de eerste rijksweg van Nederland te realiseren, waarvan het energiegebruik van de aanleg en het onderhoud volledig wordt gecompenseerd door duurzame energie. De weg wil ook een icoon van duurzaamheid worden, waarin de aspecten sociale relevantie, het gebruik van circulaire grondstoffen en biodiversiteit zijn opgenomen.

In dit project leggen wij de focus op de volgende ambities:

energieneutrale aanleg

De ambitie is dat wij in het project op duurzame wijze zoveel energie produceren dat het project energieneutraal is in de gebruikersfase, inclusief het energieverbruik van de brug over het Eemskanaal en de brug over het Winschoterdiep en inclusief de energiebehoefte van de aanlegfase. De opgave kan worden verkleind als het lukt om via de aanbesteding de aannemer zoveel mogelijk te stimuleren om de CO₂-emissie vanuit de aanlegfase zo klein mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door hem materieel te laten ontwikkelen dat wordt aangedreven door duurzaam opgewekte elektriciteit in plaats van diesel. Daarmee creëert het project een blijvende winst in de GWW-keten aangezien dit materieel dan na dit project ook elders kan worden ingezet.

circulair bouwen

De ambitie is om de weg circulair te bouwen. Er worden grote stappen gezet, maar niet uit te sluiten is dat bij de realisatie het wegdek als geheel en grote kunstwerken nog niet 100% circulair te realiseren zijn. Het project N33 kan en wil in dat geval een grote rol spelen in de pilots die nodig zijn om daar stappen verder mee te komen. Doordat de verkeersintensiteiten relatief laag zijn voor een vierstrooks autoweg zijn er hier eerder dan elders goede kansen voor grootschalige pilots naar de toepassing van bijvoorbeeld nieuwe wegdekken

ecologische verbindingen

De ambitie is dat wij biodiversiteit toevoegen door areaal natuur te vergroten/minimaal gelijk te houden en de kwaliteit van dit areaal te versterken. Naast de weginfrastructuur wordt ook de structuur van natuur en landschap versterkt, parallel aan en loodrecht op de weg. Dit in samenhang met de ontwikkeling van de landschapsvisie en het landschapsplan.

sociale relevantie

Wij willen dat het project bijdraagt aan de omgeving. In de eerste plaats gebeurt dat al door het versterken van de economie, één van de hoofddoelen van het project. Maar met het project kunnen we ook een plus geven voor de directe omgeving. Zo kunnen wij gunstige voorwaarden scheppen voor de eventuele aanleg van een parallelweg langs de N33 bij Noordbroek om een leefbaarheidsprobleem op te lossen. Tevens kan het project glasvezelkabel klaar leggen langs de verbrede N33 om digitale verbindingen in de regio te stimuleren. Ten aanzien van geluidshinder kunnen er innovatieve maatregelen worden toegepast zoals bijvoorbeeld een diffractor¹ over een deel van het tracé om de geluidbelasting in de regio merkbaar te verminderen, ondanks de toename van de verkeersintensiteiten door de capaciteitsuitbreiding.

uitwerking

Deze punten worden in de volgende fase, naar het Ontwerp Tracébesluit verder uitgewerkt, deels in het ontwerp, deels in inkoop Eisen en voor een deel in samenwerking met initiatieven in de omgeving. Voor die samenwerking wordt in het najaar van 2018 een belangrijke stap gezet door het ondertekenen van een Intentieverklaring Duurzaamheid N33 Midden door overheden en private partijen.

Wat zijn de kosten en hoe worden deze gedekt?

¹ Een diffractor is een betonnen constructie met holtes die parallel aan het wegdek lopen, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht.

De kosten van aanleg van het voorkeursalternatief X1 zijn geraamd op € 97,9 mln. (prijspeil 2018)². Tezamen met de kosten voor de verkenning en planstudie ad € 4 miljoen komt het totaal aan kosten daarmee uit op € 101,9 miljoen.

Deze kosten passen in het beschikbare taakstellende budget, zoals afgesproken in de Bestuursovereenkomst N33-Midden van 23 februari 2015, namelijk € 102,9 miljoen (prijspeil 2018, incl. de indexaties). Voor de dekking wordt verwezen naar punt 4 van deze voordracht.

kosten voorbereiding en toezicht

In de Bestuursovereenkomst N33 zijn met het rijk afspraken gemaakt over de kosten van de verkenning en planstudie (projectteam en externe kosten). Deze worden rechtstreeks bekostigd uit het beschikbare taakstellende budget. Hierdoor is een afdracht aan de capaciteitskredieten (conform voordracht 41/2011) niet aan de orde.

Uw Staten hebben bij de najaarsnota 2017 reeds een krediet beschikbaar gesteld van € 1,14 miljoen voor het provinciaal aandeel in de kosten van de verkenning en planstudie..

7. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 16 oktober 2018.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

H. Schrikkema , secretaris.

Behandeld door : E.F.W. Stuij
Telefoonnummer : 050-316 4509
e-mail : e.f.w.stuij@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Kaart N33 Voorkeursalternatief X1-plus	kaart
2	MIRT Verkenning/1 ^e fase MER Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam + bijlage Louter	rapport
3	MER-aanvulling Verkenning/1 ^e fase MER Verdubbeling N33 Zuidbroek Appingedam	rapport
4	Rapport Quicksan onderzoek aansluiting Appingedam	rapport
5	Rapportage participatieproces Verkenningfase N33 Zuidbroek-Appingedam	rapport
6	Nota van Antwoord Verkenning Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam	rapport
7	Advies commissie voor de milieueffectrapportage	Notitie

² O.b.v.GWW index januari 2018

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 oktober 2018, nr. 2018-68.582;

Gelet op

- De Bestuursovereenkomst N33-Midden d.d. 23 februari 2015;
- De Startbeslissing N33 Verdubbeling Zuidbroek-Appingedam d.d. 16 augustus 2015;
- De Tracéwet;
- Voordracht 23/2013 over de herbestemming van MIT- en RSP-middelen.

Besluiten:

1. In te stemmen met het voorkeursalternatief voor verdubbeling van de N33 Midden, dat bestaat uit het opwaarderen van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam tot een ongelijkvloerse autoweg met 2 rijstroken per richting en een regime van 100 km/u. Tussen Tjuchem en Appingedam wordt een verkort tracé gevolgd, volgens alternatief X1. Het alternatief kent ongelijkvloerse aansluitingen met de Scheemderweg, de N387 en de N362 en een verschoven wegtracé ter hoogte van het buurtschap Korengarst;
2. Er mee in te stemmen dat dit voorkeursalternatief op basis van de Tracéwet wordt uitgewerkt in een (Ontwerp) Tracébesluit;
3. Binnen de systematiek van het provinciaal MIT een planuitwerkingsbesluit te nemen;
4. Voor de N33-midden een reserveringsbesluit te nemen groot € 91,6 mln. te dekken zoals in de voordracht is aangegeven;
5. Het zoekgebied in de provinciale Omgevingsvisie en -verordening te vervangen door een tracéreservering.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.