

Aan: Statenfracties Drenthe  
Westerbrink 1  
9405 BJ Assen

Datum: 10 april 2024

Onderwerp: Onderbouwing van geconstateerde onjuistheden, misleidingen en tegenstrijdigheden in het PIP rapport Drentse Zonneroute A37.

Bijlagen: 1: Foto met afbeeldingen berm A37-A28.  
2: Onwaarheden t.a.v. pagina's 743-744 uit het PIP rapport.

Geachte heer/mevrouw,

Het recente ongeval nabij Zwartemeer, met 4 slachtoffers naar het ziekenhuis, was anders afgelopen wanneer de geleiderails voor de Drentse Zonneroute A37 niet waren geplaatst. De functie van de 10 m obstakelvrije zone is er niet meer: "Uit koers geraakte automobilisten de gelegenheid geven weer veilig op de weg terug te komen of veilig in de berm tot stilstand te komen."

Het recente ongeval op de A37 geeft aan wat er gebeurt als de geleiderail te dicht op de weg staat. Ook de hulpdiensten hebben hierdoor minder ruimte, dan in ROA Veilig Inrichten Bermen is voorgeschreven. Hier is sprake van contingentie, onze werkgroep heeft de verkeersveiligheid in meerdere brieven aan Rijkswaterstaat, Statenfracties en Raadsleden kenbaar gemaakt.

Na een wetenschappelijk onderzoek heeft Ministerie IenW in kader van MEER VEILIG opdracht gegeven langs alle autosnelwegen een obstakelvrije zone van minimaal 10 m. De A37 heeft deze zones, maar deze worden opgeofferd om zonnepanelen te plaatsen.

In kader van MEER VEILIG worden langs andere autosnelwegen de bermen aangepast om de obstakelvrije zone te vergroten naar 10 - 13 m. ROA verplicht bij reconstructies een 13 m obstakelvrije zone.

Zie bijlage 1

Niet in bijlage VII Beschouwing Verkeersveiligheid, maar achterin het PIP rapport is de waarheid vermeld waarom van ROA 2017 wordt afgeweken. Zie bijlage 2

Het is niet waar dat de brede middenberm niet kan voldoen aan variant 1 (obstakelvrije zone > 25 m). De huidige middenberm voldoet zelfs aan ROA 2017, dus in kader van ROA bestaande situatie handhaven. In het PIP rapport is bij de dwarsprofielen vermeld: "Valt binnen de kaders van ROA." Dit is een leugen. Opmerking: De verplichte in ROA omschreven risicoanalyse is er niet. Deze is aan VVN en onze werkgroep toegezegd maar niet verstuurd.

Wij vinden dat de Statenfracties en Raadsfracties niet juist zijn ingelicht.

Werkgroep Toekomstbestendige A37 heeft met materiedeskundigen onderzoek gedaan, onder andere het Esthetisch programma van Eisen (EPvE) en het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) Drentse Zonneroute A37. Er zijn meerdere afwijkingen van de regelgeving geconstateerd. Dit wordt bevestigd door 2 verzoeken Wet Open Overheid (WOO).

Ook zijn in de bovengenoemde rapporten misleidende tekeningen opgenomen.

Veel gehoorde opmerking: De Drentse Zonneroute A37 is een prestigieus project geworden. Het moet willens en wetens doorgaan, ook als dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid en het landschap. Wij kunnen nergens iets vinden over de belangrijke afweging tussen energietransitie en het verminderen van de verkeersveiligheid. Accepteren Statenfractie, Raadsleden en ministerie IenW dit?

De Drentse Zonneroute A37 is een toneelstuk met onwaarheden, tegenstrijdigheden en misleidingen. Het heeft overeenkomsten met het proces in de gemeente Hollands Kroon rondom datacenters. Uit het onderzoek van bureau Berenschot blijkt dat op het gebied van transparantie en reflectie, de gemeente steken heeft laten vallen.

Onze werkgroep wordt genegeerd en krijgt geen enkele reactie van RWS, GS provincie, Statenfracties en raadsfracties. Statenfracties en raadsleden behartigen toch de belangen van burgers?

Onze werkgroep heeft zaken bestudeerd en een onderbouwing van onze opmerkingen in een verslag opgenomen. Wij vragen extra aandacht voor de onwaarheden, vermeld in artikelen 4 en 5.

In de artikelen 6 en 7, zijn de schokkende resultaten van 2 WOO onderzoeken toegelicht.

Bijlage nr. 3 met bovengenoemde artikelen 4 tot en met 7, kunnen op verzoek toegestuurd worden.

In 2020 is in de media vermeld, dat er in 2020 langs de A37 pilots komen. Hiermee wordt ervaring opgedaan t.a.v. gewenste aanpassingen, tevens kunnen inwoners de veranderingen zien langs de A37.

Tevens is niet zichtbaar dat afgeweken wordt van de opdracht ministerie IenW: "Alle autosnelwegen minimaal te laten voldoen aan de al langer bestaande norm van 10 meter obstakelvrije afstand."

Laten de Statenfractie en Raadsfracties het gebeuren dat de pilots er niet komen? Zij behartigen toch de belangen van burgers.

Rijkswaterstaat zorgt dat zij niet aansprakelijk zijn, de grond wordt voor 25 jaar verpacht. Daarna moeten de bermen in de oorspronkelijke staat terug gebracht worden. (2 x 300.000 m3 grond vervoeren)

Is het allemaal wel waard door de vele afsluitingen van rijstroken en aansluitingen? Verkeersmaatregelen leveren een extra gevaar op voor automobilisten.

De 3,1 km lange zonnwand Hoogeveen komt dicht langs de weg, vergelijkbaar met een tunnelwand. Dit heeft grote invloed voor de hulpvoertuigen en op de vluchtwegen.

Is het u bekend dat bestaande geluidsscherm vervangen wordt voor een grondwal. Door de breedte van de grondwal, moeten ons inziens ook hier veel bomen gekapt worden.

De werkgroep (met materiedeskundigen) heeft een samenvatting gemaakt van de geconstateerde onjuistheden, misleidingen en tegenstrijdigheden in het EPvE en het PIP rapport. Dit verslag kan onderbouwd worden met documenten en tekeningen. (Ongetwijfeld zal dit niet volledig zijn, er is meer aan de hand.) Op verzoek kan dit verslag worden toegezonden.

Vriendelijke groet,

Namens de contactpersonen werkgroep Toekomstbestendig A37

Peter Niezing

Arjan Goudriaan

Herman Wessel

## Bijlage: 1

Langs A28 Zwolle - Harderwijk zijn de bermen aangepast in kader van MEER VEILIG.

“Alle autosnelwegen minimaal te laten voldoen aan de al langer bestaande norm van 10 meter obstakelvrije afstand.”



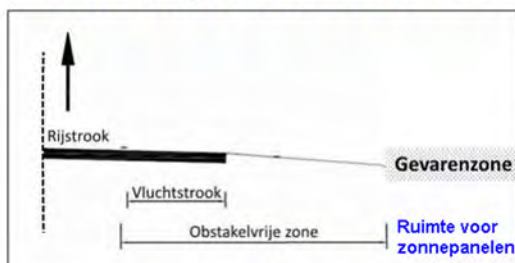
ROA Veilig Inrichten Bermen 2017:

Aluminium palen, ANWB bewegwijzering, wildrasters zijn botsvriendelijke obstakels en hoeven niet afgeschermd te worden.



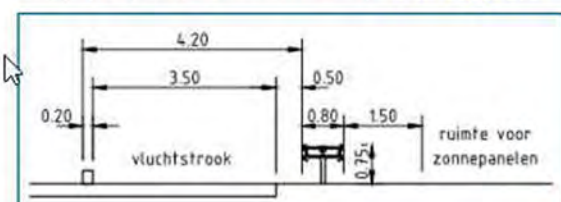
A37 Duitsland - Zwartemeer

## ROA Veilig Inrichten Bermen



A28

Afbeelding 4.10 Beschrijving buitenberminrichting PIP rapport



A37



## Bijlage 2: Onwaarheden t.a.v. pagina 743-744 uit het PIP rapport

### 4.3.3 Veiligheid

Voor de inrichting van de bermen en bij de vlakopstellingen, bij knooppunten en aansluitingen, is het het veiligst om de zonnepanelen buiten de obstakelvrije zone te plaatsen (geen of nauwelijks risico). Bij de bermen is hier voor dit project onvoldoende ruimte voor. Bij de bermen is in een korte beschouwing naar verkeersveiligheid gekeken hoe met een andere inrichting voldoende verkeersveiligheid kan worden geborgd (Witteveen+Bos, 2021b). Een sober ontwerp is een 'buitenberm met uitstapruimte'. Afbeelding 4.2 geeft de uitwerking weer. De geleiderail mag hierbij niet te stijf zijn. Dit is het beoogde ontwerp.

Afbeelding 4.2 Principe-uitwerking buitenberm met uitstapruimte [Zie bijlage 2B: Afbeelding 4.3 \(buitenberm variant 3\)](#)

Een inrichting zoals in afbeelding 4.2 heeft verhoogd risico. Normaal biedt een ontwerp waar in plaats van uitstapruimte van 0,5 m een 2,50 m brede vluchtruimte naast de vluchstrook aanwezig is meer veiligheid. Bij het toepassen van het ontwerp met uitstapruimte zoals in afbeelding 4.2 moet daarom volgens de ROA (Richtlijn Ontwerp Auto(snel)wegen) 2019 en ROA VIB (Veilige Inrichting van Bermen) via een risico-onderbouwing aangetoond te worden waarom dit ontwerp acceptabel is en welke compenserende maatregelen hierbij nodig zijn (Witteveen+Bos, 2021b).

**Veilig Verkeer Nederland en onze werkgroep hebben naar deze verplichte risico onderbouwing gevraagd, ondanks meerdere verzoeken niet ontvangen.**

Omdat bij het plaatsen van de zonnepanelen in de middenberm geen obstakelvrije zone mogelijk is, is vervolgens het ontwerp met een 'middenberm met bergingszone' de veiligste optie. Bij een dergelijk ontwerp is er ruimte om gestrande voertuigen te bergen. Hierdoor hebben deze voertuigen een minder negatieve invloed op de verkeersafwikkeling en -capaciteit.

**Dit is niet waar: De middenberm A37 (Hoogeveen - Holsloot) is aangelegd met 2 x 10 m obstakelvrije zone en een plantstrook van 7 m (27 m). De middenberm voldoet aan ROA 2017, middenberm minimaal 25 m.**

Afbeelding 4.3 Principe-uitwerking middenberm met bergingszone [Zie bijlage 2B: Afbeelding 4.6 \(middenberm variant 3\)](#)

Omdat er mogelijk tekort aan ruimte is, is in het ontwerp voor de zonneroute de 'middenberm met obstakelafstand' opgenomen (afbeelding 4.3). Een dergelijk ontwerp is minder veilig, omdat hier in plaats van 2,50 m 1,50 m is opgenomen vanaf de kantstreep van de weg. Er is geen ruimte voor gestrande voertuigen (Witteveen+Bos, 2021b), maar het ontwerp voldoet wel aan de richtlijnen.

**Dit is een misleiding om zonnepanelen in de middenberm te kunnen plaatsen, er is geen tekort aan ruimte. 'maar het ontwerp voldoet wel aan de richtlijnen' is niet waar. Verplicht is een obstakelvrije 10 m zone.**

**In PIP bijlage VII 'Beschouwing verkeersveiligheid' is vermeld: 'Daarnaast voldoet deze variant niet aan het gestelde uitgangspunt: Zonnepanelen staan in de middenberm achter geleiderails.'**

**Is dit een meegeven opdracht aan het ingenieursbureau?**

**'Het ontwerp voldoet aan de richtlijnen' is mogelijk gebaseerd op een situatie wanneer onder een viaduct het aantal rijstroken wordt uitgebreid. Om slopen van het viaduct te voorkomen mag over korte lengte geleiderail dicht langs een verharding worden geplaatst. Langs A37 is het 42 km!**

De hier beschreven ontwerpen voldoen aan de ROA (Richtlijn Ontwerp Auto(snel)wegen) 2019 en ROA VIB (Veilige Inrichting van Bermen). Indien nodig worden vanuit de richtlijn compenserende maatregelen vereist. Doordat het ontwerp voldoet aan de ROA, zijn aanzienlijke milieueffecten voor verkeersveiligheid uitgesloten.

**Dit is niet waar: In ROA Veilig Inrichten Bermen, Kader Verkeersveiligheid Borgen RWS (Water Verkeer Leefbaarheid) en in RWS opdrachtbrief MEER VEILIG, is bij aanleg en reconstructie voorgeschreven een obstakelvrije zone van 13 m. (Langs A37 wordt het dwarsprofiel gewijzigd, dus een reconstructie) Een bestaande obstakelvrije 10 m zone kan gehandhaafd blijven. (zie ROA VIB en Meer Veilig)**