



27 januari 2021

Geachte leden van Provinciale Staten van Groningen,

Met het oog op de behandeling van de extra bijdrage aan het project Aanpak Ring Zuid in de Statenvergadering van 3 februari brengen wij graag het volgende onder uw aandacht.

Tijdpad

De gemeenten Eemsdelta, Midden-Groningen en Het Hogeland, de Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE) en Groningen Seaports zijn zeer teleurgesteld in het besluit van Gedeputeerde Staten om twee derde van het budget (59,2 miljoen euro), dat is toegekend aan de verdubbeling van de N33 Midden in te willen zetten voor de Ring Zuid. Hoewel het de ambitie blijft van het college van GS om het project te realiseren, moet wat ons betreft de ambitie verhoogd worden om het project te realiseren zonder vertraging, gezien het grote sociaaleconomische belang van de verdubbeling. Dit betekent dat, zoals de gedeputeerde aangeeft, de minister voor juni 2021 duidelijkheid moet hebben over de financiële dekking van het project om het Tracébesluit te kunnen tekenen. Dat leidt bij ons tot de volgende vraag:

- *Mogen wij er vanuit gaan dat de datum juni 2021 gehandhaafd blijft voor duidelijkheid over de financiële dekking van het project, zodat de minister volgens planning een definitief Tracébesluit kan nemen?*

Perspectief

De verdubbeling van de N33 is niet alleen van groot belang voor de bereikbaarheid van de havens en industrie gezien de sterke economische ontwikkelingen daar, maar ook voor onze inwoners in geheel Noordoost Groningen. Het is een investering die bijdraagt aan de aan hen toegezegde verbetering van het sociaal-maatschappelijk perspectief. Een perspectief waar wij met elkaar hard voor aan het werk zijn. De N33 loopt dwars door het aardbevingsgebied en de verdubbeling zorgt voor snellere en betere verbindingen van de kernen en dorpen met de rest van Nederland en ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven, woon-werkverkeer en werkgelegenheid. Daarnaast is de N33 verbonden aan het duurzaamheidsconvenant waarin met een brede coalitie van kennisinstellingen, overheden, natuur- en milieuorganisaties, inwoners en bedrijfsleven de ambities voor duurzaamheid zijn geformuleerd. Wij zien dit als een bevestiging van de sociaaleconomische toegevoegde waarde van deze weg. Het besluit van Gedeputeerde Staten om geld aan de N33 te onttrekken, vermindert het sociaal-maatschappelijk perspectief voor onze inwoners. Dit leidt bij ons tot de volgende vraag:

- *Wordt de toegevoegde sociaal maatschappelijke waarde van de verdubbeling van de N33 en het perspectief dat daardoor aan de inwoners, bedrijven en maatschappelijke partners geboden wordt, door Gedeputeerde Staten voldoende onderkend en is deze meegewogen in de gemaakte keuze?*

Gemaakte afspraken

In de afgelopen 10 jaar hebben de partijen in de regio gezien de verwachte toenemende investeringen en ontwikkelingen stevig ingezet om de N360 op te waarderen tot een autoweg. Door de harde belofte van de provincie om de N33 vanaf Zuidbroek te verdubbelen heeft de regio afgezien van verdere druk op het N360 tracé. Zowel gemeenten, inwoners als bedrijven willen graag dat beloftes worden nagekomen, ook in de politiek. Dit leidt tot de volgende vraag:

- *Is Gedeputeerde Staten van mening dat voorgaande beschrijving klopt en dat hierover harde afspraken gemaakt zijn?*

Transparant afwegingskader

Voor de verdere ontwikkeling van onze regio zijn alle projecten zoals benoemd in het RSP van groot belang. Een discussie over prioritering van projecten daarbinnen is voor gemeenten nooit aan de orde geweest, ook nu niet, maar de keuze van GS met dermate grote gevolgen verdient een goede en transparante onderbouwing. Wij zien daarbij in de voordracht van GS aan PS over de extra bijdrage aan de Ring Zuid onvoldoende onderbouwing voor de keuze om de middelen te onttrekken uit de twee projecten N33 en de Wunderline. In de voordracht valt slechts te lezen dat GS het verdedigbaar acht dat een oplossing voor een overschrijding op een wegproject in eerste instantie (deels) gezocht wordt bij een ander wegproject. Deze onderbouwing doet wat ons betreft geen recht aan het grote (economische) belang van de N33 voor de regio (zie kader onderaan deze brief). Daarnaast heeft de gedeputeerde geuit dat de investering in de trein tussen Veendam en Stadskanaal van zo'n grote sociaaleconomische waarde is voor het gebied, dat er daarom geen geld aan onttrokken wordt. Wat ons betreft geldt deze sociaaleconomische waarde even zozeer voor de N33. Daarnaast geldt voor de N33 dat het project al in een vergevorderd stadium zit van besluitvorming. Voor het definitieve Tracébesluit door de minister moet er voor juni 2021 duidelijkheid zijn over de financiële dekking. Dit leidt bij ons tot de volgende vragen:

- *Welke onderbouwing voor de keuze tussen de projecten heeft GS gemaakt en wat is daarbij het gebruikte sociaaleconomisch afwegingskader?*
- *Is in de afweging ook de besluitvormingsfase meegenomen waarin de drie projecten zich bevinden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is dit meegewogen?*

Alternatieve financiering

Het college van GS is per motie opgeroepen om zich tot het uiterste in te spannen om financiële dekking te behouden, dan wel te vinden voor de drie projecten. In de voordracht lezen we dat voor de Wunderline gekeken wordt naar middelen voor structuurversterking, het Just Transition Fund (JTF) en te verwachten meevallers in met name het RSP-project transferia/busstations. Daarnaast valt in de Kamerbrief te lezen dat de provincie Groningen richting het Rijk heeft bevestigd dat het project Wunderline naar verwachting doorgang zal vinden.¹ Een dergelijke uitspraak over de

¹ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z00971&did=2021D02411

inspanning om alternatieve middelen voor de N33 te vinden missen we tot op heden. Dit leidt bij ons tot de volgende vragen:

- *Hoe heeft GS tot op heden uitvoering gegeven aan de motie voor wat betreft de N33? Welke mogelijkheden voor financiering door de provincie zijn in beeld en welke zijn reeds afgevallen?*
- *Waarom komt de N33 niet in aanmerking voor de middelen voor structuurversterking?*

De gedeputeerde wil onderzoeken of het Rijk een extra bijdrage kan leveren voor de verdubbeling van de N33. Hoewel we deze inspanning zeer ondersteunen, moet daar wat ons betreft geen afhankelijkheid van uitgaan, dit om verdere vertraging te voorkomen. Het Rijk zag in 2014-2016 onvoldoende argumenten om tot verdubbeling over te gaan aangezien er geen sprake is van een nationaal knelpunt. De meest zwaarwegende reden voor het Rijk om wel tot verdubbeling over te gaan was dat de provincie 89% van de kosten voor haar rekening nam. Ook als er in het nieuwe regeerakkoord extra geld beschikbaar komt, moet de N33 concurreren met andere projecten en achten wij de kans zeer groot dat er onvoldoende argumenten zijn voor een Rijksbijdrage. Dit leidt bij ons tot de volgende vraag:

- *Op basis van welke signalen, anders dan de motie Postma c.s.², meent de gedeputeerde dat het Rijk nu mogelijk wel voldoende argumenten ziet om een extra bijdrage te leveren aan de verdubbeling? En acht zij het realistisch dat deze extra Rijksbijdrage hoger zal zijn dan 11% van het tekort?*

Wij vragen u met klem om Gedeputeerde Staten te verzoeken om uw Staten voor 1 mei 2021 te informeren over de alternatieve wijzen waarop de verdubbeling van de N33 wel gefinancierd kan worden door de provincie, om daarmee te bereiken dat er geen vertraging in de realisatie ontstaat.

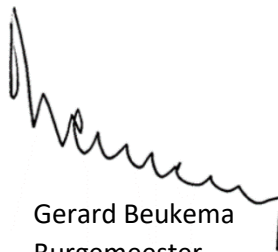
De provincie Groningen, gemeenten en het bedrijfsleven hebben zich altijd gezamenlijk ingezet voor de verdubbeling van de N33 Midden. We vertrouwen erop dat dit wordt voortgezet en de ambitie om de verdubbeling te realiseren niet alleen gehandhaafd blijft, maar er ook met grote spoed gezocht wordt naar alternatieven voor de financiële dekking van de N33.

We zijn graag bereid voor een nadere toelichting op de door ons geuite zorgpunten en denken graag mee om tot een snelle oplossing te komen.

Namens college van burgemeester en wethouders Eemsdelta,



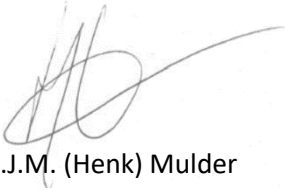
Ronald Koch
Algemeen directeur/gemeentesecretaris



Gerard Beukema
Burgemeester

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z24117&did=2020D50726>

Namens college van burgemeester en wethouders Midden-Groningen,



H.J.M. (Henk) Mulder
Algemeen directeur/gemeentesecretaris



Mr. A. (Adriaan) Hoogendoorn
Burgemeester

Namens college van burgemeester en wethouders Het Hogeland,



Paul van Vilsteren
Algemeen directeur/gemeentesecretaris



Henk Jan Bolding
Burgemeester

Namens Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta,



Frans Alting
Directeur

Namens Groningen Seaports,



Cas König
Directeur

Belang en noodzaak verdubbeling N33 Midden

Het project draagt bij aan verbetering van het **sociaal-maatschappelijk perspectief** voor de inwoners van Noordoost Groningen.

- Versterking van de sociaal-maatschappelijke positie van onze inwoners is een van de kernpunten van ons lokaal beleid in de regio Noordoost Groningen. Wij investeren daar veel in. De verdubbeling N33 draagt bij aan de bereikbaarheid van dorpen en kernen in ons gebied en vergemakkelijkt de mobiliteit. Hiermee verbeteren scholing- en opleidingsmogelijkheden, kan bedrijvigheid toenemen en verbetert de werkgelegenheid.
- De huidige programma's en middelen die zich richten op het versterken van de sociaal-maatschappelijke positie van onze inwoner bieden niet de mogelijkheden voor de benodigde ondersteunende infrastructurele ingrepen.

Het project draagt bij aan verbetering van de regionale **bereikbaarheid** van en naar de Eemsdelta.

- De regionale ambitie is dat zich meer bedrijven in de regio vestigen. Hierdoor is een goede bereikbaarheid voor deze bedrijvenlocaties van groot belang en daarom is een robuuste infrastructuur gewenst.
- De Havennota noemt de Eemshaven en de haven van Delfzijl als havens van nationaal belang die in het MIRT prioriteit hebben. Daarin staat de bereikbaarheid van de havens centraal, waaronder de verbinding met het achterland via weg, water en spoor. Desondanks zijn we in Nederland de enige haven van nationaal belang die niet is ontsloten met een 4-baansweg.
- Het verkeer richting Noordoost Groningen zal de komende jaren naar verwachting alleen maar gaan toenemen. Zonder verdubbeling zijn we de komende jaren niet goed voorbereid op een toename van het aantal weggebruikers voor aan- en afvoer van goederen en woon-werkverkeer. Dat deze ontwikkeling verwacht mag worden blijkt uit de huidige portefeuille van Groningen Seaports met verwachte investeringen ter waarde van 2,9 miljard, waar 1300 banen mee zijn gemoeid.

Het project draagt bij aan de **regionale economische ontwikkeling** .

- In de regio liggen grote economische kansen voor de topsectoren chemie en energie. De havens in Noord Groningen huisvesten de snelst groeiende industrieclusters, snel groeiende offshore wind bedrijven en een logistieke sector. Samen bieden ze direct en indirect werkgelegenheid aan bijna 15.000 medewerkers.
- Het vestigingsklimaat in de Eemshaven en Delfzijl wordt door een goede verbinding verbeterd. De komende jaren vinden grote investeringen plaats in de industrie en havens op het gebied van groene chemie, groene energie, groen transport en waterstof. Een goede infrastructuur hoort bij de ontsluiting van al deze nieuwe bedrijvigheid.
- Gegeven de schaarste op de technische arbeidsmarkt en de concurrentie met andere industriële regio's, zal een betere verbinding voordeel opleveren in het aantrekken van gekwalificeerd personeel.

Het project draagt bij aan de **verkeersveiligheid** .

- De aanvulling MER (2018) laat zien dat bij verdubbeling een sterke vermindering in het aantal verkeersslachtoffers wordt verwacht, waarmee wordt bijgedragen aan de landelijke streefwaarden voor verkeersveiligheid.

Het is een voorbeeldproject voor **duurzaamheid** .

- De ambitie is om de N33 Midden als volledig energie neutrale en zoveel mogelijk circulaire rijksweg aan te leggen. Dit betekent dat naast het energieverbruik van de weg zelf, ook het energieverbruik van de aanleg ervan wordt gecompenseerd. Dit is tot nu toe niet eerder toegepast bij een rijksweg.
- De N33 is daarnaast een van weinige grote infrastructurele projecten waarvan wij verwachten dat deze niet of nauwelijks stikstofdepositie zal hebben op Natura-2000 gebieden.