

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

Vereniging "Groningen Verdient Beter"

prof. dr. P.J.J. Sauer  
Hondsruglaan 13  
9722 SB, Groningen

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

Onderwerp: veiligheid zuidelijke ringweg

Kopie aan:  
Regioveiligheid Groningen  
Provinciale Staten commissie mobiliteit economie en energie  
Stichting Maatschappij en Veiligheid  
Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV)  
Onderzoeksraad voor de Veiligheid

Groningen, 10 april 2017

Geacht college,

Ondanks en dankzij de uitspraak van de Raad van State 201409043/2/R6 is de belangenvereniging 'Groningen Verdient Beter' (GVB) niet overtuigd van de veiligheid van de zuidelijke ringweg. De veiligheid omvat een viertal aspecten.

1. De veiligheid van en voor het verkeer,
2. het vervoer van gevaarlijke stoffen en de eisen die daaraan worden gesteld in de Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen,
3. Externe Veiligheid, de veiligheid van de nieuwe zuidelijke ringweg voor de omgeving,
4. specifieke veiligheidsaspecten tunnels

Het negatieve beeld van de bovengenoemde veiligheidsaspecten wordt versterkt door de informatie die ons ter beschikking kwam in de eindfase naar de uitspraak van de Raad van State. Het gaat hierbij om de volgende informatie:

- ontwerplogboek voor dit project van RWS,
- Verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door de fa. Inspec Nederland. (VVA1),
- Verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door de fa. Haskoning DHV (VVA2),
- IFV: "Beoordeling veiligheidsstudies, vernieuwd tracé zuidelijke ringweg A7/N7" en
- Brief: "Reactie op beroepsschriften en zienswijzen dd. 26 april 2016 (I&M) van de Minister"

Vanwege deze nieuwe informatie verzoeken wij u alsnog serieus werk te maken van de veiligheid van de Ringweg Zuid. Dit betreft ook de eerst aan te leggen noodweg waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt, dicht langs de bebouwing.

In de brief aan de Raad van State, zie bijlage, definieert de Minister de deksels over de verdiepte ligging nu definitief als tunnels en wel van de hoogste veiligheids categorie A. Door deze typering van Minister zelf in het eindstadium van de procesgang bij de Raad van State is hierover geen discussie meer mogelijk.

De consequentie van deze definitieve formele typering zijn:

- dat de drie tunnels opgenomen worden in het bulletin van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, <http://rivm.nl/rvs/dsresource?type=pdf&disposition=inline&objectid=rivmp:325780&versionid=&subobjectname=>
- de tunnels voldoen aan de eisen volgens voetnoot 15 van RWS Kader Externe veiligheid 2011,
- alsnog een volledige veiligheidstoetsing volgens RWS QRA-tunnels voor de categorie A tunnels dient worden uitgevoerd en
- de tunnels alsnog moeten worden voorzien van tunnelveiligheidsdocumenten conform wetgeving.

De erkenning van de Minister dat er sprake is van drie tunnels van categorie A betekent ook dat in alle stappen van het ontwerp en het auditproces alsnog moet worden voldaan aan alle eisen en audits die gesteld worden aan tunnels van de categorie A. Dit dus met terugwerkende kracht!

## **1 VERKEERSVEILIGHEID**

### Ontwerplogboek

Kortgeleden kwam GVB in het bezit van het ontwerplogboek van RWS over de verkeersveiligheid van de zuidelijke ringweg. In 2012 bleek al tijdens een evaluatie dat de weg te gevaarlijk was, en dat een verkeersmanagement systeem noodzakelijk is.

De algehele teneur in dit rapport is dat de weg te complex is voor een beperkt gebied. Ook in dit rapport staat dat de snelheid minimaal teruggebracht dient te worden van 100 naar 80km/uur. Op deeltrajecten zal de maximale snelheid nog veel sterker van 70km/h naar 30 km/h moet worden teruggebracht. Het logboek vermeldt dat de ontwerpsnelheid tevens de maximale snelheid is en dat door overschrijding de ernst van het ongeval exponentieel zal doen stijgen.

### Verkeersveiligheidsaudit (VVA1)

De audit is op verzoek van RWS eind 2015 uitgevoerd door Inspec Nederland B.V. Het auditteam van gecertificeerde auditors komt tot een vernietigend oordeel. Zo vermeldt deze audit 47 afwijkingen waarvan 23 als ernstig gekenmerkt zijn, kop- en staart botsingen, flankaanrijdingen, oriëntatieverlies en de kans op spookrijden.

Het belangrijke van dit rapport is dat het een uitspraak doet over de gevaarlijke verdiepte ligging. Dit is een belangrijk gegeven voor de ongevals frequentie in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen (tunnelveiligheid) en het risico voor de omgeving (externe veiligheid), immers Risico= kans X effect.

De VVA1 stelt dat de verdiepte ligging een bijzonder gevaarlijk trajectdeel is, mede door de rijstrookbreedtes van 3.10m, de hellingen en de bochten en door de vele afwisselingen op een korte afstand. De VVA1 spreekt van:

***“In de verdiepte ligging is al snel sprake van een onaanvaardbare hoogte van de rijtaakbelasting. Deze hoge rijtaakbelasting wordt veroorzaakt door een combinatie van de volgende factoren”:***

- Een zwaar belast weefvak in een horizontale S-boog.
- Hoge snelheden door een dalend tracé naar de verdiepte ligging toe.
- De afwisseling dicht-open / dicht-open waardoor de weggebruikers wisselende licht- en weersomstandigheden aantreffen die steeds weer afleiden van de rijtaak.
- De ingangen van de gesloten delen die door de weggebruikers als tunnelingangen worden ervaren. Deze donkere vlakken leiden tot vernauwing van het blikveld, waardoor informatie uit de omgeving niet wordt waargenomen.
- Beperkingen bij het plaatsen van de bewegwijzering door de aanwezigheid van de deksels.

Let wel in dit rapport wordt nog niet formeel gesproken van tunnels omdat het Projectteam Ringweg Zuid er toen nog op stond de tunnels slechts als “de deksels op te vatten als viaducten” te definiëren. Door deze definitie zou de wet en regelgeving voor tunnels niet van toepassing zijn, let wel het gaat nu om categorie A tunnels.

De audit (VVA1), werd door het KoVa (kwaliteitsorgaan van auditors) direct afgekeurd.

De Raad van State heeft, zo kunnen we lezen in de einduitspraak, er van afgezien deze VVA1 te beoordelen, omdat de Minister zich beroept op een andere audit (VVA2). Voor GVB is echter de VVA1 springlevend en actueel omdat nu blijkt dat ook in het nu beschikbare Ontwerplogboek deze veiligheidsrisico's worden genoemd.

Ons inziens kan alleen een onafhankelijk wetenschappelijk instituut als de SWOV uitsluitel geven over het al dan niet terecht negeren van de genoemde risico's in deze audit. Zaken die ook in het Ontwerplogboek naar voren komen.

#### Verkeersveiligheidsaudit (VVA2)

Na de afwijzing van de eerste audit werd een tweede audit uitgezet. Let wel, nog steeds in de fase dat werd ontkend dat er sprake was van tunnels van de categorie A. De tweede audit is uitgevoerd door de firma Haskoning DHV met als resultaat 42 afwijkingen waarvan 16 als ernstig worden getypeerd. Het rapport komt met aanbevelingen die in de uitspraak van de Raad van State worden gevolgd, bestreden of komt met maatregelen als bijvoorbeeld een nog verdere snelheidsverlaging. Wel merkt het rapport op: ***“dat de weg vaak niet aan de minimale eisen voldoet en dat er een stapeling bestaat van risico's”***

## **2 – 3 EXTERNE VEILIGHEID**

De A7/N7 is een basisnet weg waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Een LPG tankauto vertegenwoordigd een geweldige hoeveelheid energie in de vorm van ca. 30.000m<sup>3</sup> puur gas wat zich bij een ernstig incident met verdunning met lucht leidt tot een explosief mengsel. In een brochure van de gezamenlijke Veiligheidsregio's <http://www.scenarioboek.nl/> lezen wij dat bij een incident met een LPG tankwagen, een zgn. BLEVE, een vlamhoogte ontstaat van 250m hoogte en een diameter van 160m. Een dergelijk ongeval is desastreus voor de omgeving, binnen 80m 100% letaliteit, binnen 200m nog 1% kans op doden aldus de brochure van de veiligheidsregio's. Het is om deze reden dat de overheid sinds 2004 een actief beleid voert om deze stoffen uit het stedelijke gebied te weren. Echter niet de gemeente Groningen.

### Overschrijding Groepsrisico

Met de huidige ringweg, wordt het Groepsrisico overschreden door de A7/N7. In de verantwoording van de gemeente Groningen aan het RIVM staat dat de overschrijding alleen te wijten is aan deze weg.

In het verweerschrift [1] van de minister aan RvS stelt de minister iets anders: “*de overschrijding van het groepsrisico is het gevolg van een **sommatie van de risico’s van het sporen de weg!***” Hier gaat de Minister voorbij dat het gevaar van de weg alleen al voldoende is om het groepsrisico te overschrijden.

Eveneens gaat het rapport Externe Veiligheid A7/N7 Ringweg Groningen, Fase 2, (ARCADIS) waarop het externe risico is gebaseerd, uit van een verkeerde veronderstelling namelijk dat tunnels langer dan 80m bescherming bieden naar de omgeving. Dit is in strijd met “Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen”.

De ondergrens van 80 meter dat een tunnel bescherming biedt naar de omgeving wordt voor 100% tegengesproken door het COB (kennis centrum ondergronds bouwen) waarin de overheid ruim participeert). Het COB stelt dat tunnels langer dan 400m pas bescherming bieden naar de omgeving.

We vinden dit ook terug In het RWS voorschrift HART(Handleiding Risicoanalyse Transport routes) daarin stelt art. 5.2.7: tunnels korter dan 250 meter moeten worden beschouwd als een open weg wat betreft explosiegevaar. Dat de weg verdiept ligt heeft nauwelijks een beschermend effect.

Een nieuw onafhankelijk onderzoek volgens het rekenprogramma Risico Methodiek RBM II moet ons inziens aantonen of de omgeving al of niet wordt blootgesteld aan een overschrijding van het Groepsrisico.

Onbekend is of het woonblok de Frontier meegenomen is in de berekening voor het Groepsrisico, de afstand van dit woonblok tot de opening tussen de tunnels is slechts 40 meter. Ook het DUO gebouw 2600 medewerkers bevindt zich ruim binnen het onderzoeksgebied van een basisnet weg.

#### Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Zelfs het kenniscentrum van de Veiligheidsregio’s IFV, waarvan onze burgemeester van de gemeente Groningen dhr. P.E.J. den Oudsten de voorzitter is, beaamt de conclusies van de eerder genoemde VVA’s. Het IFV deelt de zorgen van bewoners onder andere inzake de verkeersonveiligheid in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen en het gevaar hiervan naar de omgeving. Het rapport “Beoordeling veiligheidsstudies vernieuwd tracé Zuidelijke ringweg A7/N7” stelt zich kritisch op ten aanzien van de verkeersveiligheid en trekt eveneens de geprognoseerde ongevalsfrequentie in twijfel.

Alle audits zijn zeer negatief over de veiligheidsrisico’s. Het kan niet zijn dat deze risico’s worden afgedaan als niet relevant omdat de projectgroep geen andere mogelijkheden ziet om een dergelijke weg op een zeer druk bebouwd en bewoond gebied te leggen.

#### **4 TUNNELVEILIGHEID**

Uit verslagen van de projectorganisatie ‘Veiligheid en Ontwerp’ blijkt dat de Veiligheidsregio en de gemeente jarenlang op het verkeerde been zijn gezet door te stellen dat de deksels opgevat kunnen worden als slechts viaducten door de deksels heel bewust korter te maken dan 250 m en de consequenties van het vervoer van gevaarlijke stoffen hierin niet te betrekken.

Uit het verweerschrift van de Minister, zie bijlage, blijkt dat de deksels wel degelijk tunnels zijn van de categorie A; de zwaarste categorie. Dit zijn tunnels vergelijkbaar zijn met die van de Schiphol, Swalmen en de Roertunnel, welke doorlopend in het nieuws zijn door uitval. Het unieke van de aan te leggen ringweg is dat er nu drie van deze categorie A tunnels achter elkaar liggen komen te liggen gescheiden door openingen van 100m!

Door de erkenning dat het tunnels zijn is het **wettelijk** verplicht dat de tunnels onderzocht worden volgens de 'RWS QRA-tunnels' of deze wel voldoen aan categorie A, waaronder eisen met betrekking tot het vervoer van tot vloeistof verdichte brandbare gassen, stofsoort GF3.

Extra bezwarend is de waterkruising in in verband met een eventueel bezwijken van desbetreffende tunnel als gevolg van een explosie.

Conform de Europese regels (EU directive 2004/54 artikel 13) moet de QRA worden uitgevoerd door een onafhankelijke instantie, dit mede gezien de grote financiële belangen (700 miljoen) die er spelen. In de Europese regels wordt hier sterk op aangedrongen opdat eventuele 'zachtere criteria' juist worden toegepast.

### Ongevalsrisico

Het ongevalsrisico zal sterk bepalend zijn voor alle veiligheidsaspecten. Een "spel" van "benamingen" van de ringweg mag niet bepalend zijn voor de te nemen risico's. De nieuwe weg wordt bestempeld als een autoweg die normaliter een lagere ongevalsfrequentie heeft. De gehanteerde standaard "autoweg" is echter niet van toepassing gezien alle deels hiervoor al genoemde afwijkingen zoals tunnels, korte aanrijstroken, breedte van 3.10 meter, aspecten uit de VVA1, etc. De van de standaard afgeleide ongevals-frequentie is dan ook niet van toepassing.

De daadwerkelijk te verwachten ongevalsfrequentie dient te worden bepaald waarbij rekening gehouden wordt met alle factoren waarin deze ringweg zal afwijken van een standaard autoweg. Een dergelijk onderzoek zou uitgevoerd kunnen worden door een wetenschappelijke en onafhankelijke instantie als de SWOV .

### Vragen aan het college


- a) Wij wachten nog steeds op het antwoord op de brief aan wethouder dhr. de Rook 22 mrt 2016. Een ontvangstbericht is in ons bezit. Voor de volledigheid is een copy van de brief toegevoegd, zie bijlage.
- b) De Minister stelt dat de nieuwe weg veiliger moet zijn dan de huidige weg. Ongevalcijfers worden echter gegeven van het Julianaplein van vóór de aanpassing van 2010. Wat zijn de cijfers van na de aanpassing van 2010? Kan de gemeente Groningen onderbouwen dat het nieuwe ontwerp van het Julianaplein veiliger is dan de huidige ongelijkvloerse kruising van na 2010?
- c) Gaat de gemeente Groningen, nu diverse rapporten de onveiligheid van het Zuidelijke Ringweg Groningen project aantonen, een second opinion onderzoek aanvragen aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer (SWOV)
- d) Nu ook de Minister, en niet bestreden in de uitspraak van RvS, duidelijk stelt dat er sprake is van drie tunnels, zal de gemeente Groningen deze betiteling ook overnemen? Neemt de gemeente alsnog stappen om te voldoen aan alle regelgeving die betrekking heeft op tunnels?

- e) Zal de gemeente Groningen aandringen dat alsnog een volledige QRA wordt uitgevoerd volgens RWS QRA-tunnels voordat onherroepelijke stappen in de uitvoering van de plannen worden gezet?
- f) In het MIRT 2015 overleg wordt gesteld dat de overkappingen geen tunnels mogen heten. Gaat de gemeente onderzoeken waarom deze onjuiste voorstelling van zaken is gedaan en welke invloed dit heeft gehad op de besluitvorming van deze gemeente?
- g) Wordt op grond van nieuwe inzichten, ongevallen risico, zware rijtaakbelasting door de verdiepte ligging en dat korte tunnels geen bescherming bieden er een nieuwe afweging gemaakt ten aanzien van het groepsrisico?
- h) Zo ja, worden deze keer onder andere het woonblok de Frontier en het DUO gebouw in de berekening meegenomen?
- i) Waarom kiest de gemeente Groningen voor een gevaarlijke stoffenroute dwars door de stad terwijl er een landelijk terughoudend beleid gevoerd wordt?
- j) Wordt overwogen om een andere gevaarlijke stoffen route te maken bijv. voor Hoogkerk een aansluiting te maken op de N46?
- k) Is het juist dat de hiaten in de verkeersveiligheid opgelost worden door een verkeersmanagement systeem? (bron: ontwerplogboek) Zo ja, voor welke hiaten kan daarin door een verkeersmanagementsysteem voorzien?
- l) Hoe worden de bewoners en de raad op de hoogte gehouden van concrete aanpassingen in de plannen en ontwerpen, nieuwe bevindingen van audits, de QRA? Wij bedoelen hier de daadwerkelijke rapporten, nota's, beslisdocumenten etc.?

Wij verwachten binnen de termijn die hier voor staat de antwoorden a t/m l van u te ontvangen. Mocht u onverhoopt niet in staat zijn deze antwoorden of een deel van deze antwoorden te geven worden wij graag op de hoogte gesteld welke instantie dan wel in staat is deze antwoorden te geven.

Mocht deze brief een toelichting behoeven voor een correcte beantwoording ben ik graag bereid deze te geven.

Met vriendelijke groet,  
 Namens Groningen Verdient Beter,  
 P.H. Burrie



P.H. Burrie



P. J. J. Sauer

**Bijlagen:**

Brief: "Reactie op beroepsschriften en zienswijzen dd. 26 april 2016 (I&M) van de Minister"  
 Brief aan wethouder dhr. de Rook 22 mrt 2016.