



Waarom is er niet eerder verkabeld in Breda?

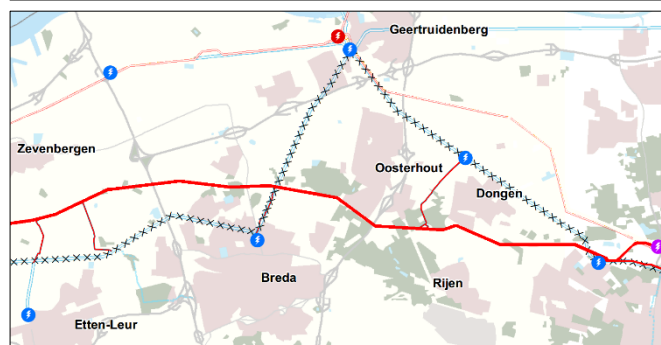
Al sinds eind jaren negentig zijn er signalen dat wonen in de nabijheid van een bovengrondse hoogspanningslijn gezondheidsrisico's oplevert. In 2005 heeft het ministerie van VROM een voorzorgbeleid ingesteld voor nieuwe situaties. In 2008 zijn de eisen verzaamd. Pas nu onderzoekt de gemeente Breda of verkabeling in haar woonwijken haalbaar is. Dat roept de vraag op: waarom is er niet eerder verkabeld?

Dat de verkabelingsplannen nu pas concrete vormen aannemen is niet te wijten aan de gemeente Breda. Al in 2014 was er de intentie om te gaan verkabelen, alleen gooide een besluit van minister Kamp roet in het eten. Daarover straks, meer. Eerst even terug naar het begin...

Al bij de verkoop van bouw kavels in de wijk Paradijs, in 1987, is bij kopers de verwachting gewekt dat de hoogspanningslijn ondergronds zou worden gebracht. In die tijd bleek verkabeling echter nog veel te kostbaar. Bovendien had de gemeente dan alle kosten voor haar rekening moeten nemen. Dat was simpelweg niet op te brengen.

In 2009 werd bekend dat TenneT een hoogspanningsverbinding wilde aanleggen van Borssele naar Tilburg: de **Zuid-west 380 kV**. Er waren twee routes in beeld:

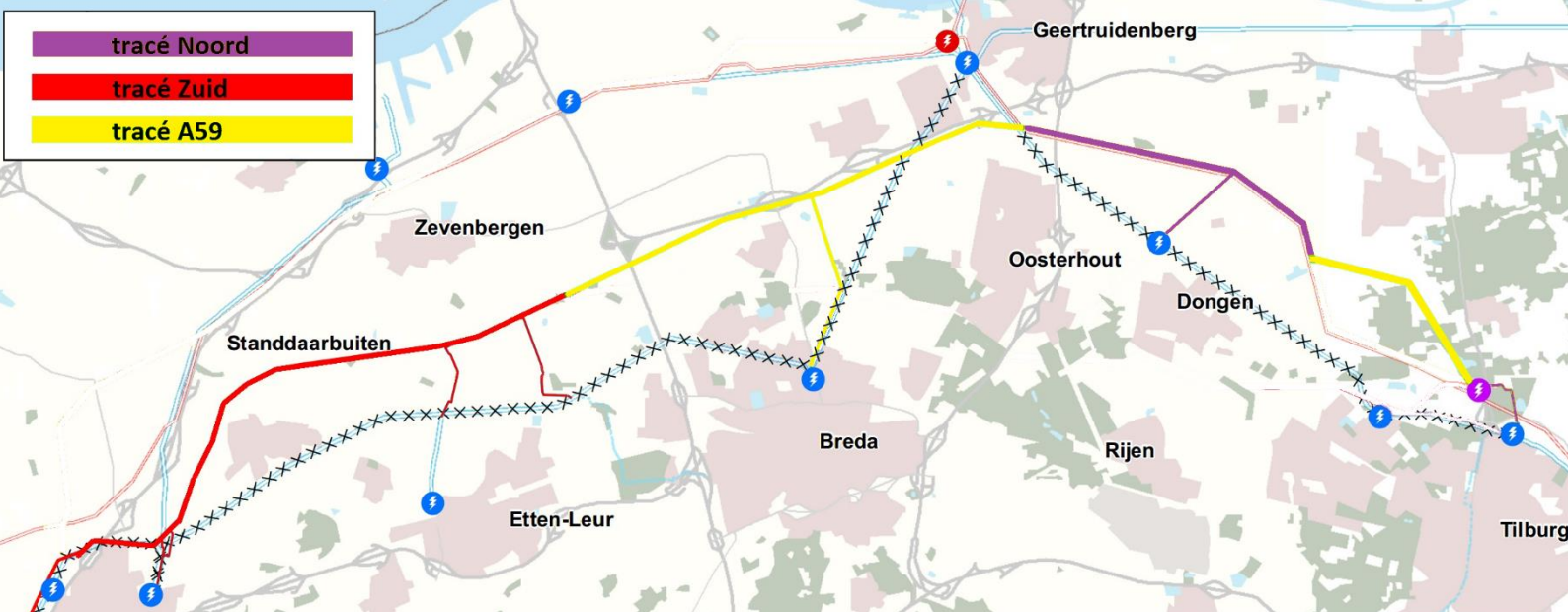
- Bij tracé Noord werd de verbinding gebundeld met de bestaande noordelijke lijnen. Tussen Geertruidenberg en Tilburg zou een bestaande lijn verdwijnen, alsmede een klein stukje in Hooge Zwaluwe.
- In tracé Zuid, het voorkeurstracé van TenneT, werd gebundeld met de zuidelijke 150 kV-lijn. Omdat die lijn door woongebieden gaat, zou deze worden verplaatst en gecombineerd met de ZW380. Bij dit tracé verdwenen niet alleen de 150 kV-lijnen tussen Geertruidenberg en Tilburg, maar ook die tussen Roosendaal, Breda en Geertruidenberg.



Zienswijze

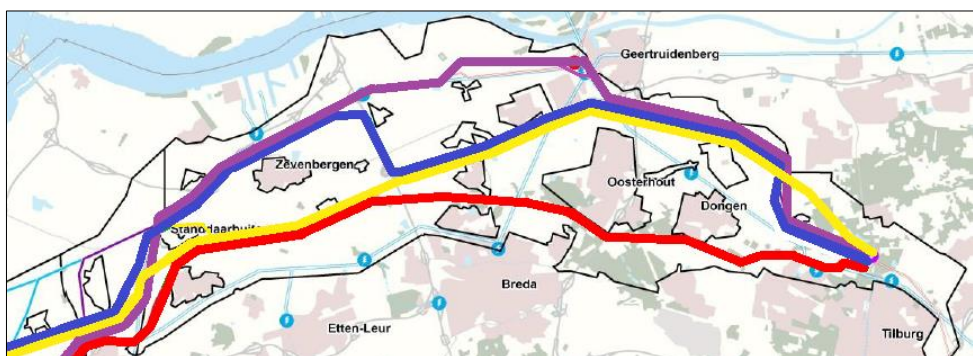
Bij tracé Zuid zouden alleen al in Breda **ruim 550 gevoelige bestemmingen** worden vrijgespeeld, zonder dat er hoefde te worden verkabeld. Een duidelijk win-win-scenario. Bovendien raakte tracé Noord tot wel acht keer meer huishoudens dan de zuidelijke route. Met het oog op deze voordelen heeft de gemeente Breda in juli 2010, de minister van EZ in een zienswijze gevraagd om te kiezen voor een zuidelijk tracé. Toch koos de minister in eerste instantie voor tracé Noord.

Aangezien de ZW380 geen soelaas zou bieden hakte wethouder Akinci (GroenLinks) in de zomer van 2014 de knoop door: Breda ging verkabelen. Hij vroeg TenneT een quick scan te maken van de mogelijkheden. Echter... In augustus 2014 kwam de minister terug op zijn voorlopige besluit. Hij switchte naar tracé Zuid en beloofde de omwonenden dat 'de noordelijke route' definitief van de baan was.



Wethouder Akinci was blij verrast. Maar tracé Zuid pleegde wel een aanslag op de natuur. Vandaar dat onze werkgroep al in 2011 een alternatief had ontwikkeld, langs snelweg A59. Dat tracé verbond het westelijk deel van tracé Zuid met het oostelijk deel van tracé Noord, via de snelweg. Dit alternatief maakte de zuidelijke 150 kV-lijnen eveneens overbodig, maar tastte de natuur veel minder aan.

Tracé A59 kreeg direct veel steun. Alleen het ministerie van EZ was niet enthousiast. Pas toen een medewerker van TenneT in december 2014 de loftrampet over het tracé stak veranderde die houding. In februari 2015 gelastte de minister een onderzoek naar de haalbaarheid van tracé A59 en andere alternatieven.



Er werden vier tracés vergeleken: verbeterde versies van de twee oorspronkelijke tracés (Paars en Rood), een tracé dat zoveel mogelijk bundelde met snelwegen (Blauw) en tracé A59 (Geel). Over het onderzoek kwam direct een stortvloed van kritiek. Cruciale criteria waren subjectief en leken alleen bedoeld om de milieueffecten van het noordelijke tracé Paars rooskleuriger af te schilderen (zie ook de website www.zw380.nl).

De MER-procedure werd toch ongewijzigd doorgezet. Eind maart 2017 presenteerde TenneT de uitkomsten. Alle tracés waren haalbaar:

- het zuidelijke tracé **Rood** was het best voor de burgers, het was MMA voor **leefomgevingskwaliteit**
- het A17-tracé **Blauw** scoorde het beste op **natuur**
- het noordelijke tracé **Paars** was **landschappelijk** het beste alternatief
- het A59-tracé **Geel** was de **gouden middenweg**

Gemeentelijke NIMBY?

Hoewel tracé Paars de grootste aantasting van de leefomgevingskwaliteit met zich mee bracht (zo'n 165 huishoudens worden door het tracé geraakt en er worden nauwelijks gevoelige bestemmingen vrijgespeeld) vroeg een meerderheid van de gemeenten de minister om toch te kiezen voor tracé Paars. Dat tracé lag namelijk ver weg van de betreffende gemeenten.

Namens de gemeente Breda liet het samenwerkingsverband van gemeenten aan de minister weten dat er in Breda 'so wie so' zou worden verkabeld. Op basis hiervan besloot de minister het verzoek te volgen: hij switchte terug naar het noordelijke tracé. Wel verleende de minister aan de gemeente Breda een pilotstatus binnen de Verkabelingsregeling, zodat de verkabeling hier met voorrang kan worden uitgevoerd. Mits de gemeenteraad daarmee akkoord gaat...