

Bijlage 2 Toelichting op enkele concrete projecten

Op basis van het advies van de commissie m.e.r. (par 4.5) vraagt de provincie om in te gaan op enkele specifieke punten ten aanzien van de infrastructuurprojecten N33 Midden en Groningen-Bremen. In deze bijlage worden deze punten behandeld.

1. Verdubbeling N33

Voor het wegtracé N33-midden is door de provincie Groningen een Voorverkenning uitgevoerd. Hierin zijn de onderstaande varianten beoordeeld. In de effectanalyse in het MER (hoofdstuk 5) wordt, waar relevant, kort op deze drie varianten ingegaan. Een nadere effectanalyse zal plaatsvinden in de m.e.r. voor het te nemen Tracébesluit.

Variant A. verdubbeling bestaand trace



Variant B. verdubbeling met beperkte bochtafsnijding tussen Tjuchem en N362



Variant C. verdubbeling met grote bochtafsnijding tussen Tjuchem en N362



1.1 Nut en noodzaak N33-midden

De commissie m.e.r. vraagt in haar advies (par 4.5) om in te gaan op nut en noodzaak opnemen. De nut en noodzaak is toegelicht in het document “Voorverkenning Verdubbeling N33 Midden (Zuidbroek-Appingedam)” van 27 mei 2014. Hieronder is de tekst over nut en noodzaak uit hoofdstuk 2 van dit rapport integraal (met uitzondering van verwijzingen naar bijlagen) weergegeven,

Situatie Noordoost-Groningen

In Noordoost-Groningen doen zich ontwikkelingen voor die relevant zijn voor de eisen die gesteld worden aan de bereikbaarheid van het gebied:

- Na jaren van stille belofte is de economische ontwikkeling van de Eemshaven sinds pakweg een decennium goed op gang gekomen. Daarnaast is Delfzijl belangrijk als concentratie van chemische industrie. Dit is des te meer van belang omdat verder in dit gebied werkgelegenheid een schaars goed is;
- Het gebied wordt in toenemende mate geconfronteerd met steeds sterkere aardbevingen. In het Convenant Gaswinning¹ hebben het Rijk en de provincie afgesproken dat zij de komende jaren investeren in het economisch perspectief van dit gebied;
- Er treedt krimp op, sinds lang in Delfzijl, maar tegenwoordig in een veel groter gebied, tot dichtbij de stad Groningen. De krimp is zichtbaar in een geleidelijke afname van de bevolking, in het bijzonder door het wegtrekken van jongeren. In samenhang daarmee sluiten voorzieningen, die zich vervolgens concentreren in de grootste kernen;
- Er zijn ook mensen, kleiner in getal, die zich juist hier willen vestigen omdat het gebied ook veel te bieden heeft: een stugge, robuuste eigenheid, een open landschap en volop cultuurhistorie;
- Met diezelfde eigenschappen, en de Wadden om de hoek, heeft het gebied ook kansen voor toerisme en recreatie.

Investeren in de vitaliteit

De situatie met krimp, economische tegenwind en aardbevingen zet de leefbaarheid in de Eemsdelta zwaar onder druk. De provincie wil de vitaliteit van het gebied versterken en daarom in het gebied investeren. Dit past goed in de afspraken over de vitaliteit van het gaswinningsgebied die zijn gemaakt in het Convenant Vertrouwen op Herstel en Herstel van Vertrouwen. Een van de aspecten daarbij is een goede ontsluiting. Die is van belang, binnen het gebied zodat de bevolking de grotere afstanden tot (dagelijkse) voorzieningen goed kan overbruggen. Die is van belang vanuit het gebied, zodat bovenlokale voorzieningen (medisch, onderwijs etc.) en werkgelegenheid binnen bereik blijven en economische activiteiten hier en elders goed verbonden kunnen worden. En die is van belang naar het gebied toe, zodat bedrijven in het gebied kunnen beschikken over voldoende goed opgeleid personeel. Daarmee is bereikbaarheid een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor werkgelegenheid, voorzieningen en bevolking.

Positie gebied in Rijks- en provinciaal beleid

Hierbij is relevant dat het gebied stad Groningen-Eemshaven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren staat (Energyport). Ook de bijzondere situatie met bevolkingskrimp is in de SVIR gemarkeerd. Die situatie is ook gemarkeerd in het Provinciaal Omgevingsplan en werkt onder meer door in het Convenant Groningen op Koers 2012 en de Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030. De actuele problematiek van aardbevingen heeft geleid tot het Convenant Gaswinning.

Investeringen in bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Eemsdelta/Energyport van en naar de richting Duitsland en naar bestemmingen in het zuiden en oosten van het land wordt geboden via de N33. Onze investering in de verdubbeling van de N33 tussen Zuidbroek en Assen was daarin een eerste stap. Verdubbeling van de N33 vanuit Noordoost-Groningen tot Zuidbroek is de tweede stap. Onze keuze voor een substantiële bijdrage voor de financiering van het klaverblad bij Zuidbroek liep daarop vooruit. Het verdubbelen van dit deel van rijksweg N33 zien wij als een noodzakelijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Energyport/Eemsdelta. Een ontwikkeling die niet alleen van regionaal

¹ Vertrouwen op Herstel en Herstel van Vertrouwen, Loppersum 17 januari 2014

maar ook van nationaal belang is.

De verdubbeling van de N33 tussen Appingedam en Zuidbroek moet er toe leiden dat het gebied ten volle kan profiteren van de verdubbeling van de N33 ten zuiden van Zuidbroek en van de aanwezigheid van de A7. Verdubbeling van de N33 biedt de mogelijkheid om verkeersstromen op de N33 te bundelen en daarmee de N360 (Delfzijl-Groningen) en N362 (gedeelte Delfzijl-Scheemda) te ontlasten. Op die wegen wordt prioriteit gegeven aan verbetering van de verkeersveiligheid door aanleg van rotondes.

Deze investering is onderdeel van een bereikbaarheidsagenda die al langer loopt. De provincie investeert in de bereikbaarheid van het gebied onder meer door opwaardering van de regionale spoorlijnen (sinds 2006 nieuw materieel, nu opwaardering van de stations, binnenkort doorkoppeling van de regionale spoorlijnen op Groningen Hoofdstation) en door het ongelijkvloers maken van de Ring Groningen, waardoor auto- en vrachtverkeer via onder meer de Eemshavenweg over Groningen minder vertraging oploopt. Voorts wordt de spoorlijn Groningen-Roodeschool doorgetrokken naar de Eemshaven voor toeristen van/naar Borkum. Met deze investeringen bieden wij een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en (vracht)auto tussen het gebied en de stad Groningen en naar bestemmingen in het westen van het land.

Huidige gebruik en verkeerskundige verbeteringen

Het drukste gedeelte van de N33-midden bevindt zich tussen de N362 Holeweg en de N387 naar Slochteren en N387 is tevens de kortste weg naar Groningen. Hier is de verkeersintensiteit tussen 2000 en 2009 gestegen van 8.000 naar 11.000 motorvoertuigen per etmaal (zie bijlage F). Sinds 2009 is de hoeveelheid verkeer stabiel. Het gedeelte tussen de A7 en de N387 is iets minder druk. In 2013 is daar een afname opgetreden, mogelijk in verband met de werkzaamheden aan het klaverblad en de N33 Assen-Zuidbroek. In zijn algemeenheid vertoont het patroon van groei en stabilisatie een sterke correlatie met de ontwikkeling van de economie.

De N33-midden is relatief onveilig. In de nota 'Veilig over rijkswegen 2012' is de N33-midden ingedeeld bij de op één na hoogste categorie onveilig wegen (9-12 ernstige slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometers). Letselongevallen doen zich voor op de kruisingen, maar ook op de wegvakken en dan vooral op het gedeelte ten noorden van Siddeburen. Dominante ongevalstoedrachten zijn snelheid/onoplettendheid en geen voorrang verlenen.

Strikt verkeerskundig gezien moet de verdubbeling van de N33-midden leiden tot een veilige verhoging van de snelheid. Nu wordt de feitelijk gereden snelheid op de N33 ten noorden van Zuidbroek bepaald door het langzaamste voertuig. Maar liefst 15-20% van het verkeer is vrachtverkeer. In de praktijk is de kruissnelheid dan ook vaak niet 100 km/u, maar 85 km/u vanwege de snelheidsbegrenzing van vrachtauto's. Bij verdubbeling kan de snelheid van 100 km/u door personenauto's ook daadwerkelijk behaald worden, hetgeen leidt tot verkorting van de reistijd. In tijd uitgedrukt leidt verdubbeling van het gedeelte Zuidbroek-Appingedam tot een reistijdwinst van 3 minuten. De perceptie door de weggebruiker is anders. De ergernis van eindeloos achter een vrachtwagen hangen verdwijnt en ook ervaart men een vierstrooksweg als van hogere kwaliteit dan een tweestrooksweg.

Voorts komen op dit gedeelte van de N33 nog gelijkvloerse T-aansluitingen voor. Daarmee voldoet de weg niet aan de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken vanuit duurzaam veilig voor dit type weg (stroomweg). Ongevallen met slachtoffers komen op die kruisingen voor en op de tussenliggende wegvakken door het inhalen (van vrachtwagens). Vooral het wegvak ten noorden van de aansluiting N387 bij Siddeburen heeft daar last van. Er is in de huidige situatie geen rijbaanscheiding.

Verbetering van de weg biedt ook de mogelijkheid om te bezien of het onlogische wegverloop Appingedam gecorrigeerd kan worden. Vanuit het zuiden komend buigt de weg voor Appingedam, eerst in westelijke richting uit om daarna met een grote boog toch oostelijk om Appingedam heen te lopen. Door de weg vanuit het zuiden komend rechtstreeks op het tracé oostelijk langs Appingedam te richten wordt de route circa 1,5 km korter.

Projectdoelen N33-midden

Hiermee zijn de projectdoelen voor de N33-midden bepaald:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van de Eemsdelta/Energyport
- Verbeteren van de verkeersveiligheid op de N33.

1.2 Beschouwing effecten (doelbereik)

In het advies van de commissie m.e.r. wordt geadviseerd inzicht te geven in de effecten van de beoogde verdubbeling van de N33-midden. De commissie noemt daarbij de onderwerpen die in onderstaande tabel, linkerkolom, zijn genoemd. In de rechterkolom staat het antwoord.

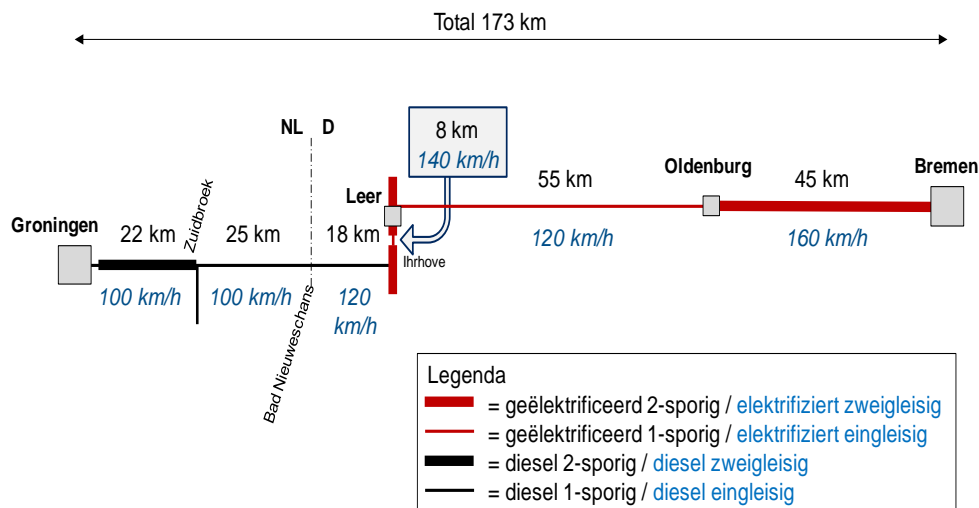
Vraag cie m.e.r.	Antwoord
De mogelijke verschuivingen van andere netwerkdelen naar de N33	De verdubbeling van de N33 biedt de mogelijkheid om verkeersstromen op de N33 te bundelen en daarmee de N360 (Delfzijl-Groningen) en N362 (gedeelte Delfzijl-Scheemda) te ontlasten. Op die wegen wordt prioriteit gegeven aan verbetering van de verkeersveiligheid door aanleg van rotondes.
De rol van het landbouwverkeer	Landbouwverkeer mag geen gebruik maken van de huidige of toekomstige N33. Door bochtafsnijding (in variant C) kunnen boeren te maken krijgen met omrijdbewegingen. Bij keuze voor deze variant moet dit nader onderzocht worden.
Knelpunten bij de afwikkeling en of deze worden opgelost door de beoogde verdubbeling;	Knelpunten betreffen o.a. te lage gemiddelde snelheid door groot aandeel vrachtverkeer. Door verdubbeling kan gemiddelde snelheid omhoog en verbetert de afwikkeling en bereikbaarheid.
De effecten op het hoofdwegennet bij aansluitingen en routeveranderingen;	De aansluitingen van het onderliggend wegennet op de N33-midden worden ongelijkvloers gemaakt. Het verkeer kan hierdoor veiliger invoegen, zonder het verkeer dat al op de N33 rijdt te verstoren. De aansluiting van de N33 op de A7 is reeds toekomstbestendig ingericht, door de aanleg van het klaverblad Zuidbroek.
Te verwachten veiligheidseffecten.	Positief door voorkomen ongevallen door inhalen en door ongelijkvloers maken kruisingen.

2. Groningen-Bremen (Wunderline)

In de onderstaande afbeelding is schematisch de huidige situatie van het spoor tussen Groningen en Bremen weergegeven. Binnen de planhorizon van de Omgevingsvisie is de ambitie om de huidige reistijd van 2 uur 53 terug te brengen naar 1 uur 53 minuten. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit de middenvariant genoemd. De eveneens in de NRD genoemde maximale variant, waarin de reistijd terug gaat naar 1 uur 23 minuten, is het eindbeeld voor 2040/2050 en valt buiten de planperiode van de Omgevingsvisie.

In deze m.e.r. studie zal alleen de middenvariant worden beoordeeld, zijnde de variant die binnen de scope van de Omgevingsvisie valt en de meeste milieu-impact heeft ('worst case').

Voor de middenvariant zullen zowel in Nederland als in Duitsland 1-sporige delen moeten worden verdubbeld tot 2 sporen (zie afbeelding). Naar verwachting kan in deze variant, zowel in Nederland als in Duitsland, worden volstaan met ca. 5 km spoorverdubbeling. In Nederland zal deze verdubbeling moeten plaatsvinden in het 25 km lange gedeelte tussen Zuidbroek en de Duitse grens. De planning is dat na de voorstudie (2014) diverse vervolgstudies plaatsvinden in de periode 2015-2019. Op basis daarvan wordt een "go-no go" beslissing genomen. Daarna volgen de ruimtelijke inpassing en de realisatie.



De commissie m.e.r. vraagt naar nut en noodzaak van het project. Het project Wunderline is gericht op een kwaliteitsverbetering van het spoor Groningen-Bremen, onderdeel van de Amsterdam-Hamburg en Rotterdam - Hamburg corridor. Het project verbindt belangrijke economische- en sociale gebieden op een Europese schaal en biedt kansen voor duurzaam & innovatief transport. Het project vergemakkelijkt kennis- en cultuuruitwisseling in het Noorden en is een katalysator voor de economie en werkgelegenheid.

Daarnaast vraagt de markt om een kwaliteitsverbetering van de spoorlijn ten behoeve van het goederenvervoer. In de fase waar het project zich nu in bevindt wordt een onderzoek uitgevoerd, waarin de potentie van het goederenvervoer wordt onderzocht.

De commissie m.e.r. vraagt tevens naar de vervoerwaarde en concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Over de vervoerwaarde kan op dit moment nog geen uitspraak worden gedaan, gelet op het grote aantal onzekerheden. Wat betreft de concurrentiepositie ten opzichte van de auto kan worden gesteld dat de trein bij een reistijd van 1 uur 53 minuten concurrerend is. De reistijd per trein is dan nagenoeg gelijk aan de reistijd per auto.