

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX DEN HAAG

Raad van State  
Afdeling bestuursrechtspraak  
Voorzitter  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag

RAAD VAN STATE INGEKOMEN 28 APR. 2016	
ZAAKNR:	
AAN:	R. J. Schuit
BEHANDELD DOOR:	PARKS

Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte  
Plesmanweg 1-6  
DEN HAAG  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG  
[www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

Contactpersoon  
mr. H.A.J. Gierveld  
gemachtigde beroepszaken  
070-3519023  
06-52596755

Datum 26 april 2016  
Betreft Reactie op beroepschriften en zienswijzen

Uw kenmerk  
201409043/2/R6

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2016/92195

Bijlage(n)

Geachte voorzitter,

Van uw griffie heb ik vier brieven gekregen over de zaak.

- Een brief van 30 maart 2016 en een brief van 4 april 2016 over het verzoek, gericht tot de voorzieningenrechter om een voorlopige voorziening te treffen. Bij brief van 18 april 2016 heb ik de voorzieningenrechter bericht dat er vóór het onherroepelijk worden van het tracébesluit geen begin zal worden gemaakt met de aanleg van de voetgangersbrug. Met die toezegging is naar mijn mening het treffen van een voorlopige voorziening niet nodig. Hieronder reageer ik overigens nog wel op de brief van 30 maart, houdende de zienswijze/ het nieuwe beroep van de heer Ter Veen en mevrouw Ter Veen-Keijzer, ingediend door hun rechtsbijstandverlener de heer Wols.
- Een brief van 31 maart 2016 met "kopieën van beroepschriften". Bijgevoegd bij die brief was het beroepschrift van de heer J. Kommandeur. Hieronder treft u mijn reactie aan.
- Een tweede brief van 4 april 2016 met "kopieën van op de bovenvermelde zaak betrekking hebbende stukken". Het gaat om zienswijzen naar aanleiding van mijn brief van 17 februari, IENM/BSK-2016/39292, met als bijlage onder meer het wijzigingsbesluit (WTB). De zienswijzen zijn ingediend door Ter Veen/Ter Veen-Keizer, Van der Veen, Stichting Leefomgeving, de heer Lalkens/mevrouw Mulder en ook was opnieuw het beroep van de heer Kommandeur toegevoegd.

Met deze brief wil ik reageren op de binnengekomen brieven of deze nu als beroepschrift of als zienswijze zijn geduid.

**1. De brief van 30 maart 2016 van advocaat J. Veltman namens de heer P. Lalkens en mevrouw M.C.G. Mulder**

Met instemming heb ik kennis genomen van de brief van de heer Veltman dat de heer Lalkens en mevrouw Mulder zich kunnen vinden in het gewijzigde tracébesluit. In de laatste alinea van de brief staat dat zij erop vertrouwen dat zij betrokken zullen worden bij de verdere uitwerking van de plannen voor de voetgangersbrug en het geluidscherm, waarbij voldoende oog zal zijn voor hun



belangen bij een goed woon- en leefklimaat. Het is voor mij vanzelfsprekend om de heer Lalkens en mevrouw Mulder te betrekken bij de voortgang en uitvoering van het project.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

**2. De brief van 30 maart van rechtsbijstandverlener J.A. Wols namens de heer H. ter Veen en mevrouw R.M. ter Veen-Keizer**

**Datum**  
26 april 2016

Appellanten blijven van mening dat de mogelijkheid om de huidige fietstunnel te vervangen door een nieuwe fietstunnel onvoldoende, dan wel onvoldoende zorgvuldig is onderzocht. Ter onderbouwing van hun stelling hebben zij een advies overgelegd van ipv Delft creatieve ingenieurs, d.d. 25 maart 2016.

In zowel mijn brief van 17 februari 2016 als in de toelichting bij het tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) (hierna: wijzigingsbesluit of WTB) ben ik ingegaan op diverse (on)mogelijkheden om het vervallen van de fietstunnel te ondervangen.

Naar aanleiding van het overgelegde rapport wil ik als volgt reageren:

**Conclusie 1** ipv Delft: Bij de behandeling van de varianten in het tracébesluit wordt de fietstunnel negatiever beoordeeld dan op objectieve gronden redelijk is.

**Reactie:** Deze conclusie wordt getrokken op basis van het feit dat voor de fietstunnel een hellingspercentage van 6% geschikt is conform richtlijnen. Echter het uitgangspunt van de gemeente is 4%. Dat is nog enigszins comfortabel en maakt het ook voor minder validen mogelijk (rolstoelers) om nog een tunnel of brug uit of op te komen.

Met betrekking tot de fietsbrug: de stelling dat 4% voor de fietsbrug te steil is, omdat hier in vergelijking met de tunnel een veel groter hoogteverschil overbrugd moet worden gaat slechts ten dele op. Het gaat om een brug voor voetgangers, waar men ook fietsend gebruik van kan maken. Dat de fietstunnel op basis van deze hellingspercentages negatiever wordt beoordeeld, is dus niet helemaal terecht.

Ook met een hellingspercentage van 6% zou een hellingbaan van circa 50 meter benodigd zijn (zo concludeert ipv Delft). Een dergelijke hellingbaan is inderdaad korter dan bij een hellingspercentage van 4%, maar leidt tot dezelfde inpassingsproblemen. Zowel bij de Merwedestraat als de Papiermolenlaan.

**Conclusie 2** ipv Delft: Bij de fietsbrug wordt uitgegaan van een helling van 4%. Dit is erg steil bij een hoogteverschil van circa 6 meter, weinig comfortabel en daardoor alleen voor de sportieve fietser begaanbaar.

**Conclusie 3** ipv Delft: Vanwege de zig-zag route van de hellingbanen van de fietsbrug zal de fietser flink moeten omfietsen. Het zal daardoor voor veel fietsers prettiger zijn om via de Hereweg de Ringweg te kruisen.

**Reactie:** Beide conclusies kloppen. Echter deze brug is primair bedoeld als brug voor voetgangers. Fietsen zal wel worden toegestaan.

**Conclusie 4** ipv Delft: Het is goed mogelijk een nieuwe fietstunnel te realiseren. Deze fietstunnel pakt op het gebied van fietscomfort en directe route veel beter uit dan de fietsbrug-variant.



Reactie: Deze conclusie is niet juist. Een fietstunnel is ook met een hellingspercentage van 6% niet inpasbaar. Uitgaande van die 6% stelt ipv Delft dat aan de noordzijde van de N7 de Merwedestraat gebruikt kan worden om de hellingbaan van de tunnel een plaats te geven. Dat is echter niet mogelijk, de verbinding tussen de Merwedestraat en de Maaslaan wordt dan opgeheven. Het is bovendien niet mogelijk om het fietspad dat parallel aan de noordzijde van de N7 loopt aan te sluiten op het fietspad dat door de tunnel gaat. Ook daarvoor is aan de noordzijde geen ruimte. Aan de noordkant kunnen de verkeersstromen (fietspaden en wegen) dus niet binnen de beschikbare ruimte samengevoegd worden. Aan de zuidzijde geldt een soortgelijk probleem met de fietsstructuur parallel aan de zuidzijde van de N7 die aangesloten moet worden en het parkeerterrein van zwembad de Papiermolen.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

**Datum**  
26 april 2016

### **3. De brief van de heer H.V. van der Veen bij u binnengekomen op 31 maart 2016**

Appellant Van der Veen heeft in zijn brief talrijke verwijzingen opgenomen naar verschillende websites. Ik heb er voor gekozen om alleen te reageren op zijn opmerkingen naar aanleiding van het verslag naar aanleiding van de audit.

Appellant voert ten aanzien van de verkeersveiligheidsaudit aan dat het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa) niet bevoegd is om een toets op de audit uit te voeren en niet onafhankelijk is. Voorts stelt appellant dat de audit een aantal omissies bevat, zoals de ontwerpgevolgen bij slechte weersomstandigheden, het weggebruik door lange zware vrachtwagens (LZV's) en het niet vermelden van de toepasselijkheid van Basisnet.

Het KoVa is een onafhankelijk orgaan dat alle werkzaamheden van de auditors registreert, zorg draagt voor de certificering van de auditors en de kwaliteit van de werkzaamheden controleert. Het KoVa is bevoegd de kwaliteit van uitgevoerde audits te beoordelen. Wanneer opdrachtgevers bezwaren hebben tegen resultaten van de uitgevoerde audits kunnen deze worden gemeld bij het KoVa. Het KoVa onderzoekt of de bezwaren gegrond zijn en kan een bindende uitspraak doen. Bezwaren en de geconstateerde bevindingen van het onderzoek worden geregistreerd door het KoVa.

Met betrekking tot de inhoud van de audit: In het "Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit, voorwaarden, proces en uitvoering" van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart uit 2011 staat omschreven hoe dergelijke audits dienen te worden uitgevoerd, en welke elementen hierin getoetst worden. Bovengenoemde door appellant aangehaalde onderwerpen maken daarvan geen onderdeel uit. De rol van het KoVa staat ook in dit handboek beschreven.

Voorts geeft appellant aan dat een aantal aanbevelingen uit de audit niet wordt overgenomen, waardoor – aldus appellant - het ontwerp niet aan de eisen voldoet en ook niet veilig is. In de reactienota van Rijkswaterstaat die naar aanleiding van de audit is opgesteld, is onderbouwd welke acties al dan niet zijn ondernomen naar aanleiding van de audit. In sommige gevallen wordt een aanbeveling inderdaad niet opgevolgd. In de reactienota wordt toegelicht wat de redenen hiervoor zijn in die specifieke gevallen.

Tot slot noemt appellant dat de blusmogelijkheden in en rond de verdiepte ligging in het ontwerp te beperkt zijn. Ook dit punt maakt geen onderdeel uit van de



audit. Volledigheidshalve merk ik naar aanleiding van dit punt op, dat het ontwerp (inclusief de blusmogelijkheden) in de voorfase reeds uitvoerig is besproken met de hulpdiensten en dat de getroffen maatregelen in samenspraak met de betreffende diensten tot stand zijn gekomen.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

#### **4. De brief van de heer J. C. Kommandeur van 29 maart 2016**

**Datum**  
26 april 2016

Appellant heeft geen beroep ingesteld tegen het tracébesluit van 29 september 2014 om hem moverende redenen. In zijn beroepschrift tegen het wijzigingsbesluit voert hij bezwaren aan tegen de voetgangersbrug (en het onderwerp veiligheid). Hij meent dat er met het wijzigingsbesluit ook een gewijzigde functie van de brug is doorgevoerd, waardoor hij alsnog in zijn belangen wordt geraakt wordt de tracébesluitvormingsprocedure. Dat is niet het geval.

In het wijzigingsbesluit is het aanvankelijk opgenomen zoekgebied voor de voetgangersbrug vervangen door een precieze ligging van het kunstwerk. Daarmee is tegemoetgekomen aan de bezwaren van uw Afdeling:

"Het zoekgebied voor de voetgangersbrug grenst aan het perceel van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en kan tot gevolg hebben dat de brug direct tegen hun perceel aan komt te liggen waardoor een forse inbreuk op hun privacy en woon- en leefklimaat kan ontstaan. Anders dan de minister betoogt, zijn in artikel 3 geen voorwaarden gesteld aan de uitwerking van de inpassing van de voetgangersbrug. Artikel 3 van het tracébesluit bevat geen waarborgen om te bewerkstelligen dat bij de uitwerking van de voetgangersbrug het woon- en leefklimaat van [appellant sub 3A] en [appellant sub 3B] en [appellant sub 1] niet op onaantvaardbare wijze wordt aangetast."

Verder is nader onderzoek gedaan naar de intensiteit van het gebruik van de huidige fietstunnel en onderzocht of het vervangen van de huidige fietstunnel door een nieuwe fietstunnel mogelijk en haalbaar is.

Naar mijn mening zou de heer Kommandeur wel belanghebbende zijn geweest bij het tracébesluit van 29 september 2014, maar is hij geen belanghebbende bij het wijzigingsbesluit. Mocht uw Afdeling van mening zijn dat appellant wel belanghebbende is bij het wijzigingsbesluit dan ben ik van mening dat zijn beroep niet-ontvankelijk is. Zijn bezwaren - tegen een voetgangersbrug nabij de Lekstraat - zijn gericht tegen het besluit van 2014 en niet tegen het wijzigingsbesluit. Mocht uw Afdeling van mening zijn appellant wel belanghebbende is bij het wijzigingsbesluit en zijn beroep ontvankelijk is, dan wil ik als volgt reageren:

Ten aanzien van zijn opmerkingen over de voetgangersbrug heb ik geen aanleiding om terug te komen op de onderbouwing van de gekozen verbinding, de locatie en de motivering als gegeven in de toelichting bij het wijzigingsbesluit. Ik mag bovendien gaarne verwijzen naar mijn reactie op bezwaren tegen de voetgangersbrug als verwoord door de heer Wols namens de heer H. ter Veen en mevrouw R.M. ter Veen-Keizer. In zijn beroepschrift verwijst de heer Kommandeur ook daarnaar.

Wat betreft de verkeersveiligheid begrijp ik eveneens niet goed waarom hij zijn bezwaren niet heeft ingebracht tegen het tracébesluit van 2014. Voor mijn



inhoudelijke reactie op het onderwerp verkeersveiligheid mag ik bovendien gaarne verwijzen naar mijn reactie op de zienswijzen van de Stichting Leefomgeving.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

## **5. De brief van 30 maart 2016 van de heer P.M.J. de Goede namens de Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg e.a.**

Datum  
26 april 2016

Zienswijzen zijn naar voren gebracht met betrekking tot onder meer de verkeersveiligheid (5.1), externe veiligheid (5.2) en de vleermuizen (5.3).

### **5.1 Verkeersveiligheid**

Alvorens in te gaan op de opmerkingen naar aanleiding van de audit en het verslag, wil ik het volgende naar voren brengen.

#### **5.1.1 Mijn reactie op een rechtsoverweging en toepassing van artikel 8:69a Awb**

- In mijn brief van 17 februari 2016 heb ik gereageerd op de tussenuitspraak, waarin naar mijn mening de aanvangsbeslissing ten onrechte is verwisseld met de startbeslissing. Niet de startbeslissing (die voor dit project niet kon worden vastgesteld vanwege een ontbrekende juridische basis) maar de aanvangsbeslissing is volgens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) de peildatum voor het toegepaste overgangsrecht (in casu de toepasselijkheid van hoofdstuk 2). Indien u mijn reactie deelt, zou dat kunnen betekenen dat het maken van een audit en een verslag alsnog niet nodig was.
- De Wbr is – blijkens de considerans – geschreven ter bescherming van waterstaatswerken in beheer bij het Rijk en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken. De Wbr strekt niet tot bescherming van de belangen van bewoners, maar ook niet tot bescherming van de belangen van de Stichting Leefomgeving, die blijkende uit haar statuten geen belangen van de weggebruikers behartigt. Het is dan ook de vraag of uw Afdeling wel toekomt aan een inhoudelijke beoordeling van de gronden met betrekking tot de audit en het verslag.

#### **5.1.2 Over het kunnen terugkomen op een tussenuitspraak**

Appellante heeft bezwaar tegen mijn opmerkingen over de verwisseling van startbeslissing met aanvangsbeslissing en verwijst naar een aantal uitspraken van uw Afdeling waaruit zou blijken dat uw Afdeling behoudens zeer uitzonderlijke gevallen niet kan terugkomen op een in tussenuitspraak gegeven oordeel.

Appellante geeft door verwijzing naar de door haar genoemde uitspraken aan dat er in bijzondere gevallen wel teruggekomen kan worden op tussenuitspraak. Dat is aan u. Ik acht het niet uitgesloten dat u in deze zaak bereid bent terug te komen op een rechtsoverweging als gewoon duidelijk is of wordt dat de startbeslissing en de aanvangsbeslissing inderdaad ten onrechte door elkaar gehaald zijn. Ik mag u wijzen op uw uitspraak van 31 augustus 2011 (nrs. 2009049295/1/M2 en 2010009685/1/M2) (r.o 2.7 tot en met 2.7) waarin u terug bent gekomen op een eerder oordeel ten aanzien van vervoerscijfers/prognoses in tussenuitspraak van 26 januari 2011 (nr. 200904295/1/T/M2). Overigens zonder dat u het daarop terugkomen hebt gelabeld als een bijzonder uitzonderlijk geval.



### 5.1.3 Ten aanzien van de naar voren gebrachte zienswijzen met betrekking tot de verkeersveiligheid

Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

Datum  
26 april 2016

Ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid: er is geen hard beleid of normstelling waaraan projecten zoals het project Aanpak Ring Zuid (ARZ) moeten voldoen. Er is wel een landelijke ambitie om het aantal doden en ziekenhuisslachtoffers in 2020 te laten afnemen tot respectievelijk maximaal 500 en 10.600. Het verbeteren van verkeersveiligheid is één van de hoofddoelstellingen van ARZ.

In de huidige situatie heeft de Zuidelijke Ringweg een aantal kenmerken die een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Het gaat om het grotendeels gelijkvloerse Julianaplein, de relatief vele toe- en afritten en de brugopeningen (Noord Willemskanaal en Winschoterdiep). Deze kenmerken werken ieder apart en in combinatie met elkaar risicoverhogend en leiden tot talrijke ongevallen. Momenteel heeft de Zuidelijke Ringweg dan ook een aantal 'black spots'; een locatie met zes of meer slachtofferongevallen in drie jaar. Daarnaast is het gemiddelde risicocijfer op het tracé beduidend hoger dan gemiddeld op wegen in Noord-Nederland. De verkeersintensiteit neemt de komende jaren naar verwachting toe. Daarom is het zeer waarschijnlijk dat bij het uitblijven van effectieve maatregelen de veiligheidsrisico's en het aantal ongevallen verder toenemen.

Uit het effectonderzoek naar verkeersveiligheid komt naar voren dat er een verbetering optreedt ten opzichte van de referentiesituatie. De prognose voor ernstige ongevallen (het zogenaamde risicocijfer) voor de Zuidelijke Ringweg is neutraal ten opzichte van de referentiesituatie. Op het hoofdwegennet is een verbetering van de verkeersveiligheid te verwachten. De ongelijkvloerse knooppunten Julianaplein en Vrijheidsplein en het weghalen van de beweegbare Julianabrug dragen hier aan bij. Ook zijn er minder weefbewegingen en toe- en afritten, hetgeen bijdraagt aan een veiligere weg. Zowel voor het MER als voor de daadwerkelijke besluitvorming is een kwalitatieve veiligheidsbeoordeling van het ontwerp gedaan. Hieruit blijkt dat in het tracébesluit van 2014 - ten opzichte van de OTB/MER-fase - verschillende verbeteringen zijn doorgevoerd die zorgen voor een nog veiliger ontwerp en veiligere verkeersafwikkeling. De kwantitatieve analyse (neutraal), de kwalitatieve analyse van het wegontwerp en de verdere maatregelen die worden genomen ter bevordering van de verkeersveiligheid leiden dan ook tot een positieve beoordeling voor verkeersveiligheid.

De verkeersveiligheidsaudit is een toets om er voor te zorgen dat de verkeersveiligheid in de voorbereidings- en realisatiefase van weginfrastructuur maximaal wordt gewaarborgd. De verkeersveiligheidsaudit heeft een aantal belangrijke bevindingen en oplossingsrichtingen opgeleverd, die de veiligheid van de Zuidelijke Ringweg en het daarmee direct samenhangende onderliggend wegennet nog verder vergroten.

In de inleiding van de reactienota van de projectorganisatie is verantwoording afgelegd hoe omgegaan is met de bevindingen. Per geconstateerde bevinding is aangegeven of en waarom de aanbevolen oplossingsrichting wel of niet is verwerkt in het ontwerp. Een aantal bevindingen hebben geleid tot een aanpassing van het ontwerp, deze zijn weergegeven op de detailkaarten bij het wijzigingsbesluit. Dat een aantal bevindingen niet heeft geleid tot wijziging van het ontwerp,



betekent niet dat die bevindingen geen serieuze aandacht hebben gekregen of krijgen. Niet alle oplossingen kunnen als maatregelen worden opgenomen op een kaart behorende bij een tracébesluit.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

## **5.2 Externe veiligheid**

**Datum**  
26 april 2016

Naar aanleiding van de opmerkingen over externe veiligheid (EV) – waarop ik hieronder in ga – wil ik wel benadrukken dat EV geen onderwerp van de verkeersveiligheidsaudit is. Mijn opmerkingen over EV geef ik met andere woorden ten overvloede. Dat is omdat ik mij afvraag of – omdat EV geen onderwerp van de audit is – EV-gronden niet als nieuwe beroepsgronden moeten worden beschouwd. Indien dat het geval is kunnen deze gronden niet aan de orde komen.

“Gelet op het belang van een efficiënte geschilbeslechting alsmede de rechtszekerheid van de andere partijen, kan in het licht van de goede procesorde niet worden aanvaard dat na de tussenuitspraak nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd die reeds tegen het oorspronkelijke besluit naar voren hadden kunnen worden gebracht.” (ABRvS 17 februari 2016, 201408570/9/R4).

### **5.2.1 Nul groei scenario voor GF3**

Aangegeven wordt dat er een groei valt te verwachten van LPG de komende jaren en in het rapport Externe Veiligheid hier geen rekening mee is gehouden in de berekening van het groepsrisico (GR).

Voor het EV-onderzoek (zie ook het StAB-advies, p. 123 en verder) is voor het EV-onderzoek gebruik gemaakt van de vervoerscijfers, gebaseerd op gegevens van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van het ministerie van I&M. Deze dienst heeft op basis van tellingen, uitgevoerd in 2007 en 2008, de jaarintensiteiten bepaald. De prognoses voor de jaren 2011 en 2030 zijn gebaseerd op het rapport "Toekomstverkenningen vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007" van de Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

De StAB heeft wel een vergelijking gemaakt met de aantallen uit Basisnet dat op 1 april 2015 in werking is getreden. (pag. 127) De StAB concludeert hierover: "Ik constateer dat de bij de risicobeoordeling gebruikte vervoersintensiteiten van stofcategorie GF3 ruim beneden de maximale vervoersintensiteiten uit het Basisnet liggen. Dit houdt in dat ook met meer transporten van LPG en qua risico vergelijkbaar LNG dan waar thans van is uitgegaan, de vervoersintensiteiten hoogstwaarschijnlijk beneden de maxima van het Basisnet voor de verschillende wegvlakken zullen liggen."

Het Basisnet wordt landelijk gemonitord door het ministerie van IenM. Als uit deze monitoring blijkt dat het LPG transport toeneemt (en hogere aantallen laat zien), dan moet worden gekeken op welke transportroute van Basisnet dit is en zal worden gekeken of en welke impact dit heeft op de berekende GR's. Met andere woorden, dan zal worden nagegaan of het impact heeft op het behalen van de normering en of er eventueel maatregelen nodig zijn om aan de normering te voldoen.

### **5.2.2 GR Overkapping**

Het citaat dat appellante heeft opgenomen is juist. Zo staat dat inderdaad in het



Handleiding Risicoanalyse Transport (HART). In Rapport Externe veiligheid staat: Bij overkappingen langer dan 80 meter geldt dat de overkapping de omgeving bescherming biedt tegen incidenten die onder de overkapping kunnen optreden. Voor de risicoanalyse wordt in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) aangegeven dat bij een gronddekking van meer dan één meter het transport van gevaarlijke stoffen onder de overkapping op 0 gezet kan worden. Dit impliceert dat het transport geen risico's oplevert. Dit wordt gestaafd door een onderzoek van TNO naar de rekenmethodiek voor externe veiligheid bij tunnels. In dit onderzoek wordt gesteld dat bij een overkapping met een gronddekking van minder dan één meter het opbreken en de uitworp van brokstukken na een explosie als gevolg van een ongeval met brandbare gassen niet uit te sluiten is. Voor de dekselconstructie bij de Ring Zuid is de gronddekking minimaal één meter. De resultaten zijn voor de meeste bijzondere situaties, zoals verhoogde of verdiepte ligging, representatief ofwel licht conservatief.

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

**Datum**  
26 april 2016

### **5.2.3 Onderzoek gemeente Groningen**

Uit onderzoek van de gemeente Groningen naar het GR is gebleken dat in 2011 de oriëntatiewaarde in de wijk De Oosterpoort al werd overschreden, aldus appellante, die de stelling van de minister dat het groepsrisico (ook) in de referentiesituatie niet wordt overschreden ongelooft vindt.

De gegevens over het bestemmingsplan Oosterpoort zijn juist. De overschrijding van de oriëntatiewaarde kwam hier echter doordat het invloedsgebied van twee gevaarlijke stoffenstromen (weg en spoor) elkaar op plekken overlapt (als er twee cirkels worden getrokken, dan kan er sprake zijn – dat was het geval – van een overlappend gebied, waarbinnen de oriëntatiewaarde wordt overschreden). De Zuidelijke Ringweg had het grootste aandeel in deze overschrijding. Het rapport Externe Veiligheid van Arcadis heeft betrekking op de Zuidelijke Ringweg. Hier bleef het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde, omdat er dus alleen naar de ringweg werd gekeken. De situatie voor groepsrisico verbetert voor de Ringweg (anders gezegd: het groepsrisico neemt af). Hierdoor verbetert ook de situatie voor Oosterpoort. De gemeente (bevoegd gezag) heeft het risico geaccepteerd.

### **5.2.4 Tunnelclassificatie**

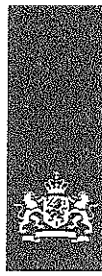
Er is wel degelijk een classificatie, namelijk A: Geen verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### **5.2.5 Extra veiligheidsmaatregelen**

De veiligheidsmaatregelen (bijlage E van de toelichting bij het tracébesluit) zijn genomen op basis van een analyse van wet- en regelgeving en onderzoeken (o.a. Veiligheidsstudie en Human Factors onderzoek). In de scenarioanalyse die daarbij is uitgevoerd, is wel rekening gehouden met het ontbreken van de 0,75 meter strook. Er is geen 0,75 meter strook vanwege een andere belangrijke veiligheidsmaatregel: bediening en bewaking op afstand door de verkeerscentrale en MTM-systeem. Hiermee kan de situatie worden beveiligd, kunnen rijstroken worden afgekruist etc. Mechanische ventilatie ontbreekt, omdat uit de brand- en rookanalyse (onderdeel Veiligheidsstudie) blijkt dat bij brand de rook door de open delen naar boven gaat. (Ter informatie: Bij tunnels tot 500 meter is er ook geen mechanische ventilatie aanwezig.)

Er wordt wel degelijk rekening gehouden met mogelijke belemmeringen voor het





aanrijden van de hulpdiensten: de verdiepte ligging kan worden afgesloten, waardoor de ondersteunende rijbaan verkeersvrij kan worden gemaakt. Ook komen er "calamiteiten doorsteken" om van de ene naar de andere rijbaan te kunnen. De brandweer kan ook via de aanvaldeuren bij het incident komen en er komen overstapmogelijkheden in de open delen.

Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

Datum  
26 april 2016

### 5.3 Vleermuizen

Allereerst wil ik opmerken dat veel van de opmerkingen van appellante geen rekening houden met de uitspraak van uw Afdeling en ook voorbijgaan aan de reikwijdte van het wijzigingsbesluit.

Uw Afdeling heeft geoordeeld dat het tracébesluit van 2014 genomen is in strijd met artikel 3:2 van de Awb omdat – en, naar mijn mening, alleen daarom – de sloop van de fietstunnel een belangrijke vliegroute voor de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger en incidenteel ruige dwergvleermuizen tussen verschillende foerageergebieden aan weerszijden aantast.

"De in artikel 7 opgenomen mitigerende of compenserende maatregelen zien niet op compensatie of mitigatie van het verdwijnen van de in het rapport als belangrijk aangemerkte vliegroute tussen verschillende foerageergebieden aan weerszijden van de fietstunnel. Ook in het deelrapport Natuur staat niet hoe het verdwijnen van deze vliegroute kan worden gecompenseerd. In het deelrapport Natuur is niet onderzocht of door het verdwijnen van deze vliegroute de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen zodanig wordt verstoord, dat de vleermuizen deze plaatsen om die reden zullen verlaten."

Bovenstaande overweging is voor mij aanleiding geweest om nader te onderzoeken hoe de vliegroute kan worden hersteld, zowel in de fase ten tijde van de aanleg als na het gereedkomen van de werkzaamheden. Daartoe is ook het tracébesluit aangepast. Conclusie van mijn nader onderzoek is dat de vliegroute niet verdwijnt (de route wordt verlegd), zodat de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen niet zal worden verstoord en dat de vleermuizen deze plaatsen dan ook niet zullen verlaten.

Ondanks de naar mijn mening beperkte opdracht, wil ik toch nog kort stil staan bij een aantal onderwerpen, die ook naar voren komen in de zienswijze.

#### 5.3.1 Foerageergebieden

De zienswijze van de Stichting Leefomgeving gaat in detail in op aantallen en soorten vleermuizen en ligging van foerageergebieden. Onderzoek van de Vleermuiswerkgroep toont aan dat zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de tunnel foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis aanwezig is. Dit komt overeen met hetgeen is geconstateerd in het MER. Deze foerageergebieden blijven met elkaar verbonden door functionele vliegroutes. De functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen worden daardoor niet aangetast. Het verwijderen/amoveren van de fietstunnel is om uitvoeringstechnische redenen noodzakelijk, hetgeen niet wil zeggen dat daarmee de functionele vliegroute verdwijnt. De ervaring leert, dat schermen/portalen een veel voorkomende (mitigerende) maatregel is, welke maatregel ook toegepast is bij onder andere A12 Ede-Grijsoord, Traverse Dieren, N33 Assen - Zuidbroek, A2



Maastricht, A74 Venlo en De Centrale As (N356).

**Hoofddirectie Bestuurlijke  
en Juridische Zaken**  
Afdeling Water, Infrastructuur  
en Ruimte

**Datum**  
26 april 2016

Na de realisatie van het project is de voetgangersbrug de geleidende verbinding voor de vleermuis. Maar niet alleen in de eindsituatie moet er een verbinding zijn, ook in de aanlegfase moet de verbinding in stand blijven in het actieve seizoen van de vleermuizen. Een mogelijkheid waarvoor de aannemer kan kiezen is om op de plek van de huidige voetgangerstunnel een vleermuisgeleidende structuur over de N7 te plaatsen. Dit portaal kan mogelijk ook na de aanlegfase blijven staan. De functionaliteit blijft hierdoor behouden. De aannemer heeft een keuzemogelijkheid ten aanzien van de uitvoeringswijze. De aannemer is wel gehouden om te zorgen voor een verbinding ook in de aanlegfase.

### **5.3.2 Aansluitende groenstructuren**

Volgens appellanten wordt de omgeving rondom de huidige fietstunnel erg kaal en daarmee een barrière voor vleermuizen. Dit is geenszins het geval. Langs de N7 blijven veel bestaande bomen behouden en worden nieuwe bomen en andere beplanting aangebracht (ook binnen de grenzen van het tracébesluit). Nieuwe beplanting kan tijdig worden aangebracht zodat deze tijdig functioneel wordt voor vleermuizen (conform de soortenstandaard). De bestaande en nieuwe groenstructuren kunnen de vleermuizen geleiden naar de structuur over de N7 heen (voetgangersbrug of portaal). Daarnaast ligt binnen de homerange van de vleermuizen ook de bestaande vliegroute langs de Hereweg. In de situatie na realisatie van het tracébesluit kruist de N7 de Hereweg ongelijkvloers en wordt er langs de Hereweg (anders dan nu) een doorlopende groenstructuur aangelegd. Dit is een verbetering/aanvulling van de bestaande noord-zuid vleermuisvliegroute.

### **5.2.3 Conclusie**

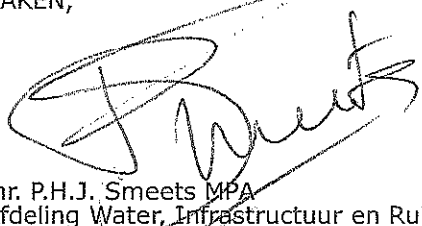
De gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis komt niet in het geding. Met de voorgenomen maatregelen is deze soort, die vaak z'n verblijfplaats in stedelijk gebied heeft, goed in staat de veranderingen in de stedelijke leefomgeving op te vangen en zich te handhaven.

## **6. Tot slot**

Ik verzoek u de ingediende zienswijzen en beroepen – voor zover ontvankelijk - ongegrond te verklaren. In verband met schoolvakanties en afwezigheid van diverse deskundigen (27 juni tot en met 19 augustus) wil ik u vragen daarmee rekening te houden bij het plannen van een eventuele zitting.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU  
namens deze,  
AFDELINGSHOOFD VAN DE HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE  
ZAKEN,



mr. P.H.J. Smeets MPA  
Afdeling Water, Infrastructuur en Ruimte

Betreft : Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen en anderen

mr. J. de Goede  
Postbus 48  
9950 AA WINSUM GN

Datum  
29 april 2016

Ons nummer  
201409043/2/R6

Uw kenmerk  
ZRW/beroepsprocedure

Inlichtingen  
G.P.M.J. Schuyt  
070-4264569

Onderwerp  
Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg  
Groningen, Fase 2  
Tracébesluit (Crisis- en herstelwet)

Procedure  
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In de zaak met bovengenoemd onderwerp is een tussenuitspraak gedaan. Deze uitspraak is eerder toegezonden.

De Afdeling ziet in de nadien ingebrachte processtukken aanleiding voor een nader onderzoek ter zitting. Hiervoor ontvangt u op korte termijn een uitnodiging.

Aangezien deze brief geautomatiseerd is aangemaakt, is deze niet ondertekend.

Hoogachtend,  
de griffier

De griffie is op 5 en 6 mei gesloten.