

Hoofddirectie Rijkswaterstaat
t.a.v. mevr. drs. M. Blom
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Open brief

Onderwerp: onveiligheid zuidelijke ringweg Groningen

Kopie aan:

- Onderzoekraad voor Veiligheid
- Commissie infrastructuur 2^e Kamer
- Centrum Ondergronds Bouwen
- Nationale Ombudsman
- Vereniging Nederlandse Gemeenten

Groningen, 1 febr. 2021

Geachte mevr. Blom,

Van Rijkswaterstaat Noord Nederland kregen wij een brief kenmerk RWS-2020/54291 met daarin uw antwoorden op onze klacht over de veiligheid van de zuidelijke ringweg Groningen. RWS Noord Ned hoopte hiermee onze zorgen te hebben weggenomen. Wij kunnen u antwoorden dat dit niet het geval is, vandaar dat wij ons weer tot u wenden.

De overheid stelde na de vuurwerkram্প in Enschede, dit nooit weer! Daartoe werd het beleid in 2004 aanmerkelijk aangescherpt, met name ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied. Niettegenstaande is de volgende ramp al weer in zicht! Het betreft de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) waar Rijkswaterstaat al diverse kritische opmerkingen maakte over de veiligheid in de RWS Ontwerplogboeken eind 2015. Toch gaat het projectbureau Aanpak Ring zuid (ARZ), waarin de gemeente Groningen, de Provincie en RWS Noord Ned. als bevoegd gezag deelnemen, onverdroten voort. Het ontwerpen volgens een verdiepte ligging (VL) is bijzonder aantrekkelijk omdat voor deze verdiepte liggingen vrijwel geen regelgeving bestaat. Om niet in conflict te treden met de strenge tunnelwetgeving volgens de Warvw werden in het lange tunnel dak van 1100 m twee openingen gemaakt van ca. 100 m zodat de drie geheel omsloten delen korter werden dan 250 m. Dit is beneden de ondergrens van 250 m van de Warvw, op grond daarvan is deze Wet buiten spel gezet. Er was volgens ARZ dan ook geen sprake van tunnels maar van deksels. Daarbij ging men geheel voorbij aan het gegeven dat het een lange tunnelbak is, waar je als verkeersdeelnemer niet anders uit kan dan aan het begin en het eind.

Niet in beschouwing werd genomen het Kamerstuk 29296 nr. 2 publ.jr. 2004, het vangnet voor tunnels die buiten de Warvw vallen om te voorkomen dat onveilige situaties worden goedgekeurd.

Al onze brieven, opiniestukken, inspraak ed. hebben niets uitgehaald bij de gemeente Groningen, de Provincie en RWS. De projectorganisatie ARZ is qua veiligheidszaken zo gesloten als een oester, er is nog geen enkele discussie met ons als betrokken inwoners verenigd in Groningen Verdient Beter

(GVB) gevoerd! Zelfs de keten Regioveiligheid van burgemeester, directeur Regioveiligheid tot aan de Commissaris van de Koning, speelt dit spel volledig mee. Zie brief [1] en oordeel Commissie Rechtsbescherming [Rechtsbescherming-GroningenVerdientBeter-advies-31-mei-2019-1.pdf](#)

Bezorgde bewoners van de zuidelijke wijken verenigt in 'Groningen Verdient Beter' (GVB) namen contact op met het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). Uit onze besprekingen volgde het rapport [16-03-29 Eindrapport \(groningenverdientbeter.nl\)](#) Behalve kritische noten t.a.v. de verkeersveiligheid vroeg de opsteller van dit rapport zich ook af of de deksels niet gewoon tunnels zijn.

Het bevestigende antwoord kwam tijdens de tussenzitting van de Raad van State. De advocaat die optrad namens de toenmalige Minister mevr. Schultz-Van Haegen, verklaarde dat de drie 'deksels' wel degelijk tunnels zijn van de categorie A. zie verweerschrift [2] item 5.2.4. Daarom is de benadering dat de deksels geen tunnels zijn, niet meer valide! De drie tunnels in de ZRG zijn tunnels, hoewel ze zoals zoveel tunnels gewoon afwijken van standaard tunnels.

In deze tussenzitting werd ook geëist dat er een verkeersveiligheidsaudit (VVA) zou worden uitgevoerd. Het projectbureau ARZ gaf hiertoe opdracht aan het gerenommeerde bedrijf Inspec Ned. voor een VVA.

De kritische noten uit het RWS Ontwerplogboek, zie voetnoot 3 (blz. 5), waren de insteek tot een vernietigend rapport met 47 AF's (Afwijkingen) en 23 EA's (Ernstige Afwijkingen) als kop/staartbotsingen, flankaanrijdingen, oriëntatieverlies en spookrijden. Dit laatste moet gezien worden vanuit het nieuwe Julianaplein met vele stoplichten. Het verkeer moet kiezen uit verschillende verkeersrichtingen met het gevaar dat weggebruikers in gaan rijden tegen het verkeer in de verdiepte ligging (VL).

Het auditteam sprak vooral zijn bezorgdheid uit over de VL en merkt op dat in de VL weggebruikers een extreem zware rijtaakbelasting ondergaan, zie voetnoot 1, het team komt met de aanbeveling de rijstroken weer op een normale breedte van 3,50 m te maken. Deze aanbeveling is fnuikend voor de VL waar de tracébreedte maar beperkt is. Appellanten in deze kwestie hadden verwacht dat de RvS bij deze veiligheidskweste stil zou staan.

In een vergadering van het KoVa, bestaande uit RWS medewerkers werd dit vernietigende rapport afgekeurd op voornamelijk bestuurlijke gronden als: de Minister wil deze weg, de weg is complex, de ruimte is beperkt, en sprak van een verstoorde verhouding met Inspec Ned ed., zie brief [3]

Er werd besloten een andere VVA door bureau Haskoning te laten maken. Hierin is de veiligheidsaanbeveling "maak de acht rijstroken weer op een normale breedte", verdwenen.

In de uitspraak 201409043_1_R6 van de Raad van State staat: "de VVA van Inspec Ned. is niet in de uitspraak betrokken" De aanbeveling tot verbreding van de rijstrookbreedte is hiermee ook verdwenen. Hoogst merkwaardig, de RvS kent deze vernietigende VVA, het raakt ook rechtstreeks de veiligheid van omwonenden maar doet er niets mee, onbegrijpelijk!

Wat GVB ook als een enorme terugslag heeft ervaren in de gang naar de RvS is het onthouden van juridische bijstand door het ervaren bureau bestuursrecht Soppe, [DVHN-2014Juristen-onderdrukpdf.pdf \(groningenverdientbeter.nl\)](#)

De rol van de gemeente Groningen: ondanks de opvatting van de Minister, dat het cat. A tunnels zijn, schrijft de gemeente Groningen dat de drie tunnels niet worden opgenomen in de internationale tunnellijst! Dit brengt ons tot het gevreesde scenario:

Het scenario

Een chauffeur uit een lidstaat, onbekend met de situatie in Groningen, plant zijn route zorgvuldig in omdat hij/zij bijvoorbeeld vloeibaar gas (autogas) vervoert, dit kan overigens van alles zijn zoals springstof, munitie ed., zich er van bewust dat op een overtreding zware sancties volgen. Bepalend voor de route is of er tunnels zijn en van welke categorie.

Omdat er geen tunnels in de omgeving van Groningen worden aangegeven bevindt de chauffeur zich plotseling in een van de drie tunnels die geheel anders zijn dan gebruikelijk in tunnels zoals smallere rijstroken, kruisend verkeer, verminderde zichthoeken, grote snelheidsverschillen, tunnelmonden ed., schrikt hevig en remt mogelijk te krachtig. De tankauto schaart en slaat vervolgens lek tegen een tunnelwand of wegdek waardoor bijv. 30 ton vloeibaar autogas wegstroomt, verdampt en als een zware mist wind afwaarts wordt gedreven door de tunnelbak, gevolgd door een zeer zware explosie. De tussenwanden worden uit de tunnel(s) geslagen waardoor deze bezwijkt. Door de verzengende hittestraling zijn er over 160 m op deze drukke weg met ca. 100.000 motorvoertuigen per dag geen overlevenden. Een steekvlam van meer dan 100m hoogte komt uit een opening. Ook op maaiveld niveau kunnen tot op 325m afstand nog dodelijke slachtoffers vallen. In een opiniestuk Dagblad van het Noorden wordt gesteld dat een paar Kg gas al voldoende is om een flat uit elkaar te blazen, hier gaat het hier om 30.000 Kg! [DVHN-20151023-onveilige-korte-Tunnels.pdf \(groningenverdientbeter.nl\)](#)

Tot slot

Er zijn nog diverse hiaten in het ontwerp waarvoor wij u willen verwijzen naar voetnoot 2, waar onder andere het gevaar van een blow-out wordt genoemd, waar de ZRG het Oude Winschoterdiep kruist. In dit geval dreigt de hele verdiepte ligging vol te lopen met water. Ook gaan wij i.v.m. de lengte van deze brief niet in op het externe Groepsrisico dat al in 2010 overschreden werd. Ook gaan wij niet verder in op het gesprek dat wij gezamenlijk met IFV in het kader van rampenbestrijding wilden voeren met de CdK dhr. F.J. Paas. Dit werd geweigerd.

De oplossing

Om uit dit spagaat rond de veiligheid van de ZRG te komen is er naar de mening van GVB maar één oplossing het uitvoeren van een RWS QRA-tunnels 2.0 en een scenarioanalyse (SCEA). De kosten ca. € 5.000 tot € 10.000 kunnen geen bezwaar vormen voor een project wat naar de laatste ramingen oploopt tot € 1 miljard. De RWS QRA, een goed stuk om te komen tot veilige tunnels laat dit ook toe, afwijkende tunnels, toepasbare lengte 80 m tot 20 Km, veel gemeenten maken daar ook gebruik van.

- De gemeente Groningen weigert een QRA uit te voeren op grond van het standpunt van ARZ dat de tunnels niet onder de Warvw vallen.
- Het Kamerstuk 29296 nr.2, is niet beschouwd, en gaat over tunnels die buiten de Warvw vallen. Volgt dezelfde wijze van benadering om via een QRA+SCEA de veiligheid aan te tonen.
- Er zijn ook nog een aantal niet beschouwde gevaren, deze moeten alsnog opgelost worden.

Ons vriendelijke verzoek aan u is om in het proces rond de veiligheid de wettelijk juiste weg te volgen en te bewerkstelligen dat een RWS QRA-tunnels 2.0 en een SCEA wordt uitgevoerd om aan te tonen dat deze drie tunnels voldoen aan de categorie A.

Om de bijzonder nare nasleep als bij de vuurwerkramp te voorkomen laten wij deze brief net als alle correspondentie inzake de veiligheid van de ZRG opnemen in het dossier van de OVV.

Bij voorbaat onze dank en in afwachting van uw antwoord,

Hoogachtend,

Namens 'Groningen Verdient Beter'

P.H. Burrie

PS: deze brief sturen wij u aangetekend en per email i.v.m. bijlagen

Bijlagen: [1] brief aan de Commissaris van de Koning
[2] verweerschrift
[3] brief afkeur verkeersveiligheidsaudit

VOETNOOT 1

Gevaren van de verdiepte ligging

1.1.8) De verkeersveiligheid wordt mede gegarandeerd door het toepassen van een 'stilstand detectie systeem'. Indien het systeem uitvalt, dan zal nog steeds een basis veiligheidsniveau gegarandeerd moeten worden. In de verdiepte ligging wordt deze niet geboden door het ontbreken van vluchtstroken en vluchtruimtes.

1.2.1) Verdiepte ligging N7

De kans op overbelasting en het maken van fouten is groot door de combinatie van:

- een slingerend horizontaal alignement (R700 m),
- een stijgend en dalend verticaal alignement, veel vrachtverkeer op de linkerrijstroken, o een afwisselend wegbeeld met dicht/open elementen en
® op dit gedeelte moet ook nog een belangrijke routekeuze gemaakt worden.

Bovenstaande punten zijn sterk mentaal belastend voor de rijtaak.

1.2.2) Noordbaan (HRL) verdiepte ligging in dicht/open situatie

Doorgaand vrachtverkeer moet een rijstrookwisseling maken aan het einde van de helling naar waardoor de snelheden hoog liggen in het eerste dichte gedeelte. Direct hierop volgend moet het verkeer een keuze maken voor de vervolgrichting, zich bevindend in een horizontale boog welke het zicht op het voorliggende wegvak deels verhindert. 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 kopstaartaanrijdingen.

1.2.3) Zuidbaan (HRR) verdiepte ligging in dicht/open situatie

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 binnenbogen. 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.

1.3.1) Rijstroken van 3.10m breed hebben een zeer beperkt snelheid remmend effect, maar verhogen voor vrachtverkeer wel de kans op het onbedoeld overschrijden van de rijstrook.

1.3.4) In de verdiepte ligging wordt geen vlucht of bergingszone toegepast. Bij pech of calamiteiten wordt de rijbaan geblokkeerd waardoor een sterk verhoogd risico op ernstige aanrijdingen ontstaat

VOETNOOT 2

Nog niet beschouwde gevaren

- De drie tunneldaken zijn bedekt met 1 a 1,5m grond om uitworp van betonbrokstukken te voorkomen bij een zwaar incident. Dit is nagelaten bij de schuine doorsteek door het oude Winschoterdiep, visueel bestaat dit diep nog, in werkelijkheid is er slechts een laagje water,

waardoor de omgeving niet is beschermd tegen uitworp! Dit is net het gevaarlijkste stukje, vlakbij een tunnelmond, met een overgang van 3,50m tot 3,10m rijstrookbreedte, de sterkste hellingshoek waardoor snelheidsverschillen max. zijn. Het is niet ondenkbeeldig dat de gehele tunnelbak (-9m) ten gevolge van een blow-out volstroomt met water.

- De Inspectie VVA stelt dat er een kans is op spookrijden waarbij een auto tegen de vier rijstroken inrijdt in een tunnel, je kunt geen kant meer op! Er is zelfs geen vluchtstrook. Dit zal zich voordoen bij het nieuwe Julianaplein, een zeer ingewikkelde constructie op een beperkte ruimte van pleintjes met veel stoplichten van waaruit men een richting moet kiezen. De chaos is niet te overzien als de VL een spookrijder tegemoet komt. Een incident op de A73 is onlangs onderzocht door het IFV in samenwerking met de Onderzoekraad voor Veiligheid.

VOETNOOT 3

Uittreksel uit Ontwerp logboek okt. 2015

Deel 9. (verdiepte ligging) Wegvak 4, N7 knooppunt Julianaplein tot aansluiting Europaweg v.v.7

Het wegvak wordt gekenmerkt door:

- Op de hoofdrijbaan een verticaal verloop van + 9,70 m hoogte van het Julianaplein naar – 5,25 m in de verdiepte ligging en weer een opwaartse helling van 4,1% naar +9.55 m bij de Europaweg;
 - Horizontaal zit er een boog naar links gevolgd door een boog naar rechts in de verdiepte ligging van west naar oost;
 - Na het Julianaplein wordt de invoeger van de A28 een weefvak; het aantal rijstroken wordt 2+2 --
- _Tussenwanden in de open gedeeltes van de verdiepte ligging hebben negatieve invloed op zelfredzaamheid.

Uittreksel uit Ontwerplogboek nov. 2015

Bij de ZRG hebben we te maken met een complex wegbeeld en krappe ontwerpelementen, zelfs een maximum snelheid van 80 km/h. Dit heeft tot gevolg dat aan de weggebruiker hoge eisen worden gesteld op punten als anticiperend rijgedrag en snelheid.

Niet alleen bepaalt de snelheid de beschikbare reactietijd en daarmee de kans op een ongeval, maar ook bepaalt de snelheid de hoogte van de botssnelheid en daarmee de ernst van de afloop.

Theoretisch bestaat er het volgende verband tussen een toename van de gemiddelde snelheid en de gevolgen er van:

- het effect op het aantal ongevallen is kwadratisch;
- het aantal ernstige ongevallen is evenredig met de derde macht;
- het aantal dodelijke ongevallen is evenredig met de vierde macht.

In deze berekeningen zijn geen andere belangrijke aspecten meegenomen zoals marge ten opzichte van de ontwerpsnelheid, (verplichte) rijstrookwisselingen, turbulentie en frequentie van aansluitingen, doorzicht etc. Naarmate deze aspecten vaker voorkomen zal het effect op het risico zwaarder mee gaan tellen en snel toenemen vanwege de machtsverheffing