

Omvang van het geschil

Ontvankelijkheid

In de uitnodiging voor de zitting van 15 juni 2016 is een lijst opgenomen dat ook de heer J.C. Kommandeur is uitgenodigd.

In mijn verweerschrift van 26 april 2016 heb ik aangegeven dat de heer Kommandeur wel belanghebbende was geweest bij het tracébesluit van 29 september 2014 als hij beroep had ingesteld. Hij heeft dat om hem moverende redenen niet gedaan, terwijl in dat tracébesluit al duidelijk was dat ter hoogte van de Lekstraat een voetgangersbrug was voorzien.

Naar mijn mening is het strijd met een effectieve rechtsgang om toe te staan dat nieuwe tegenstanders van de voetgangersbrug zich alsnog – ruim na afloop van de beroepstermijn tegen het tracébesluit 2014 - een tweede kans krijgen om naar aanleiding van een wijzigingsbesluit, waarin alleen de keuze voor de voetgangersbrug beter gemotiveerd is en meer precies is bepaald, opnieuw de pijlen te richten op de voetgangersbrug.

Externe veiligheid:

Bij uw afdeling is op 19 augustus een brief binnengekomen van de heer P.H. Burrie. De heer Burrie is geen partij in het geschil. Ook de vereniging "Groningen Verdient Beter", waarvoor hij de brief heeft geschreven is geen partij in het geschil.

Mocht u behoefte hebben aan een reactie op zijn schrijven, dan wil ik het volgende opmerken:

Pagina 1:

- Categorie A betekent dat er geen beperkingen worden opgelegd aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de huidige situatie zijn er ook geen beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de aanpak van de Zuidelijke Ringweg wordt het dus niet gevaarlijker voor de omgeving. Integendeel, de omgeving zal beter worden beschermd tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen door de verdiepte ligging. Ook het opheffen van gelijkvloerse kruisingen draagt in hoge mate bij aan de externe veiligheid (door veel lagere kans op botsingen waarbij gevaarlijke stoffen vrij komen).
- Ter toelichting: de reden waarom er bij tunnels beperkingen worden opgelegd aan het transport van gevaarlijke stoffen is niet primair ingegeven door de veiligheid voor de omgeving of de weggebruikers, maar door de wens de tunnelconstructie te beschermen tegen schade (asset protection). Het is dan ook de tunnelbeheerder die de beperkingen aanvraagt bij de minister. Als de beheerder geen beperkingen aanvraagt zijn er automatisch geen beperkingen (in het VLG worden alleen tunnels genoemd waarvoor beperkingen gelden; de tunnels waarvoor geen beperkingen gelden worden niet genoemd en hoeven ook niet te worden genoemd).
- De stelling dat in de huidige situatie het groepsrisico al wordt overschreden blijkt niet uit de deelstudie van Arcadis (onderdeel MER).
- De stelling dat het hier geen tunnels betreft wordt vaak gehoord in dit dossier. Het is van belang om voor ogen te houden dat het hier wel degelijk tunnels betreft. Alleen: gegeven de korte lengte van de tunnels (< 250m) is de tunnelwet (de Warvw) niet van toepassing. Kor gezegd komt het er wettelijk op neer dat er bij tunnels < 250m geen veiligheidsvoorzieningen hoeven de worden aangebracht om de evacuatie van weggebruikers te faciliteren (zie memorie van toelichting van de Warvw). Het feit dat we desondanks wel degelijk hebben gekeken naar zinnige veiligheidsmaatregelen is dus wettelijk gezien extra (maar vanuit onze verantwoordelijkheid voor de veiligheid voor de weggebruikers vanzelfsprekend).
- Er zijn in NL veel meer tunnels van categorie: alle tunnels en onderdoorgangen die niet in het VLG worden genoemd hebben categorie A. Dit zijn dus de meeste tunnels en onderdoorgangen in NL (ook tunnels < 250m tellen hierbij mee).

Pagina 2:

- Bij de genoemde veiligheidsbeoordeling van het IFV zijn flink wat kanttekeningen te plaatsen.

Brief aan Onderzoeksraad voor de Veiligheid

Pagina 1:

- Het tracé maakt inderdaad deel uit van het basisnet en is dus juist bedoeld voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit staat los van de Aanpak Ring Zuid. Ook als de ring niet wordt aangepakt mogen alle gevaarlijke stoffen hier gewoon rijden. De huidige situatie (met delen verhoogde weg) is wat dit betreft risicovoller dan de toekomstige situatie (met o.a. verdiepte ligging met deksels). De verdiepte ligging met deksels biedt juist bescherming voor de omgeving, zeker bij explosies. De schade in omgeving is groter als de effecten van een explosie (druk golf, vuurbal) niet worden gedempt door de constructie; brokstukken zijn wat dit betreft minder erg voor de omgeving dan de ongedempte effecten. Door gronddekking wordt bovendien het risico van brokstukken ook nog eens gemitigeerd.
- Er is niet verzuimd om de verdiepte ligging in te delen in een tunnelcategorie. Er is gekozen voor categorie A (geen beperkingen). Als de beheerder geen beperkingen wil stellen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen hoeft hij niets te doen, want de procedure is dat beperkingen worden aangevraagd bij de minister en de minister hierover een besluit neemt. Als de minister akkoord gaat met de beperkingen (waarbij alle belangen zorgvuldig moeten zijn bekeken) wordt het verzoek toegewezen en worden de beperkingen gepubliceerd in het VLG. De procedure is zo gekozen met het uitgangspunt dat alle gevaarlijke stoffen door een tunnel mogen rijden, tenzij er expliciet beperkingen worden opgelegd. In dit geval is er dus geen sprake van illegaal transport van gevaarlijke stoffen. Er is gewoon volgens de wettelijke procedures gehandeld. Sterker nog: aangezien de verdiepte ligging in het basisnet ligt mogen er zelfs geen beperkingen worden opgelegd aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Categorie A is dus wettelijk de enige mogelijke keuze.
- De keuze van de tunnelcategorie staat los van de vraag of de externe veiligheid al dan niet moet worden beschouwd bij korte tunnels. De externe veiligheid moet altijd worden beschouwd en dat is in dit geval ook gebeurd. De bewering dat dit niet is gebeurd is onjuist.
- Externe veiligheid: er wordt hier gesteld dat de verdiepte ligging conform HART als open weg zou moeten worden doorgerekend. De verdiepte ligging is door Arcadis, in de deelstudie externe veiligheid, gewoon als open weg is doorgerekend. In paragraaf 4.5 van de deelstudie ("Verdiepte ligging met dekselconstructie") staat namelijk op pagina 21: "Voor deze studie zijn alle stoffen die zijn geteld meegenomen in de risicoberekeningen. Er is dus gekozen om uit te gaan van het worstcase scenario." Dit wordt bevestigd in de bijlagen van de deelstudie, waaruit blijkt dat in wegvak Gr30, waarin de verdiepte ligging is gelegen, geen differentiatie is aangehouden in de transportaantallen. Als rekening was gehouden met het dempend effect van de deksels zou ter plaatse van de deksels met transport 0 zijn gerekend. Overigens was HART ten tijde van de deelstudie / MER nog niet definitief en dus slechts als conceptversie beschikbaar (0.3). De tekst in HART is in de definitieve versie aangepast ten opzichte van het bij de deelstudie gebruikte concept. De beschouwing van de verdiepte ligging is conform de uitgangspunten in de toenmalige conceptversie van HART. Omdat men uiteindelijk conservatief heeft gerekend met alle gevaarlijke stoffen die passeren heeft en heeft men het tracédeel dus beschouwd als open weg. Dit is ook in lijn met de huidige versie van HART.

Henk Gierveld 1 september 2016