

Bijlage: Behorende bij brief aan Statenfracties van Provincie Drenthe

1 Pilot

Rijkswaterstaat heeft zich als doel gesteld 10 pilots te doen met projecten op het water en de weg, voor het opwekken van hernieuwbare energie op Rijkswaterstaat gronden.

Er zijn 3 pilot projecten aangemeld langs Rijkswegen. Heerenveen 300 m en Gemeente Ede heeft zich gemeld voor ca. 2 km. In Drenthe is een ontwerp voor **42 km**.

Rijkswaterstaat heeft verteld dat er niet meer projecten langs rijkswegen komen.

De betekenis van een pilot is: Een kleinschalig proefproject om te beoordelen of het geteste succesvol zou kunnen zijn bij een grootschalig project.

Er wordt nu op de A37 wel een heel groot risico genomen. Zie mijn ingediende Zienswijzen.

2 Verantwoordelijkheid Eigenaar – Beheerder

De projectleider Rijkswaterstaat deelde mee dat de grond ter beschikking wordt gesteld, omdat Rws niet zelf energie mag opwekken en leveren. Vreemd, op andere plaatsen gebeurt het wel.

Rijkswaterstaat heeft heel veel kennis t.a.v. verantwoordelijkheid bij projecten. Er zijn veel problemen bij andere grote projecten, zuidas Amsterdam, zeesluis IJmuiden, Afsluitdijk, ringweg Groningen.

Rijkswaterstaat heeft in juni 2019 medegedeeld dat contracten op de schop gaan, er zou teveel risico bij de opdrachtnemers liggen.

Het is niet aannemelijk dat de zonnepanelen langs de A37 schoon blijven van graffiti. Men zorgt nu dat meerder partijen verantwoordelijk zijn en uitmonden in rechtszaken. Hierdoor duurt het lang voordat de graffiti wordt verwijderd, is duidelijk wie opdracht geeft en betaald?

Ongetwijfeld zal het ook een discussie worden, hoe vaak een wegafzetting mag worden geplaatst of bij welke hoeveelheid m² graffiti er wordt verwijderd?

Een afzetting kan een gevaar zijn voor de weggebruiker en beperkingen geven in het aantal keren schoonmaken.

3 Overleg met inwoners provincie

Er waren plannen voor zonnepanelen langs A37 op het gedeelte Veenoord – Duitse grens. Om met bewoners te brainstormen over dit plan, is er een inloopavond georganiseerd.

Echter er waren, niet zoals het volgens ons behoort te zijn, bijeenkomsten na het gereedkomen van het inpassingsplan Drentse Zonneroute A37

Om de informatie laagdrempelig te houden, lagen in verleden de MER rapportages ook op het Gemeentehuis en bibliotheek ter inzage. Helaas nu niet.

Naar aanleiding hiervan heb ik in 2018 gesproken met de regiomanager van Rijkswaterstaat over de A37. Ook over de afspraken t.a.v. de dubbele bomenrij in de middenberm op gedeelte Hoogeveen – Holsloot.

4 Inzage inpassingsplan Drentse Zonneroute A37

Ik ben meerdere keren op het gemeentehuis in Emmen geweest, voor inzage van het inpassingsplan.

Ondanks alle moeite kon er geen papieren versie op het Gemeentehuis ter inzage worden gelegd.

Ook is er contact geweest met de contactpersoon van de Provincie Drenthe, mij kon wel een toegangscode worden toegezonden om het ontwerp op de computer te kunnen lezen.

Bovenstaande doet bij mij vermoeden, dat veel mensen geen idee hebben van de zeer grote veranderingen in het Drents landschap. Digitaal raadplegen is voor velen een brug te ver.

5 Media

In de regionale media heeft een keer een kleine zwart-wit luchtfoto bij een artikel gestaan. Dit is een groot verschil met de kleurenfoto's zoals deze digitaal te zien zijn.

Ik heb naar de Gemeente Emmen een email met als bijlagen kleurenfoto's uit de 3-D animatie gestuurd. Geschreven: "Om inwoners een beter beeld te geven van de veranderingen, lijkt het mij wenselijk deze in een Weekblad te publiceren." Helaas is dit niet gebeurd.

6 Bijeenkomsten voor inzage PIP rapport

Ik heb de contactpersoon Provincie gevraagd waarom er geen bijeenkomsten worden georganiseerd zoals in verleden bij een MER rapport. Deze MER rapportages lagen in het gemeentehuis en de bibliotheek ter inzage.

Antwoord: Provincie wilde dit eigenlijk ook wel, maar de projectleider van Rijkswaterstaat vond dat dit niet in het tijdsplan paste.

Gezien het bovenstaande lijkt het er op dat managers de zomervakantie en drukke decembermaand kiezen om projecten er door te drukken.

7 Proefopstelling

Er is een publicatie geweest dat inwoners bij hun gemeentehuis een proefopstelling konden bezichtigen. Daar waren enkele zonnepalen opgesteld in diverse kleuren.

Er kan dan gezegd worden "Wij hebben een proefopstelling gehad." Maar dit is volgens ons niet een proefopstelling behorende bij een pilot.

Het is bij ons als misleidend overgekomen, men kreeg alleen inzicht in de kleur van de panelen.

Voor een juiste beeldvorming is het nodig dat de proefopstelling op locatie wordt uitgevoerd, zodat er langs gereden kan worden.

Op de locatie kunnen invloeden op landschap, flora en fauna en voor de weggebruiker worden vastgesteld.

Helaas kan worden vastgesteld dat men bij het gemeentehuis niet van deze gelegenheid gebruik heeft gemaakt, om de 3-D animatie behorende bij het inpassingsplan Zonneroute A37 te presenteren.

8 Informatieavonden inpassingsplan Drentse Zonneroute A37

In elke gemeente is een digitale informatieavond georganiseerd. Alleen op de laatste avond kon worden ingesproken. Tijdens de bijeenkomst heb ik telefonisch gevraagd om in te kunnen spreken, de knop bleef uit.

Er kon wel een korte vraag worden ingetypt. Maar 2 handelingen tegelijk (luisteren en typen) is lastig.

Op de laatste avond in Coevorden was wel de mogelijkheid om in te spreken. Jammer dat alleen in Coevorden foto's werden gepresenteerd uit de 3-D animatie.

9 MER rapport ombouw N37 – A37 betreft compensatie aantasting Drents landschap

Bij de ombouw van N37 naar A37 is ten compensatie van aantasting Drents Landschap afgesproken een dubbele bomenrij in de middenberm te planten

, zie MER rapport. Hiervoor is een brede middenberm op het gedeelte Hogeveen – Holsloot aangelegd met greppel.

Door verschil van inzicht bij Rijkswaterstaat t.a.v. de soort bomen is langs de A37 wel beplanting aangebracht, maar geen bomen in bovengenoemde middenberm.

Van Drents Landschap kreeg ik het antwoord dat er compensatie was uitgevoerd. Dit is niet juist, in het verdere overleg bleek dit te gaan voor de jaren eerder gerealiseerde ongelijkvloerse kruisingen Riegshoogtendijk en Meerboomweg.

Na overleg met mensen met historische kennis, is het mij duidelijk hoe iets tussen wal en schip kan belanden. Wanneer er geen beplantingsbestek naar de gemeenten wordt gestuurd, kan de gemeente het bestemmingsplan niet aanpassen. Daarom is het niet zichtbaar en ook niet opgenomen in de Quicksan welke in het rapport Drentse Zonneroute A37 is omschreven.

10 Ontwerp ombouw N37 – A37 betreft veilige bermen

De A37 is conform de richtlijnen ontworpen met zo weinig mogelijk geleiderail in midden- en buitenbermen. In de gemaakte middenberm kan de dubbele rij bomen in de obstakelvrije zone (10 m uit kantstreep) staan.

In het PIP rapport wordt geschreven dat de geleiderail in de middenberm wordt verlegd. Op de hierbij geplaatste foto van de middenberm staat geleiderail. Opgemerkt kan worden dat de lengte geleiderail in de midden berm kort is, alleen t.p.v. viaducten is geleiderail aangebracht.

Nu wordt er om zoveel mogelijk m2 zonnepanelen te kunnen plaatsen, over de volledige weglengte van de buitenbermen en 2 maal weglengte in middenberm een vangrail constructie geplaatst. Een zeer kostbare aangelegenheid.

In de huidige situatie kan bij pech of ongeval een auto in het geheel of gedeeltelijk in de groene berm worden geparkeerd. In het ontwerp is zijkant geleiderail gelijk met de verharding.

Om te voorkomen dat voertuigen op de vluchtstrook te dicht naast de rijstrook staan, worden nu de vluchtstroken breder gemaakt.

Dus het aanbrengen van zonnepanelen in bermen, gaat ten koste van de verkeersveiligheid.

In het PIP rapport zijn dwarsprofielen opgenomen, daarin wordt een breedte van 1,50 m aangegeven voor de afstand buitenkant wegverharding tot zonnepanelen. Dit is incl. breedte van geleiderail zodat er maar 70 cm voor gestrande weggebruikers blijft.

Langs de A32 bij Heerenveen, is de afstand tussen geleiderail en zonnepanelen veel groter.

In het verleden waren langs rijkswegen ter plaatse van starre obstakels, beveiligingen aangebracht. Om zwaar letsel bij aanrijding van deze constructie te verminderen, is een flexibele geleiderail ontworpen in 1970. Deze geleiderail (naam vangrail) buigt bij aanrijding mee en het voertuig glijdt meer langs de geleiderail.

Recent is langs de N34 vangrail geplaatst met 2 planken boven elkaar, ook de onderlinge paalafstand is kleiner. De geleiderail wordt hierdoor weer meer een starre constructie, met de kans op zwaarder letsel.

Een geleiderail constructie met 2 planken in de buitenberm wordt hoger. Het is een obstakel voor gestrande weggebruikers om er overheen te stappen en zich in veiligheid te brengen voor het overige verkeer.

In het PIP rapport is geschreven dat de hoogte van de zonnepanelen t.a.v. het maaiveld erg laag is. De weggebruikers moeten over de geleiderail heen kunnen kijken naar het open landschap.

Geleiderail met 2 planken is gunstiger voor de panelen, maar niet voor het uitzicht van de weggebruikers.

In rapport heb ik niks kunnen vinden over invloeden van de forse toename van het vrachtverkeer, na realisatie van verdubbeling op Duits grondgebied.

11 Goedkopere en eerlijke verdeling van levering opgewekte stroom.

Alleen al door de kosten van de geleiderail wordt het een enorme investering voor opwekken van energie. In onze beleving is het aantrekkelijker om op opgekochte gronden t.b.v. stikstofcrisis, zonneweiden te maken met een lage groen blijvende struiken er om heen. Dit wordt in Duitsland veel toegepast.

In het inpassingsplan is hier geen aandacht voor.

De levering aan het net is in dit gebied een probleem. Bedrijven kunnen op platte daken opgewekte stroom niet kwijt, ook tuinders klagen. Is een eerlijke verdeling niet wenselijk ?

12 Kappen aangebrachte beplanting – Unesco Geopark De Hondsrug

Alle aangebrachte beplanting na het gereedkomen van de A37 wordt gekapt. In het rapport wordt hier over weinig geschreven, er wordt gecompenseerd. Het is mij onduidelijk waar langs de A37 nog plaatst is voor compensatie, alles staat vol met panelen. Voor opvang van CO2 moeten de bomen in de middenberm ook nog geplant worden. Wij willen graag weten waar de compensatie van de gekapte beplanting zal plaats vinden.

Duidelijk is dat er meer oog is geweest voor m2 zonnepanelen dan voor het landschap.

De zonnewand bij Erica is komen te vervallen, daarna is het ontwerp aangepast bij de grensovergang. Wat ik begrepen heb komt bij binnenkomst in Nederland een hoge zonnewand als overgang. In mijn beleving compensatie van de geschrapte m2 zonnepanelen bij Erica, naar de grens.

Ook op klaverblad Holsloot, gelegen in UNESCO Geopark De Hondsrug wordt alle beplanting vervangen door zonnepanelen. Houd de N34 nog wel de status van Unesco?

13 Graffiti

In het rapport kunnen wij niet lezen welke maatregelen er worden genomen om graffiti en vernieling te voorkomen.

ProRail heeft recent aangegeven dat de uitgevoerde maatregelen, het aanbrengen van omheining, camera's en bewegingsmelders effectief zijn.

Opgemerkt kan worden dat de pilot zonnewand langs A32 bij Heerenveen op een talud is geplaatst. Onderkant paneel ca. 1,5 m boven maaiveld, moeilijk om er op te klimmen.

14 Reflectie zonnepanelen

De invloeden van reflectie en eentonigheid van een lang wegvak met zonnepanelen voor weggebruikers zijn aannames. Ook daarom is een pilot belangrijk en niet gelijk 40 km weglengte voorzien van zonnepanelen.

15 Acceptatie van de veranderingen in het landschap

Verteld is dat de overeenkomst voor het opwekken van energie 25 jaar is. Mocht er weerstand komen van inwoners na realisatie van de zonnepanelen en/of andere problemen welke niet zijn ingeschat, is er dan een weg terug?

Houd het bij een pilot en kijk of er acceptatie is bij de Drenten.

Ons inziens heeft het overgrote deel van de Drenten geen idee van de grote veranderingen. Wat denkt u als Statenleden daar aan te doen?

Opgemerkt kan worden dat in de bijlage, behorende bij de door mij verzonden Zienswijze op 7 sept. 2021, enkele onderwerpen uitgebreider zijn toegelicht.

Mochten er na aanleiding van bovenstaande nog vragen zijn, dan zijn wij uiteraard bereid deze te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

p/a Herman Wessel

Emmen

06 51 58 79 50

hermanwessel@gmail.com