

Vergaderjaar 2024–2025

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 144

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 augustus 2025

Uw commissie heeft een brief ontvangen van de Werkgroep Toekomstbestendige A37 (hierna: de werkgroep) met betrekking tot de verkeersveiligheid langs de Drentse Zonneroute A37 en vraagt om een reactie op deze brief. In deze brief vindt u de reactie.

Achtergrond

Met het Klimaatakkoord zet Nederland stevig in op reductie van de CO₂-uitstoot. Het Rijk wil aan deze opgave een bijdrage leveren door eigen gronden en vastgoed daar waar mogelijk beschikbaar te stellen voor de opwekking van hernieuwbare energie. In opdracht van het ministerie Klimaat en Groene Groei (KGG) geeft Rijkswaterstaat uitvoering aan het pilotprogramma hernieuwbare energie op Rijksground, later overgegaan in het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER). Doel van dit programma is om de uitvoering van de Regionale Energie Strategieën (RES) te ondersteunen en bij te dragen aan de klimaat- en energietransitiedoelen. In dit programma wordt op circa 35 RWS locaties onderzocht hoe – met behoud van de primaire functie – gronden beschikbaar kunnen worden gesteld voor het opwekken van energie. Het programma is gericht op leren aan de hand van de praktijk. Het combineren van functies en het beschikbaar stellen van gronden ten behoeve van de energietransitie past in het rijksbeleid. Het vertrekpunt voor de pilot is dat dit gebeurt met inachtneming van de randvoorwaarden van doorstroming en verkeersveiligheid en in overleg met de regionale en lokale bestuurders.

Het project Drentse Zonneroute A37 onderzoekt de mogelijkheden om een zonnepark langs de A37 te realiseren. Dit is een traject van 42 kilometer tussen Hoogeveen en de Duitse grens. De brede middenberm, zijbermen, afslagen en knooppunten zijn in beheer bij Rijkswaterstaat en vormen het projectgebied. Op het traject kan naar verwachting ruim circa 170 megawattuur per jaar aan zonne-energie worden opgewekt.

Het is een samenwerkingsproject van de Rijksoverheid (Ministerie van Klimaat en Groene Groei), uitgevoerd door Rijkswaterstaat, Rijksvastgoedbedrijf, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Provincie Drenthe en de gemeenten Hoogeveen, Coevorden en Emmen alsmede de netwerkbeheerders RENDO en Enexis Netbeheer.

Verkeersveiligheid

Rijkswaterstaat onderschrijft het belang van verkeersveiligheid, hanteert daartoe ontwerprichtlijnen en voert ook programma's uit voor een veilige berminrichting, zoals «Meer Veilig».

Voorafgaand aan de daadwerkelijke realisatie van de Drentse Zonneroute A37 is op basis van de geldende richtlijnen ROA en ROA-VIB¹ bepaald waar wel en waar niet zonnepanelen geplaatst kunnen worden. Om de Drentse Zonneroute A37 ruimtelijk mogelijk te maken, is een Provinciaal Inpassingsplan opgesteld. Deze is op 14 april 2022 vastgesteld door provinciale staten en op 26 april 2022 gepubliceerd. Tegen dit inpassingsplan loopt op dit moment nog één beroepszaak bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Die zaak gaat echter niet over de geleiderail en/of de verkeersveiligheid maar over hoeveel panelen geplaatst gaan worden in de omgeving van één specifieke boerderij.

Naast de ruimtelijke besluitvorming en het Provinciaal Inpassingsplan van de provincie Drenthe heeft Rijkswaterstaat een rol als wegbeheerder waarbij wordt getoetst aan de verkeersveiligheidsnormen. Voor de A37 moeten de te plaatsen zonnepanelen in zij- en middenberm afgeschermd worden met geleiderails. Dit is conform de ROA-VIB en voldoet hiermee aan de eisen voor het veilig inrichten van bermen. In het algemeen geldt dat objecten in de obstakelvrije zone van de berm tot risico's kunnen leiden. Daar waar objecten in de obstakelvrije zone staan, worden deze daarom afgeschermd met geleiderails.

Bij het nemen van bermmaatregelen langs rijkswegen gaat Rijkswaterstaat altijd uit van de meest actuele geldende richtlijnen. Deze richtlijnen vormen het uitgangspunt voor het waarborgen van de verkeersveiligheid op en rond rijkswegen. Bij elk project wordt beoordeeld of de berminrichting voldoet aan de eisen voor obstakelvrije zones, afschermingsbehoefte en zichtlijnen. Er is dus geen sprake van het gebruiken van verouderde of gedateerde richtlijnen, zoals de werkgroep suggereert.

De werkgroep vraagt verder aandacht voor de bouw en aanleg, de afzettingen en de veiligheid van de wegininspecteurs. De veiligheid van zowel weggebruikers als wegwerkers/wegininspecteurs is voor Rijkswaterstaat topprioriteit. Daarom stelt Rijkswaterstaat strenge eisen aan de manier waarop door aannemers aan de weg gewerkt wordt: we werken veilig of we werken niet.

De werkgroep vraagt of er wel een juiste afweging gemaakt is tussen duurzaamheid en verkeersveiligheid. Deze belangen zijn niet strijdig; in het OER-project wordt juist gezien hoe op zorgvuldige wijze duurzame energieopwekking plaats kan vinden op een manier binnen de verkeersveiligheidseisen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit is hier het geval.

¹ ROA VIB = richtlijn ontwerp autosnelwegen – veilige inrichting bermen

Stand van zaken van het project Drentse Zonneroute A37

Het project Drentse Zonneroute A37 bestaat uit twee delen. Eerst wordt de geleiderails aangelegd en daarna worden de zonnepanelen geplaatst. Dit wordt gedaan om op een veilige manier de zonnepanelen in de zij- en middenberm en knooppunten te kunnen aanleggen en te onderhouden, zodanig dat het verkeer hier geen hinder van heeft.

- 1) Aanbesteding en aanleg geleiderail: de aanbesteding van de geleiderail is gestart op 22 januari 2025 en is op 4 juni 2025 gegund. De geleiderail zal uiterlijk medio 2026 worden geplaatst.
- 2) Tender van de aanleg en beheer en onderhoud van de Drentse zonneroute A37: de tender voor de Drentse Zonneroute A37 wordt op dit moment voorbereid en zal naar verwachting begin 2026 starten.

Recent is langs een gedeelte van de A37 al een geleiderails geplaatst. Dit is gebeurd vanuit het landelijk programma «Veilige Bermen» en «Meer Veilig» om het bestaande areaal qua veiligheid te laten aansluiten bij de huidige ROA-VIB. Ook in het kader van de snelheidsverhoging naar 130 km/u zal op een aantal gedeeltes van de A37 een geleiderail geplaatst worden. Deze werkzaamheden hebben niets met het OER-project te maken.

Het is mij bekend – onder andere door de uitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland over zonnepanelen bij Schiphol – dat zonnepanelen overlast kunnen opleveren voor het vliegverkeer. Bij de A37 bevindt zich geen laagvliegend commercieel luchtverkeer; er zijn geen commerciële vliegvelden in de buurt. Er ligt wel een klein vliegveld met een grasbaan op 3,5 km ten noorden van de snelweg voor recreatieve luchtvaart, maar de zonnepanelen staan ten zuiden van de baan en zijn natuurlijk in zuidelijke richting geplaatst. De overlast voor vliegverkeer zoals bij Schiphol geconstateerd is hier dus niet aanwezig.

TNO heeft een model ontwikkeld dat de overlast voor wegverkeer in kaart brengt. Die resultaten worden meegenomen in de keuze voor en plaatsing van de zonnepanelen, zodat ook overlast voor wegverkeer kan worden uitgesloten.

Afsluitend

Verkeersveiligheid is voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een prioriteit. Daarnaast wil het ministerie ook bijdragen aan de energietransitie. In dit project kunnen we, na een zorgvuldige afweging, aan beide doelstellingen voldoen. Daarom heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ervoor gekozen deze gronden beschikbaar te stellen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman