

Aan het college van B&W  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

Vereniging "Groningen Verdient Beter" (GVB)  
prof. dr. P.J.J. Sauer  
Hondsruglaan 13  
9722 SB, Groningen

Kopie: de Raad

P.H. Burrie  
Hondsruglaan 2  
9722 SE, Groningen  
Email: peter@burrie.eu

Onderwerp: veiligheid zuidelijke ringweg

Groningen, 17 augustus 2017

Geacht College,

U geeft in uw brief van 24 mei 2017 een reactie op onze vragen over de veiligheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG). Deze vragen stelden wij in onze brief van 10 april 2017. Uit uw antwoord maken wij op dat u niet wil meewerken aan ons verzoek voor een second opinion naar de veiligheid van de (ZRG). Het college van B&W kan op geen duidelijker wijze kenbaar maken dat zij lak heeft aan de veiligheid voor de inwoners van de gemeente Groningen. In uw reactie beroept u zich op de einduitspraak van de Raad van State. De uitspraak verliest aan relevantie door de o.i. misleidende informatie uit (plan) documenten en informatie door de Minister die als input diende naar de Afdeling van de Raad van State.

Onze vragen hebben betrekking op de verkeersveiligheid, tunnelveiligheid en externe veiligheid. Ondanks eerdere brieven, een gesprek met de burgemeester [1], ontkent het College dat de ZRG een groot gevaar gaat vormen. Bij een ernstig incident met bijv. autogas (LPG) kunnen vermoedelijk wel honderd doden vallen in de verdiepte ligging en naaste omgeving. De wethouder verantwoordelijk voor verkeersveiligheid, dhr. de Rook hebben wij in een brief van 22 mrt 2016 erop gewezen hoe de veiligheid van de ZRG haaks staat op het veiligheidsbeleid van de gemeente Groningen. Op deze brief hebben wij geen inhoudelijke reactie verkregen. Voor het college van B&W is blijkbaar alleen de voortgang van dit project van 700 miljoen belangrijk. Uw opstelling is merkwaardig. Na de vuurwerk-ramp in Enschede wil Groningen een voortrekkersrol spelen in veiligheid maar nu er verschillende signalen duiden op een komende ramp geeft u niet thuis!

#### Overschrijding Groepsrisico ZRG

Bij nadere bestudering blijken de plandocumenten voor het project ZRG met betrekking tot het onderdeel veiligheid, onjuist en/of misleidend te zijn. Ze zijn er vooral op gericht om de Raad van State van 'verzachtende' informatie te voorzien teneinde het Tracébesluit er soepel door te krijgen. Dat wij een onveilige weg krijgen lijkt noch het college van B&W, noch Rijkswaterstaat te interesseren. Ook de Minister is in haar brief "Reactie op beroepschriften en zienswijzen" op zijn minst misleidend naar de Raad van State.

De ZRG gaat een sterke teruggang in veiligheid vormen ten opzichte van de huidige weg, dit wil zeggen de weg na 2009. De oorzaak is, zo stelt RWS zelf in haar ontwerplogboek, dat de weg te complex is voor een te klein gebied. Ook vermeldt dit logboek dat in een evaluatie in 2008 blijkt dat de toekomstige ZRG te gevaarlijk is en maatregelen moeten worden genomen. Het logboek vermeldt ook dat de ontwerpsnelheid tevens de maximale snelheid is en dat bij overschrijding de ernst van het ongeval exponentieel toeneemt.

Overschrijdingen van de maximale snelheid zijn te verwachten en zullen onder andere ontstaan door de hoogteverschillen. Vanaf een rijbaanhoogte van 10 meter schiet men via een tunnel in de verdiepte ligging tot een diepte van 7 meter beneden het maaiveld met opeens smalle rijstroken van 3.10 meter. De verkeersveiligheid audit VVA1, opgesteld door Inspec Nederland zegt over de verdiepte ligging o.a. het volgende:

***Veel doorgaand vrachtverkeer bevindt zich op de tweede rijstrook. Er is sprake van veel wevend verkeer. Het vrachtverkeer zal rechts gepasseerd worden, waarbij snelheden zullen oplopen. Door horizontaal verloop is beperkt zicht aanwezig in de binnen bogen. Er treedt een extreem hoge rijtaakbelasting op door een samenloop van diverse invloeden op de weggebruiker. Dit resulteert in een zeer grote kans op flank en kopstaart aanrijdingen***

Deze VVA1 gaat heel specifiek in op de gevaren van de verdiepte ligging. Naast de gevaren constateert deze VVA in totaal 47 Afwijkingen waaronder 23 Ernstige Afwijkingen als kopstaart botsingen, flankaanrijdingen, oriëntatie verlies en de kans op spookrijden. De aanbevelingen genoemd in dit rapport om de weg veilig te maken grijpen zwaar in op het ontwerp van de ZRG. Deze VVA1 die vernietigend is over de veiligheid van de ZRG moest snel van tafel en werd daarom afgekeurd! Als reden voor de afkeuring door RWS van dit rapport worden genoemd dat onvoldoende rekening is gehouden met de "complexiteit" en "bestuurlijke uitgangspunten". Dit zijn juist de redenen waarom veiligheidsaudits worden uitgevoerd, om te vóórkomen dat door de complexiteit onvoldoende gekeken is naar bepaalde veiligheidsrisico's –en- om te vóórkomen dat "het bestuur" ten koste van alles een gekozen besluit wil doorzetten, ongeacht mogelijke veiligheidsissues.

Dat RWS zijn eigen aangevraagde rapport laat afkeuren door een RWS onderdeel KoVa , kunnen wij dit niet anders zien dan een slager die zijn eigen vlees keurt. In de uitspraak van de Raad van State lezen wij dat deze VVA1 dan ook helaas niet in behandeling is genomen. In plaats daarvan is gekeken naar de sterk bijgeschaafde VVA2 waarin de gevaren van de "verdiepte ligging" [3] nauwelijks wordt genoemd. Ofwel de conclusies van de eerste veiligheidsaudit staan, afgezien enkele bijstellingen, nog steeds overeind.

Waarom is dit zo belangrijk? in 2010 bleek dat voor het bestemmingsplan Oosterpoort dat het **Groepsrisico** in verband met het vervoer van **gevaarlijke stoffen** werd overschreden. De gemeente Groningen heeft een verantwoording aan het RIVM afgelegd en daarin gesteld dat de overschrijding **alleen door de weg** komt. We kunnen spreken van een gedoogsituatie, maar hoe zit het met de nieuwe weg?

De Minister komt met een nieuw element om te verbloemen dat de overschrijding alleen door de weg komt en stelt in de "Reactie op beroepschriften en zienswijzen", (in 5.2.3 van het verweerschrift naar de RvS), dat de overschrijding een gevolg is van twee gevaarlijke stoffenstromen via de weg en **het spoor!**

Het Groepsrisico ligt o.i. boven de norm voor de ZRG, omdat het Arcadis rapport Externe Veiligheid van verkeerde veronderstellingen uitgaat. Dit rapport gaat er ten onrechte van uit dat de drie tunnels bescherming bieden naar de omgeving. Normaliter beschermen lange tunnels met voldoende gronddekking de omgeving, echter tunnels korter dan 250m bieden deze bescherming niet! Dit vinden wij duidelijk terug in het RWS voorschrift HART (handleiding risico analyse transportroutes, art. 5.2.7 ). Dit artikel gaat uitgebreid in op de bescherming van tunnels op de omgeving, maar sluit tunnels <250m hier uitdrukkelijk van uit! Deze tunnels moeten opgevat worden als een open weg. Met de open stukken tussen de tunnels is de gehele verdiepte ligging te beschouwen als een open weg en geldt overschrijding van het groepsrisico ook voor de ZRG!

De Minister geeft in het verweerschrift (5.2.2) niet het hele art. 5.2.7. weer, maar laat achterwege te noemen dat de beschermende werking niet geldt voor tunnels korter dan 250m. Dit is de essentie van art. 5.2.7.!

De Raad van State is hierin onjuist in voorgelicht.

#### Conclusie Groepsrisico:

Gezien de verstrekte onjuiste informatie, dient op grond van de wet Basisnetweg opnieuw, met behulp van RBM II, het Groepsrisico te worden berekend. De gemeente Groningen weigert dit in haar antwoord aan GVB.

Let wel het gaat hierbij om transporten als autogas (LPG) die volgens een brochure van de Veiligheidsregio's bij een ramp om een steekvlam kan geven van wel 250 m hoog en 160m diameter. Binnen een straal van 100m overleeft niemand!

#### Tunnelcategorie

Over deze verdiepte ligging liggen drie deksels (gronddekking van minimaal 1m) waarvoor het projectbureau heel bewust het grijze gebied heeft opgezocht door deze even korter dan 250m te maken om zo de regelgeving voor tunnels te omzeilen. Er is niet gewerkt naar de intentie van de wet maar er is gekozen naar de mazen in de wet. Zo vermelden de verslagen van de werkgroep- "Veiligheid en Ontwerp" dat de tunnels opgevat moeten worden als viaducten, dit terwijl de verantwoordelijken wel degelijk wisten dat bij overkappingen > 80m en het vervoer van gevaarlijke stoffen, je uit moet gaan van tunnels die moeten voldoen aan eisen van een bepaalde categorie (wettelijk verplicht volgens de ADR richtlijnen). Met de voorstelling van het project bureau, het zijn slechts viaducten, heeft het projectbureau o.a. de Veiligheidsregio op het verkeerde been gezet.

De drie tunnels zijn ontworpen overeenkomstig het Bouwbesluit 2012. In dit Bouwbesluit staat vrijwel niets over tunnels korter dan 250m qua voorzieningen en veiligheid en over brandwerendheid. Wij hebben twijfels of deze tunnels in verband met de up-grade van viaducten naar categorie A tunnels ook voldoet aan de brandwerendheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (in bulk) met een hoge brandbelasting. De brandwerendheid van de tunnel moet o.i. 2 uur te zijn onder hoge brandbelasting omdat een waterweg gekruist wordt met woonbestemming (woonboten) en de drukke spoorlijn Groningen – Zwolle in verband met grote economische schade.

In tegenstelling tot het zijn slechts viaducten, stelt de Minister opeens in haar verweerschrift voor de Raad van State: het zijn wel degelijk tunnels van de categorie A, dit zijn tunnels zonder beperkingen d.w.z. alle gevaarlijke stoffen mogen daar door. In 2010 waren er slechts drie tunnels in heel

Nederland die ook deze bevoegdheid hebben. Groningen krijgt straks een uniek stukje weg met drie categorie A tunnels. Door vanaf de ontwerpfase deze tunnels voor te stellen als viaducten, zijn deze tunnels nooit aangemerkt als toekomstige tunnels, zo zijn er ook geen tunneldocumenten waaronder specifieke "tunnel audits". Voorkomen moet worden dat deze drie tunnels niet weer in de "illegaliteit" terecht komen, daarom dienen deze tunnels in de Nederlandse lijst van tunnels opgenomen te worden. Op de RWS site worden de Groningse tunnels, na meer dan een jaar na de uitspraak van de Minister, nog steeds niet genoemd.

Ten aanzien van de categorie van de drie tunnels stelden wij de volgende vraag in de brief van 10 april 2017, toon aan dat de tunnels voldoen aan deze zware categorie A [4], dat is ook wettelijk verplicht, en voer dit uit met het toetsingsinstrument "QRA- tunnels 2.0" geldend voor tunnels vanaf 80 meter door een onafhankelijke instantie zoals voorgeschreven door een EU richtlijn<sup>1</sup>. Slechts een klein deel van dit onderzoek is uitgevoerd. Er wordt geen verklaring gegeven waarom niet het complete onderzoek is uitgevoerd. De gemeente Groningen weigert om een QRA test uit te laten uitvoeren. Ter vergelijking de: ArenA tunnel is ook korter dan 250m en heeft slechts de categorie E.

U meldt in uw reactie dat de drie tunnels niet hoeven te voldoen aan de Wvav en dat daarom geen QRA nodig zou zijn. Dit is onjuist. Zie hiervoor de voetnoot in RWS "kader Externe Veiligheid" [4] en de opvattingen in de officiële bekendmaking 29296 [5] t.a.v. het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels korter dan 250m.

#### Definitie "huidig"

Deze definitie in de MER is misleidend en heeft enkel ten doel dat de gevaarlijke situatie zoals die heerste in 2008 nog steeds bestaat! Hetgeen niet het geval is.

De bestaande weg, dus de huidige weg is vanaf 2009 **een veilige weg**, dit komt door het volgende: in december 2009 werd het "Vernieuwd Julianaplein Groningen" in gebruik genomen. Volgens RWS directie Noord kan het verkeer van de A28 richting de stad Groningen nu het verkeer op de A7/N7 **ongelijkvloers** kruisen. Hoe effectief deze maatregel uitpakte is te zien door de dramatische terugval in het aantal ongevallen. Het aantal ongevallen is ca. in een tienvoud afgenomen na 2009. De verbetering van de verkeersveiligheid was dan ook een van de hoofddoelstellingen van dit project.

In hoeverre de ZRG veiliger zal worden moet dan ook worden vergeleken met de huidige actuele situatie en niet met de situatie daaraan voorafgaand, ofwel voor de aanpassing van het Julianaplein. De gemeente Groningen zal dit af moeten wegen tegen de thans veilige weg!

Gezien de VVA's, het IFV rapport [2], dat de weg te complex is op een beperkt gebied (Ontwerplogboek) en de opmerking uit de VVA 1 dat in de verdiepte ligging een extreme rijtaakbeheersing aan de orde is, lijkt ons dat een onmogelijke taak!

De Minister overschrijdt op dit punt haar eigen regels. Wanneer een weg vervangen wordt door een nieuwe weg, is voorwaarde dat de nieuwe weg veiliger wordt dan de bestaande weg.

Wanneer de ZRG wordt vergeleken met de huidige situatie, is de nieuwe weg derhalve veel gevaarlijker dan de huidige weg. Dit betekent volgens de regels van de Minister zelf dat de weg niet op deze wijze aangelegd mag worden.

De enorme terugval van het aantal ongevallen zou o.a. komen door een gebrekkige registratie zo vermeldt de MER; geen woord over de modificatie van het Julianaplein! Met de MER is o.i. weer de RvS misleid.

#### Second opinion

Zoals wij al eerder hebben aangegeven verdienen de inwoners van Groningen dat een onafhankelijk wetenschappelijk instituut als een SWOV, die wij uitermate deskundig achten, dit plan van de ZRG gaat analyseren op veiligheid, dat een onafhankelijk instituut een volledige QRA uitvoert en dat een nieuwe Groepsrisico berekening wordt uitgevoerd met inachtneming van nieuwe bouwwerken. De gemeente weigert dit en is daarmee ronduit nalatig ten opzichte van de inwoners van Groningen. Mochten zich ernstige ongelukken op de nieuwe Ringweg (ZRG) plaats vinden, dan is de Gemeente mede verantwoordelijk doordat ze, zonder afdoend onderzoek, akkoord gegaan is met de huidige plannen terwijl de Gemeente door ons ook nog eens op de risico's gewezen is. Aangezien de gemeente Groningen borg staat voor de veiligheid van haar burgers achten wij u medeplichtig aan het in gevaar brengen van uw inwoners van de stad Groningen en anderen.. Wij voelen ons verraden en verkocht door ons gemeentebestuur, de Minister, de Provincie, het lijkt een samenspan tegen de lastige burger die alleen een veilige weg wil behouden. Wij respecteren de uitspraak van de RVS, alleen zijn deze ons inziens op onvolledige dan wel onjuiste informatie gemaakt waaraan de gemeente Groningen ten volle heeft meegewerkt en waaraan ook de Minister ook het nodige heeft bijgedragen.

Kortom: wij willen geen dodenweg.

Wij willen daarom een rectificatie op het Tracébesluit op het onderdeel veiligheid.

Aan de Onderzoekscommissie voor de Veiligheid zullen wij weer het vriendelijke verzoek doen om deze brief en uw antwoord in het dossier OVV 16000426 vast te leggen.

In afwachting van uw bericht,

Namens Groningen Verdient Beter

Prof. dr. P.J.J. Sauer



P.H. Burrie



Bijlagen:

Brief van GVB, 10 april 2017, aan het college van B&W  
Brief van het college met beantwoording van vragen  
Verkeersveiligheidsaudit van de firma INSPEC Ned (VVA1)

Kopie aan:

Veiligheidsregio Groningen

Provinciale Staten commissie mobiliteit economie en energie

Stichting Maatschappij en Veiligheid

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

Onderzoeksraad voor de Veiligheid

## Eindnoten

[1] Op ons verzoek bezocht in 2015 een kleine delegatie van GVB de burgemeester dhr. P.E.J. den Oudsten en deelden wij onze bezorgdheid over de veiligheid van de nieuwe weg aan hem mede en verzochten wij om een aanvullend onderzoek inzake de veiligheid. Dit werd geweigerd. In plaats daarvan kregen wij als antwoord: hoeveel inwoners vertegenwoordigt GVB, wij antwoorden ca. 30.000. De reactie van de heer den Oudsten was toen: dan is het een Euro de man voor een goed onderzoek, vervolgens hoe vaak gebeurt een ongeluk nou? Deze burgemeester is voorzitter van de Veiligheidsregio.

[2] Omdat het ons ernst is hebben wij uit eigen middelen door het instituut Fysieke Veiligheid, het kenniscentrum voor de Veiligheidsregio's, het rapport "beoordeling veiligheidsstudies" laten opstellen. De Lector dr. Rosmuller is bijzonder kritisch over de veiligheid van de nieuwe weg in dit rapport. Wij legden een plattegrond voor van het gehele plan ZRG voor aan het IFV, er volgde de reactie: er gebeurt daar wel heel veel op dat kleine stukje grond!

[3] Hoeveel vriendelijker is de benadering in het plandocument "veiligheid verdiepte ligging" deze stelt: het laten vervallen van de strook van 0,75m is gunstig voor het wegbeeld en het versmallen van de rijstroken tot 3.10m geeft het een wegbeeld van een stadsrondweg waarin een snelheid van 80km/h acceptabel wordt bevonden. Met dit soort "praat" in de plandocumenten mag de burger zijn zienswijzen invullen terwijl de documenten die wij via de WOB procedure in handen kregen duiden op veel grotere gevaren!

[4] Uit het bij de ZRG toegepaste RWS "kader Externe Veiligheid" deze zinsnede: Conform de wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) vallen alleen tunnels van minimaal 250 meter onder het veiligheidskader. Daar het in tunnels vanaf 80 meter al mogelijk is dat gaswolkexplosie zich tot een deflagratie of detonatie (explosies waarbij overdrukken optreden) ontwikkelen geldt de **hier beschreven werkwijze** voor externe veiligheid ook voor tunnels tussen de 80 en 250 meter.

[5] Meer relevant is dat de overheid en de diverse tunnelpartijen het risico in acht nemen m.b.t. het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels, ongeacht de tunnellengte. Bij het vervoer gevaarlijke stoffen gelden specifieke risico's, zie kamerstuk 29296: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29296-2.html> Uit deze Nota het onderstaande uitgelicht:

### *Definitie tunnels en overkappingen*

*De tunnels en overkappingen (verder tunnels genoemd) waarop de aanbevelingen in deze nota betrekking hebben, zijn geheel of grotendeels gesloten constructies waar een weg of spoor doorheen voert en die een bijzonder risico vormen voor de gebruikers van de constructie.*

*De definitie is ingegeven vanuit het begrip dat er bijzondere aandacht aan veiligheid besteed moet worden, omdat bijvoorbeeld het ontsnappen van gassen, rook, hitte en drukgolven belemmerd worden. Voorkomen moet worden dat onveilige situaties worden goedgekeurd.*

*Deze nota is in ieder geval van toepassing op tunnels langer dan 250 meter. Wanneer er sprake is van vervoer van gevaarlijke stoffen, van bijzondere externe risico's, van risico's voor de externe veiligheid of van extra kwetsbare gebruikers, dan is deze nota integraal van toepassing op tunnels korter dan 250 meter. Om te voorkomen dat een discussie over grensgevallen ontstaat wordt een ondergrens in deze nota niet genoemd. Voor overige tunnels korter dan 250 meter geldt dat het besluitvormingsproces kan worden vereenvoudigd en dat bepaalde maatregelen en eisen niet van toepassing zijn. In het kader van de regelgeving worden de eisen de voor deze categorie tunnels gelden nader aangeduid*