

Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO van
100% Groningen over veiligheid van de nieuwe
Zuidelijke Ringweg

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8331 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 6373299

Datum 24 mei 2017 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de mevrouw Woldhuis van 100% Groningen gestelde vragen met betrekking tot de veiligheid van de toekomstige zuidelijke ringweg. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan (bijlage 1).
Wij beantwoorden de vragen als volgt:

- 1. Groningen Verdient Beter zegt nog steeds te wachten op het antwoord op een brief, gedateerd 22 maart 2016, gericht aan het college. Een ontvangstbericht is in hun bezit. Voor de volledigheid is een copy van de brief toegevoegd, zie bijlage. Klopt het dat deze brief niet is beantwoord? Zo ja, wat is de reden dat er niet is geantwoord? Indien u wel heeft geantwoord, bent u bereid de raad op de hoogte te stellen van het antwoord?*
Wij hebben op 20 april 2016 de brief beantwoord en per e-mail aan Groningen Verdient Beter verzonden. Een afschrift daarvan vindt u als bijlage.
- 2. Bent u van plan de brief gedateerd 10 april 2017 van Groningen Verdient Beter te beantwoorden en de raad in bezit te stellen van een kopie van dit antwoord? Zo ja, dan kunt u vraag 3 t.m. 12 binnen dit kader onbeantwoord laten. Zo nee, waarom gaat u deze brief niet beantwoorden? In dat laatste geval handhaven wij vraag 3 t.m. 12.*
Ja. De brief is aangetekend verzonden. In onze ontvangstbevestiging hebben wij aangegeven dat wij binnen zes weken de brief zullen beantwoorden. Op 24 mei 2017 is bijgaand antwoord naar Groningen Verdient Beter verzonden, gelijk met deze brief.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

Geachte college,

Onderwerp: veiligheid nieuwe Zuidoostelijke Ruyterweg

Er is de laatste jaren geen ander project in de gemeente Groningen te bedenken dat zoveel discussie en controverse heeft opgeleverd als de Aanpak Ring Zuid. Met name een flink aantal bewoners uit de zuidelijke wijken hebben zich verenigd en verzet tegen de wijze waarop in hun ogen de verkeerslasten eenzijdig in hun woonomgeving werden neergelegd. Daarnaast waren er twijfels over de algemene veiligheid van het nieuwe tracé. Met name de verdiepte ligging met daarover de deksels was een onderwerp waarover het nodige te doen is geweest. Opvallend feit was en is dat er in het ontwerp nooit gesproken werd over tunnels maar dat de minister in zijn verweerschrift bij de Raad van State gedateerd op 26 april 2016 wel spreekt van tunnels met de classificatie A. (Zie bijlage)

In een brief gedateerd 10 april 2017 (zie bijlage) stelt de vereniging Groningen Verdient Beter, een samenwerkingsverband van betrokken wijkverenigingen, dat vanwege de classificatie in categorie A er o.a. een veiligheidstoetsing moet plaatsvinden en dat de tunnels (er zijn er drie) moeten worden voorzien van de noodzakelijke veiligheidsdocumenten. Iets wat tot op heden op grond van het niet classificeren als tunnel achterwege gebleven is, aldus Groningen Verdient Beter.

Groningen Verdient Beter heeft zich laten kennen als een uiterst kritische organisatie die de belangen waar zij voor opkomen met de nodige daadkracht voor het voetlicht hebben gebracht. 100% Groningen kan daardoor begrijpen dat niet iedereen altijd even gecharmeerd was en is van de inbreng van Groningen Verdient Beter maar dat kan en mag geen argument zijn om kritische vragen van hun kant uit de weg te gaan. Wij vinden het daarom verontrustend dat we van Groningen Verdient Beter het signaal krijgen dat het college niet reageert op brieven die zij sturen naar het college. We hebben kennis genomen van de inhoud van deze brieven en vinden daarin geen enkele aanleiding die kan rechtvaardigen niet op deze brieven te reageren, integendeel zelfs. Er worden relevante vragen gesteld en het college zou deze brieven kunnen aangrijpen om de nog steeds bestaande onrust in de omliggende wijken enigszins weg te nemen. Dat staat dan nog los van het feit dat het gewoon netjes is om te reageren op brieven van burgers en organisaties. Aan de andere kant is er wellicht een goede verklaring waarom het gaat zoals het gaat. Als die verklaring er is, dan horen we dat graag. Om dit op te helderen en vanwege het feit dat we de vragen die Groningen Verdient Beter stelt over de veiligheidssituatie van de tunnels/deksels relevant vinden hebben we besloten de vragen grotendeels over te nemen en in te dienen als schriftelijke vragen

Het gaat om de volgende vragen:

1. Groningen Verdient Beter zegt nog steeds te wachten op het antwoord op een brief, gedateerd 22 maart 2016, gericht aan het college. Een ontvangstbericht is in hun bezit. Voor de volledigheid is een copy van de brief toegevoegd, zie bijlage. Klopt het dat deze brief niet is beantwoord? Zo ja, wat is de reden dat er niet is geantwoord? Indien u wel heeft geantwoord, bent u bereid de raad op de hoogte te stellen van het antwoord?
2. Bent u van plan de brief gedateerd 10 april 2017 van Groningen Verdient Beter te beantwoorden en de raad in bezit te stellen van een kopie van dit antwoord? Zo ja, dan kunt u vraag 3 t.m. 12 binnen dit kader onbeantwoord laten. Zo nee, waarom gaat u deze brief niet beantwoorden? In dat laatste geval handhaven wij vraag 3 t.m. 12.
3. De Minister stelt dat de nieuwe weg veiliger moet zijn dan de huidige weg. Ongeval cijfers 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?

4. 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). Zo nee, waarom niet?
5. 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? Zo nee, waarom niet?
6. 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? Zo nee, waarom niet?
7. 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?
8. Wordt er 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? Zo nee, waarom niet? Zo ja, worden deze keer onder andere het woonblok de Frontier en het DUO gebouw in de berekening meegenomen?
9. Waarom kiest de gemeente Groningen voor een gevaarlijke stoffenroute dwars door de stad terwijl er een landelijk terughoudend beleid gevoerd wordt?
10. Wordt overwogen om een andere gevaarlijke stoffen route te maken bijv. voor Hoogkerk een aansluiting te maken op de N46?
11. 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 worden voorzien?
12. 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.?

Met vriendelijke groet.

Marjet Woldhuis
100% Groningen

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

Vereniging "Groningen Verdient Beter"

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag.no.:	Routing
Ingek. 11 APR. 2017	Roth
Dossiennr.	
Archief	

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=&subjectname=>
- 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 $Risico = kans \times effect$.

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 tunnelingen 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 uitsluitend 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 vertegenwoordigt een geweldige hoeveelheid energie in de vorm van ca. 30.000m³ 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 spoor en 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 geprognosticeerde 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

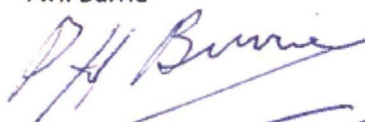
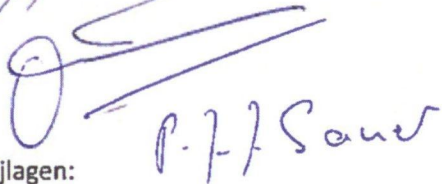
- a) Wij wachten nog steeds op het antwoord op de brief aan wethouder dhr. de Rook 22 mrt 2016. Een ontvangstbericht is in ons bezit. Voor de volledigheid is een copy van de brief toegevoegd, zie bijlage.
- b) De Minister stelt dat de nieuwe weg veiliger moet zijn dan de huidige weg. Ongevalcijfers worden 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

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.

Bijlage



Groningen
Verdiens Beter

Gemeente Groningen
t.a.v. de heer P. de Rook
wethouder Verkeer & Vervoer

Betreft: Ontwikkelingen Zuidelijke Ringweg

Groningen, 22 maart 2016

OPEN BRIEF (per mail en reguliere post)

Geachte heer De Rook,

Hierbij willen wij u als verantwoordelijke wethouder D66 voor verkeerszaken onze ongerustheid kenbaar maken met betrekking tot de ontwikkelingen ten aanzien van de Zuidelijke Ringweg. De ongerustheid is versterkt door de twee VVA's (Verkeers Veiligheid Audit) opgesteld door de gerenommeerde bureaus Inspec Nederland en Royal Haskoning DHV, van respectievelijk 26 november 2015 en 11 januari 2016 in opdracht van Rijkswaterstaat aan de hand van de tussenuitspraak nr. 201409043/1/R6 van de Raad van State d.d. 16 september 2015.

Beide rapporten vermelden de grote kans op kop- en staartbotsingen en flankaanrijdingen op diverse plaatsen in het traject. In het ontwerp zitten structurele fouten ingebakken zoals we uit de bewoordingen, de tekst en de feiten van beide VVA* rapporten vaststellen. Het blijkt dat de gereserveerde ruimte te krap is voor de zeer complexe geprojecteerde infrastructuur. Daar kan geen aannemer ook maar iets aan veranderen.

Deze situatie is des te zorgelijker omdat over deze zuidelijke ringweg nu al de gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Als verantwoordelijke wethouder voor de veiligheid van verkeer verbazen wij ons erover dat u de ernstige bedenkingen die in de VVA*s geuit worden over de verkeersveiligheid nauwelijks serieus lijkt te nemen. In ieder geval is het opmerkelijk dat u het grootste deel van de dringende aanbevelingen niet opvolgt en de kritiek die in de VVA*s wordt geuit zonder inhoudelijke onderbouwing opzij schuift. Tevens bent u vanuit dit college van B&W namens het college verantwoordelijk binnen de Stuurgroep Aanpak RingZuid, samen met uw collega R. van der Schaaf (PvdA).

In dit licht is het waardevol na te gaan hoe de huidige gemeentelijke beleidsregels, inwerkingtreding 03-09-2010 "Beleidsregel externe veiligheid gemeente Groningen" hiermee omgaan om een dergelijke situatie te voorkomen. Zo vermelden deze beleidsregels (in cursief):

"als reactie op een aantal zware ongelukken - waaronder Enschede en Gellingen - heeft het Rijk in relatief kort tijdsbestek een aantal circulaires, regelingen en besluiten vastgesteld".

De gemeente Groningen liep daarin met een interim beleid zelfs voorop. Een ramp met een LPG tankauto kan men scharen onder dezelfde categorie als de vuurwerkcramp, de ernst van andere gevaarlijke stoffen is echter ook niet te verwaarlozen. *"hierin besloten ligt ook het belang van een veilige weg"*.



"binnen de gemeente Groningen worden via de weg, basisnetweg, gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het betreft voornamelijk doorgaand verkeer. Groningen is het verkeersknooppunt van het Noorden. De hoofdverbindingroutes tussen de industrieclusters Eemshaven en Delfzijl en de rest van het land lopen door Groningen. Verder ligt de stad op een internationale verbindingroute richting Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa".

Gezien de grote risico's, intrinsiek aanwezig "bij dergelijke transportassen is (2010) een interim beleid externe veiligheid is vastgesteld, hierin is destijds onder ander besloten om het zogenoemde ALARA-principe te hanteren ('as low as reasonably achivable'), zowel voor bestaande als voor nieuwe situaties. In goed Nederlands houdt dit in dat er gestreefd werd om veiligheidsrisico's zo laag mogelijk te houden door risico beperkende maatregelen".

Ook is het gemeentelijk beleid erop gericht dat er zoveel mogelijk wordt gezorgd dat *"de veiligheidsrisico's op het gebied van externe veiligheid in de toekomst niet toenemen, maar afnemen"*. De twee VVA's maken heel duidelijk dat de gemeente bij de plannen voor de zuidelijke ringweg in strijd handelt met haar eigen beleidsbeginselen.

Dit noopt ons u te vragen om een duidelijke uitleg aan de vertegenwoordigers van de wijkverenigingen en de gehele bevolking van Groningen in het bijzonder de zuidelijke wijken, hoe u staat in deze veiligheidskwestie. Tot nog toe heeft u geweigerd met de bewoners van de vijf zuidelijke wijken in conclaaf te gaan. Het wordt echt tijd dat u zich *zelf* als verantwoordelijke gaat verdiepen in de veiligheidszaken die spelen. De VVA's geven aan dat de projectorganisatie c.q. Rijkswaterstaat en de Stuurgroep, grote steken hebben laten vallen.

Met groet,
Namens Groningen Verdiend Beter

P.H. Burrie

Bijlage(n): 2

Bijlage



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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	PAR: FS

De fa actoren 26-4-2016

Hoofddirectie Bestuurlijke
en Juridische Zaken
Afdeling Water, Infrastructuur
en Ruimte
Plesmanweg 1-6
DEN HAAG
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
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-Keljzer, 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 geduld.

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 valden 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: Belde 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. Bovendien 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

Datum
26 april 2016

4. De brief van de heer J. C. Kommandeur van 29 maart 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 onaanvaardbare 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 vleermulzen (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.



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 risicobedoordeling 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 daarblij 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 aanvalsheuvelen 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 zulke 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-Grijsdijk, Traverse Dieren, N33 Assen - Zuidbroek, A2



Maastricht, A74 Venio 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

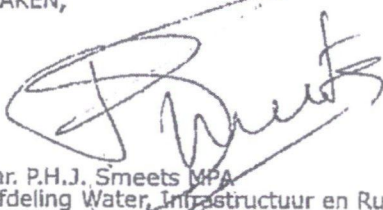
De gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis komt niet in het geding. Met de voorgenomen maatregelen is deze soort, die vaak z'n verblijfplaats in stedelijk gebied heeft, goed in staat de veranderingen in de stedelijke leefomgeving op te vangen en zich te handhaven.

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

Afdeling Projectmanagement/ Engels
Onderwerp Ontwikkelingen zuidelijke ringweg



Openingstijden
Zie gemeente groningen.nl

Postadres
Postbus
Groningen

Telefoon
14050

E-mailadres
info@groningen.nl

Website
gemeente.groningen.nl

Groningen Verdient Beter
per mail:
groningenverdientbeter@gmail.com

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) -

Ons kenmerk 5625879

Datum **20 APR. 2016** Uw brief van 22-03-2016

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij reageren wij op uw brief van 22 maart 2016, waarin u aandacht vraagt voor het thema veiligheid rondom de nieuwe zuidelijke ringweg. U vraagt om een duidelijke uitleg aan de vertegenwoordigers van de wijkverenigingen, de gehele bevolking van Groningen in het bijzonder de zuidelijke wijken. U stelt dat het college weigert met de bewoners van de vijf zuidelijke wijken in conclaaf te gaan en dat wij ons moeten gaan verdiepen in de veiligheidszaken die spelen. Dit onderbouwt u door te verwijzen naar de verkeerveiligheidsaudits. Overigens ontbreken de 2 bijlagen bij uw e-mailbericht.

Uw brief bevat een aantal onjuiste veronderstellingen ten aanzien van onze rol, inzet en houding. Als bijlage bij deze brief vindt u onze brief aan de raad over het wijzigingsbesluit. Daarin gaan wij met feiten uitgebreid in op de veiligheid, en de verkeerveiligheidsaudit in het bijzonder. Daarin motiveren wij waarom op sommige onderdelen afgeweken wordt van de aanbevelingen in de audit.

Groningen Verdiend Beter (GVB) heeft in onze ogen uitgebreid de ruimte gekregen, tot in de raadszaal toe, om het standpunt van uw stichting onder de aandacht van de Groningse politiek te brengen. Inmiddels is de juridische fase aangebroken. De Raad van State is in nu aan zet. GVB is appellant en u kan uw standpunt daar nu inbrengen en u zult dat ongetwijfeld ook hebben gedaan.

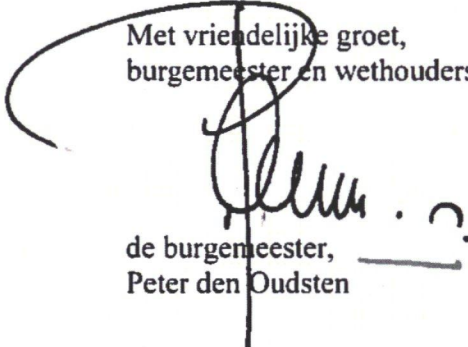
Rondom het wijzigingsbesluit hebben wij (Rijk, provincie en gemeente, verenigd in het project Aanpak Ring Zuid) bewoners en belangstellenden uitgebreid geïnformeerd over de wijzigingen en het thema veiligheid in het bijzonder. Denkt u aan de informatiebijeenkomsten in De Puddingfabriek, de Bereikbaarheidskrant en de website van het project. Daar is een film te vinden

die op een toegankelijke wijze bewoners informeert over de veiligheidsaspecten.

Bovenstaande neemt niet weg de bewoners of belanghebbenden zorgen kunnen hebben, of zich niet kunnen verenigen met het wijzigingsbesluit. Zij hebben de mogelijkheid beroep in te dienen op het wijzigingsbesluit. Daarbij worden appellanten uit de beroepsprocedure rondom het Tracébesluit sowieso uitgenodigd te reageren.

Wat wij met klem weerleggen is dat de gemeente niet in gesprek wil gaan met vertegenwoordigers van uw bestuur danwel uw wijkorganisatie over de zuidelijke ringweg. De vele gesprekken met collegeleden de afgelopen jaren, maar ook de overleggen vanuit het projectbureau weerleggen dit.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


de burgemeester,
Peter den Oudsten


de secretaris,
Peter Teesink

Onderwerp Beantwoording vragen veiligheid zuidelijke ringweg
Jeroen Engels
Steller



Groningen Verdient Beter
prof. dr. P.J.J. Sauer
Hondsruglaan 13
9722 SB GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8331 Bijlage(n) - Ons kenmerk 6383452
Datum 24 mei 2017 Uw brief van 10 april 2017 Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door u op 10 april 2017 gestelde vragen over de veiligheid op de zuidelijke ringweg. Zoals u weet is de A7/N7 een rijksweg en is de Minister het bevoegd gezag. Voor een aantal vragen hebben we dan ook afstemming gezocht met de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, waarin het Rijk, de provincie en gemeente samenwerken.

- a. *Wij wachten nog steeds op het antwoord op de brief aan wethouder dhr. De Rook d.d. 22 maart 2016. Een ontvangstbevestiging is in ons bezit.*

Wij hebben op 20 april 2016 de brief beantwoord en per e-mail aan Groningen Verdient Beter verzonden. Een afschrift daarvan vindt u als bijlage.

- b. *De Minister stelt dat de nieuwe weg veiliger moet zijn dan de huidige weg. Ongeval cijfers 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?*

De Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag voor de zuidelijke ringweg. Om de zuidelijke ringweg te reconstrueren was dan ook een Tracébesluit van de Minister nodig. In het kader van het Tracébesluit is een Milieueffectrapport opgesteld, waarin ook de effecten voor de verkeersveiligheid zijn onderzocht. Uit het effectonderzoek naar verkeersveiligheid komt naar voren dat er een verbetering optreedt ten opzichte van de referentiesituatie. Na een tussenuitspraak van de Raad van State op het Tracébesluit (september 2014) is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Dit heeft een aantal belangrijke bevindingen en oplossingsrichtingen opgeleverd, die de veiligheid van de zuidelijke ringweg en het daarmee direct samenhangende onderliggend wegennet verder vergroten. Deze zijn vastgelegd in het Tracébesluit (wijziging 2016), dat met de uitspraak van de Raad van State op 19 oktober 2016 onherroepelijk is geworden.

Voor het antwoord op uw vraag over de ongevalscijfers verwijzen wij naar de uitspraak van de Raad van State van 19 oktober 2016, waarin onder het onderdeel verkeersveiligheid toelichting wordt gegeven over de ongevalscijfers.

- 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).*

Nee, hiervoor is geen aanleiding, zie antwoord vraag b.

- 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? Zo nee, waarom niet?*

Nee. De Minister definieert de verdiepte ligging als een tunnel met een veiligheids categorie A in de circulaire vervoer gevaarlijke stoffen voor tunnels (circulaire VGS tunnels). Categorie A is geen veiligheidsniveau, maar een categorie waarin volgens het VGS geen beperkingen gelden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is niet anders dan in de huidige situatie. De kwalificatie 'tunnel' vanuit de circulaire VGS tunnels betekent niet dat ook aan de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) moet worden voldaan. De Warvw is alleen van toepassing op wegtunnels die langer zijn dan 250 meter.

Om de verdiepte ligging zo veilig mogelijk te maken, is een Veiligheidsplan opgesteld, samen met alle betrokken partijen, waaronder de hulpverleningsdiensten. Hoewel de verdiepte ligging niet onder de wet- en regelgeving voor wegtunnels valt, is bij het bepalen van de voorzieningen en maatregelen wel rekening gehouden met de veiligheidsnorm en de standaardvoorzieningen in de tunnelwetgeving. Verder voldoet het plan aan alle regelgeving met betrekking tot de verdiepte ligging.

- e. *Zal de gemeente Groningen aandrigen dat alsnog een volledige QRA wordt uitgevoerd volgens RWS QRA-tunnels voordat onherroepelijke stappen in de uitvoering van de plannen worden gezet? Zo nee, waarom niet?*

Nee, de Warvw is niet van toepassing, zie antwoord vraag d.

- 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?*

Nee, er is geen onjuiste voorstelling van zaken gegeven, zie antwoord vraag d.

- g. *Wordt er 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? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Wij verwijzen hiervoor naar de uitspraak van de Raad van State van 19 oktober 2016, waarin is aangegeven dat de Raad van State geen aanleiding ziet voor het oordeel dat het groepsrisico onjuist berekend is en opnieuw dient te worden onderzocht.

- h. *Zo ja, worden deze keer onder andere het woonblok de Frontier en het DUO gebouw in de berekening meegenomen?*

Zie antwoord vraag g.

- i. *Waarom kiest de gemeente Groningen voor een gevaarlijke stoffenroute dwars door de stad terwijl er een landelijk terughoudend beleid gevoerd wordt?*
In het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen hebben de Rijksoverheid, gemeenten, provincies en het bedrijfsleven afspraken gemaakt over de routes waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. De zuidelijke ringweg is onderdeel van een Basisnet-route. Dit komt overeen met de huidige situatie.
- j. *Wordt overwogen om een andere gevaarlijke stoffen route te maken bijv. voor Hoogkerk een aansluiting te maken op de N46?*
Nee, zie antwoord vraag i.
- 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 worden voorzien?*
Het verkeersmanagementsysteem zorgt ervoor dat rijstroken indien nodig afgekruid kunnen worden, snelheidsmaatregelen kunnen worden geplaatst etc. Dit zorgt voor bereikbaarheid en een snelle beveiliging bij een incident en voor bereikbaarheid.
- 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.?*
Over de voortgang van het project wordt de raad geïnformeerd door het college van B&W. De bewoners worden geïnformeerd via allerlei communicatiemiddelen, zoals de project website, social media kanalen, nieuwsbrieven en informatiebijeenkomsten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink