

**Van:** Statengriffie  
**Verzonden:** dinsdag 26 juni 2018 15:12  
**Aan:** DIV  
**Onderwerp:** FW: Spoeddebat Zuidelijke Ringweg

Collega's,

S.v.p. onderstaand bericht inboeken voor PS.

Alvast bedankt!

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]]  
**Verzonden:** dinsdag 26 juni 2018 14:59  
**Aan:** [redacted] ; Statengriffie  
**CC:** [redacted] [redacted]  
**Onderwerp:** Spoeddebat

Geachte leden van de Provinciale Staten,

Hoewel onderstaand stuk geschreven is ten behoeve van de media, willen wij u dit toch sturen in verband met het korte tijdsbestek om dit morgen mee te nemen in het spoeddebat.

Hierbij het vriendelijke verzoek om deze mail naar de leden van de Prov. Staten te sturen i.v.m. het spoeddebat over de Zuidelijke Ringweg

Nog verdere Kostenoverschrijdingen Ringweg?

Nog steeds blijft de veiligheid van de Ringweg zuid onderbelicht, ook verwachten wij dat daar forse kostenoverschrijdingen te verwachten zijn.

Adviezen van burgers werden in het verleden nauwelijks serieus genomen ook niet ten aanzien van de veiligheid.

Blindelings vertrouwde vrijwel de gehele Raad en het college van B en W op het projectbureau ARZ.

Groningen Verdient Beter (VGB) heeft een paar jaar geleden tijdens een Raadsvergadering ingesproken dat er nog veel bijkomende kosten te verwachten zijn met betrekking tot de veiligheid van de ringweg. Niemand sloeg hier acht op of vroeg om een toelichting en voort ging de vergadering weer over fietslampjes en handhaving. Bij de Provincie lag dit anders: een motie over de veiligheid van de ZRG werd direct de kop ingedrukt in een commissievergadering door de voorzitter, de voormalige CDK dhr. M van de Berg (opiniestuk Tunnelgate in DvhN).

<http://groningenverdientbeter.nl/wp-content/uploads/2016/01/DVHN-20160119-TUNNELGATE-BEDREIGT-VEILIGHEID-RINGWEG.pdf>

Onder de voortvarende leiding van de toenmalige directeur dhr. Jos Hillen van het projectbureau konden destijds (opiniestuk DvhN Veilige tunnels) belangrijke besparingen op het project ZRG bereikt worden,

<http://groningenverdientbeter.nl/wp-content/uploads/2016/02/DVHN-20151023-onveilige-korte-Tunnels.pdf>

Zo vermeldde het DvhN destijds dat in het verdiepte deel tussen het Julianaplein en Europaplein de normale rijstrookbreedte van 3,50m teruggebracht kon worden tot 3,25m; het werd zelfs 3,10m! Ook de opstelstroken van 0,75m langs de tunnelwand werden ondanks protesten van de hulpdiensten geschrapt. Dit alles scheelt op de totale tunnelbreedte bijna 5m een zeer belangrijke kostenbesparing! Het ontbreken van de opstelstroken en de smalle rijstroken maken dat u zich vrijwel niet in veiligheid kunt stellen bij een ernstig incident. Tussen twee vrachtauto's en openslaande deuren is nog maar weinig ruimte om te vluchten. De inzittenden in een touringcar naast een vrachtauto gestopt bij een ernstig incident zijn vrijwel kansloos.

Maar is dit het enige? Nee u krijgt voor straks voor bijna 1 miljard Euro, zo ziet het momenteel er uit, een weg die uitermate onveilig is. Zoals blijkt uit het volgende:

In opdracht van de Raad van State diende het projectbureau alsnog een verkeersaudit uit te voeren. De opdracht werd verstrekt aan een gerenommeerd bureau Inspec Ned. Na het verstrekken van de benodigde documenten en een gesprek vooraf met het projectbureau kon het auditteam van gecertificeerde auditors aan de slag.

Nu kwam aan het licht de grote impact van al de bezuinigingen op de veiligheid van de ZRG. Het auditrapport was vernietigend over de veiligheid van de weg en vond 47 afwijkingen in het ontwerp waarvan 23 als ernstig. Te onderscheiden in kop- staart botsingen, flankaanrijdingen, oriëntatie verlies en de kans op spookrijden. Een andere bevinding was dat in de verdiepte ligging een extreem zware rijtaakbelasting gaat heersen. U begrijpt het al, met een dergelijk rapport zou de RvS nooit akkoord gaan: het audit rapport van INSPEC Ned werd onthouden van de rechtsgang van de Raad van State (RvS). In het samenspel KoVa (kwaliteitsorgaan van auditors) en RWS werd opdracht gegeven voor een nieuwe verkeersaudit. Deze nieuwe audit heeft aanbevelingen die minder ver gaan en ook weer de rijstrookbreedte van 3.10m aanhouden in plaats van 3,50m.

Waarom krijgt de wegonveiligheid extra lading?

Dat komt omdat over deze weg ook het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt zoals propaan het bekende LPG autogas etc. Een tankauto met dit soort brandbare gas vertegenwoordigt een onvoorstelbare energie, zoveel energie dat er binnen een gebied van 325m nog dodelijke slachtoffers kunnen vallen, hier zijn de risicoberekeningen in woonwijken op gebaseerd, het zogenaamde externe risico. De combinatie onveilige weg, zeker in het verdiepte deel met een extreem zware rij-taakbelasting, maken dit bijzonder riskant. Te denken valt aan een schrik reactie en vervolgens een scharende tankauto die openbarst.

Bij de huidige ringweg, wordt de overschrijding van het externe risico verzwegen, zelfs ontkent blijkens het verweerschrift van de Minister. Deze overschrijding verkeert sinds 2010 in een gedoogsituatie, maar om deze situatie te laten voortduren voor de ZRG? in de plandocumenten wordt externe risico al overschreden (gedoogsituatie), met een weg met een extreem zware rijtaakbelasting naar mening van GVB het risico voor de omgeving wordt hiermee onaanvaardbaar hoog.

Maar de deksels zouden ons toch beschermen tegen dit risico, zo lezen wij in een plandocument de berekeningen gingen van dit gegeven uit.

Was dit maar zo, Groningen Verdient Beter bestreed dit en wees op het RWS voorschrift HART (handleiding risicoanalyse transportroutes) die stelt dat tunnels korter dan 250 m als een open weg beschouwd dienen te worden.

Schijnoplossing:

Hoe is dit nu opgelost in het Tracébesluit: de weg krijgt eenvoudig een andere typering, kost niets. In het tracebesluit krijgt de hele ringweg de typering van autosnelweg, zelfs de verdiepte ligging!

Een autoweg kenmerkt zich door een goed zicht om te kunnen anticiperen op onverwachte dingen, uitwijkmogelijkheden etc. waardoor het risico op een ongeval ca. vier keer zo laag is als bijv. een weg zonder midden beveiliging. Met dit gegeven hoefden er geen nieuwe berekeningen uitgevoerd te worden. Kortom in de aanliggende woonwijken is uw veiligheid gewoon gebaseerd op een woordspeling, dit moet een hele geruststelling zijn. Europees kunnen wij deze kwestie voorleggen omdat dit niet voldoet aan de AGR (Europese richtlijnen voor wegverkeer) die luidt: "een weg door een bebouwde kom die hinder of gevaar oplevert voor de omgeving moet worden omgeleid"

Ook met de deksels is iets merkwaardigs aan de hand het zouden geen tunnels zijn omdat de drie deksellengtes omdat deze korter zijn dan 250m vallen deze buiten de tunnelwet zo staat in de plandocumenten. De situatie wordt geheel anders onder deze deksels gevaarlijke stoffen getransporteerd worden zijn het echter tunnels die een categorie krijgen met de letters A, B, C of D. Omdat het bij de ZRG gaat om de meest risicovolle stof stelde GVB dat je niet eenvoudig weg van deksels mag spreken maar van tunnels met elk de cat. A tunnels die moeten voldoen aan de zwaarste eisen. Bij de hoorzitting van de Raad van State werd dit bevestigd door RWS dat het tunnels zijn en

wel van de cat. A. Alleen door deze tunnels mogen dit soort stoffen. Het projectbureau wist dit natuurlijk wel het is gewoon basiskennis.

Van deze tunnels zijn er maar een handvol, zoals de Swalmen en Roertunnel, destijds dagelijks in het nieuws vanwege o.a. de storingsgevoelige beveiligingen.

Ongekeurde tunnels:

Al met al zitten we nu met tunnels die niet gekeurd zijn volgens 'RWS QRA- tunnels' voor de categorie A. In het Tracébesluit doet men of er niets aan de hand is en heten de tunnels weer gewoon deksels. Het lijkt er op of Groningen illegaal bezig is, Indien deze tunnels niet opgenomen worden in de internationale lijst van tunnels zou men handelen in strijd met de ADR Richtlijnen (int. Wetgeving vervoer gevaarlijke stoffen).

Omdat GVB en de stichting Leefomgeving zich sinds lang al zorgen maken over de veiligheid van de ZRG hebben wij alle brieven aan de gemeente Groningen en andere instanties en andere documenten die betrekking hebben op de veiligheid van het project ZRG laten registreren bij de Onderzoeksraad voor de Veiligheid.

Met vriendelijke groet,

Namens GVB

