



Vuurzuilhoogte 240 meter, ofwel 2,5 x de hoogte van de Martinitoren

Bouw ringweg Groningen ondanks grote veiligheidsrisico's gestart

Zeer recent verschenen in de pers - zoals bijvoorbeeld het Dagblad van het Noorden - enkele artikelen over de vele ongevallen op de A7, ongevallen waarbij ook veel vrachtwagens zijn betrokken. Vermoed wordt dat de oorzaak ligt in de eentonigheid van de weg.

Opvallend is dat de overgang van A7/N7, het zeer drukke Julianaplein, vrijwel nooit wordt genoemd. Sinds 2010, toen het Julianaplein voor het kruisende verkeer ongelijkvloers werd gemaakt, hebben zich geen ernstige ongevallen meer voorgedaan. Waarom is dit zo belangrijk? De onveiligheid van het huidige Julianaplein wordt als argument gebruikt om de nieuwe ringweg te bouwen.

Het eentonige wegbeeld van de A7 gaat over 4 jaar drastisch veranderen bij het naderen van de stad Groningen. Na Hoogkerk komt u op een weglakte van 13 rijstroken breed, deels over het voormalige Papiermolenterrein en rijdt u een labyrint van verkeersbogen tot ca. 8 m hoogte tegemoet vergelijkbaar met het verkeersknooppunt Klein Polderplein. Het verkeer van de verbindingbogen moet zich over een korte afstand inweven met het doorgaande verkeer richting Hoogezand via een verdiepte ligging, 7 m onder het maaiveld, waarin zich een drietal achter elkaar liggende smalle tunnels bevindt, elk met 8 rijstroken van 3,10 m. Rapporten beschrijven hier een zware rijtaakbelasting, met name door de smalle rijstroken in de tunnels waar zich ook hellingen bevinden en (flauwe) bochten, veel discontinuïteiten door de open delen en lichtvariatie door de open delen.

Ondanks de smalle rijstroken mogen auto's c.q. tankauto's elkaar inhalen. Let wel, de breedte van een vrachtauto is ca. 3 m inclusief spiegels. Gigaliners (lange zware vrachtoertuigen) kunnen hier niet doorheen.

De te verwachten ongevalsfrequentie in de verdiepte ligging en de tunnels zal hoog zijn, zo kunnen wij uit een viertal verkeersveiligheidsrapporten opmaken. De verkeersveiligheidsaudits zijn ver-

nietigend in hun oordeel over de veiligheid. Zo hebben wij te maken met een veertigtal afwijkingen waarvan een twintigtal als ernstig moet worden beschouwd. Onder 'ernstig' wordt verstaan: kop- en staartbotsingen, flankaanrijdingen, oriëntatieverlies en de kans op spookrijden. Het laatste aspect heeft betrekking op de A28, eindigend onderaan het Julianaplein in een complex en compact verkeersgebied waar veel beslissingen moeten worden genomen. Ook bevinden zich hier 9 verkeerslichten.

De belangenvereniging van de vijf zuidelijke woonwijken 'Groningen Verdient Beter' heeft via een WOB procedure het ontwerplogboek in handen gekregen. Dit logboek van RWS lag ten grondslag aan het wegontwerp. Een belangrijk punt dat hierin wordt belicht, is de noodzaak om de snelheid terug te brengen van 100 naar 80 km/h. Een kanttekening hierbij is dat de ontwerpsnelheid tevens de max. snelheid is; een kleine overschrijding laat de ernst van het ongeval onevenredig stijgen.

In 2012 wordt al ingezien dat de weg te onveilig is, de weg moet voorzien worden van een verkeersmanagement systeem. U voelt al aankomen dat een dergelijk systeem niet alle kwetsbare situaties kan overzien.

Bijzonder zorgelijk is de combinatie van verkeersonveiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De A7/N7 en A28 zijn namelijk Basisnetwegen waarover alle gevaarlijke stoffen (in bulk) worden vervoerd. Groningen Verdient Beter heeft een onderzoek laten doen door het kenniscentrum van de Veiligheidsregio's het IFV (instituut fysieke veiligheid) dat zich in het onderzoeksrapport wel heel kritisch uitlaat over dit project.

De overheid is met name beducht voor het transport van de meest risicovolle stofsoorten zoals bijv. het autogas LPG. Vanaf 2004 is er een landelijk beleid om dit vervoer buiten de steden te houden. Groningen trekt hier zich niets van aan - zelfs niet door de aanleg van een nieuwe weg – en verkiest anders.

Misleidend naar de veiligheidsregio en politici is dat, door de overkappingen net even korter te maken dan 250m, de overkappingen geen tunnels zouden zijn. Ook in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 2015 overleg in de Tweede Kamer werd gesteld dat het geen tunnels mochten heten.

Het ministerie van I&M heeft dit echter voor de hoorzitting van de Raad van State bijgesteld en stelde nu dat het wel degelijk tunnels zijn en nog wel van de zwaarste categorie A, waarvan er maar enkele zijn, zoals de Swalmen en Roertunnel, die doorlopend in het nieuws zijn.

Wat het traject extra gevaarlijk maakt is dat (vracht) auto's op dit smalle traject (3,10 m) elkaar kunnen inhalen. Bij een incident kan een tankauto scharen en klem komen tussen de tunnelwanden en kantelen. Een zgn. koude BLEVE ('boiling liquid expanding vapour explosion' ofwel kokende vloeistof-gasexpansie-explosie) is dan het gevolg, waarbij de tank openbarst en 50m³ vloeibaar gas verdampt tot een volume van ca. 30.000m³ puur gas wat de tunnel instroomt en na verdunning met lucht zal exploderen. In haar brochure beschrijven de Veiligheidsregio's een vuurzuil van wel 240 m hoog en 160 m diameter. Binnen een afstand van 80 m is in de buitenomgeving vrijwel iedereen dood (percentage van 99 tot 100% op een afstand tot 200m). Ook kan een tunnel bezwijken; daarom zijn er nog weer extra eisen gesteld voor de tunnel onder het Oude Winschoterdiep.

Behalve de Oosterpoort ligt ook een deel van de nieuwe wijk de Linie binnen de 200 m van de open delen van de weg waar nog dodelijke ongevallen kunnen voorkomen. Dit geldt ook voor het DUO gebouw (24 verdiepingen, ruimte voor 2.2600 medewerkers). Op slechts 40 meter afstand van de

opening tussen de tunnels staat in de wijk de Linie een enorm groot nieuw woonblok. Ten onrechte is in de plandocumenten uitgegaan van de beschermende werking van de drie tunnels. Bescherming naar de omgeving geldt alleen voor veel langere tunnels. Het gehanteerde voorschrift 'HART' stelt dat tunnels korter dan 250 m als een open weg moeten worden beschouwd. Ook is de beschermende werking van de verdiepte ligging gering. Dit is ook de reden dat ons inziens opnieuw moet worden berekend of het Groepsrisico niet opnieuw wordt overschreden.

Van de huidige weg wordt het Groepsrisico al overschreden. Dit komt kennelijk niet goed uit, de plan-documenten noemen dit niet, maar ook het ministerie van I&M geeft in haar verweerschrift aan de Raad van State aan dat de overschrijding van het Groepsrisico te wijten is aan een sommatie van het spoor en de weg terwijl het bestemmingsplan en de verantwoordingsplicht door de gemeente duidelijk aangeven dat het puur om de A7/N7 alleen gaat.

Ook mag niet onvermeld blijven dat in een eerder in het Dagblad van het Noorden geplaatst opiniestuk 'Tunnelgate' is beschreven hoe de toenmalige CdK als voorzitter van Mobiliteit en Economie van de Provincie dit kennelijk gevoelige veiligheidsonderdeel weghamerde.

Maar de uitspraak van de Raad van State dan? Voor bestuurders was dit een lang verlangde uitspraak; procedureel gezien kan dit project doorgaan.

Als bewoners schieten wij er niet veel mee op. Enkele aanbevelingen uit de VVA (verkeersveiligheids audit) worden meegenomen, als rechtvaardiging dat interpretaties uit de verkeershandboeken juist zijn worden er oplossingen gevonden in nog verdere snelheidsverlagingen. Er is echter geen sprake van ingrijpende modificaties aan de weg om deze veilig te maken. Ook wordt niet tegemoet gekomen aan de uitspraak in de verkeersveiligheidsaudit: *'dat de weg vaak nog niet aan de minimale eisen voldoet en dat er een stapeling van risico's bestaat'*.

Het ontwerp logboek laten wij eveneens opnemen in het aangelegde dossier 'zuidelijke ringweg Groningen' van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid.

Namens Groningen Verdient Beter

P.H. Burrie