

## Tracé Geel in deelgebied 3

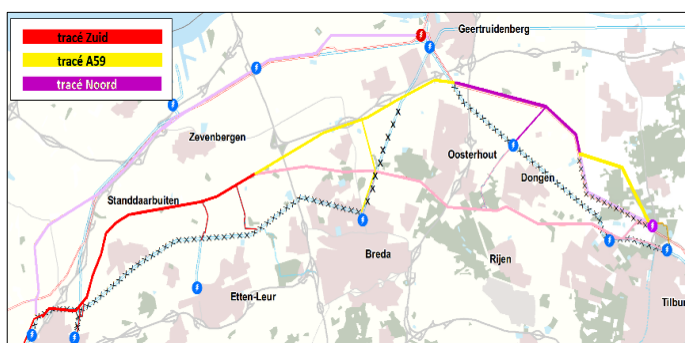
Tracé Geel is gebaseerd op een alternatieve route, die onze werkgroep in 2010 uitstippelde: een tracé gebundeld met snelweg A59. Een tracé dat het mogelijk maakt om een record aantal gevoelige bestemmingen vrij te spelen: wel meer dan 1.150! En dat met een tracé dat de natuur aanzienlijk minder schade berokkent dan het zuidelijke tracé Rood...

In deelgebied 3 is tracé Geel gebundeld met snelweg A17 tot onder Standdaarbuiten. Een doorsteek richting de A16 maakt het mogelijk om de bestaande 150 kV-verbinding door Oudenbosch, Etten-Leur, Prinsenbeek en Breda overbodig te maken. Langs snelweg A59 loopt het tracé door tot onder Geertruidenberg. Dan wordt gebundeld met de oude 380 kV-verbinding Geertruidenberg-Eindhoven. Daarmee wordt de bestaande 150 kV-verbinding van Geertruidenberg via Oosteind naar Tilburg vervangen.

Boven De Moer worden de oude 380 kV-lijn en de ZW380 samen omgeleid via de [Bosroute](#). Dit initiatief van bewoners uit De Moer en Natuurmonumenten speelt tientallen gevoelige bestemmingen in en rond De Moer vrij. Daarnaast worden nieuwe gevoelige bestemmingen voorkomen en alle bestaande doorsnijdingen van de natuurgebieden Galgeneind en Lobelia opgeheven.

In het voorjaar van 2010 werd de uitslag van de eerste editie van het MER van ZW380 gepresenteerd. Die uitslag was een grote verrassing. Terwijl in de richtlijnen stond dat het oplossen van bestaande knelpunten centraal moest staan bij de keuze van een tracé, won een alternatief dat vrijwel geen enkele gevoelige bestemming vrijspelde (zie ook [Vrijspelen gevoelige bestemmingen niet in MER](#)).

Onze werkgroep nam de routes onder de loep, die toen in beeld waren. Tracé Noord (paars) had vooral problemen in het westen. Tracé Zuid (rood) doorsneed veel natuurgebieden in het oosten. De beste delen van de twee tracés konden worden verbonden via snelweg A59. Tracé A59 was geboren. Letterlijk en figuurlijk was dit alternatief **de gulden middenweg**.



## Hilarisch

Het ministerie van EZ heeft onderzoek naar de alternatieve route lang tegengehouden. Daarvoor werden vaak hilarische redenen gegeven. Zo zou Tracé A59 niet haalbaar zijn omdat het snelweg-panorama van de A59 moest worden beschermd (alsof de ecologische hoofdstructuur niet beschermd moest worden). Maar, in februari 2015 beloofde minister Kamp het alternatief alsnog te laten onderzoeken.

De minister gaf ook andere partijen zes weken de tijd om hun alternatieven op papier te zetten. Van dit aanbod werd door diverse groepen gebruik gemaakt. Zo dienden ook de gemeenten, samenwerkend in de RWB, alternatieven in. De RWB sloeg een aanbod van de werkgroep af, om vrijblijvend met hen mee te denken. Gevolg was dat zij helaas een niet zo goed doordachte variant op Tracé A59 indiende. Op een aantal punten had het tracé net wat meer extra gevoelige bestemmingen of andere ongunstige effecten dan het originele tracé langs snelweg A59.

## Deltares

In opdracht minister Kamp zijn de alternatieven onderzocht op haalbaarheid door Deltares. Dit onderzoeksbureau zou objectief zijn, maar verklaart op haar website de trotse partner te zijn van TenneT, bij allerlei projecten op zee. Op aanwijzing van TenneT verklaarde Deltares direct een aantal goede ideeën 'buiten scope'. De motivatie was klinkklare onzin. Kennelijk vond TenneT de ideeën te bedreigend voor de eigen tracés.

Deltares merkte de RWB-kopie van Tracé A59 aan als 'vernieuwend en oorspronkelijk'. Dat tracé, dat het slechtst scoorde van alle middentracés, moest worden onderzocht in een MER-procedure. Het oorspronkelijke Tracé A59 werd afgedaan als een variant op het RWB-tracé.

De in tracé A59 opgenomen [Bosroute](#) kreeg van Deltares wel het groene licht. Daarop besloten EZ en TenneT eenzijdig een compleet ander tracé aan te merken als Bosroute, en dat mee te nemen in het MER-onderzoek. Pas na kritische vragen van Kamerleden stemden TenneT en EZ er in toe de echte Bosroute te onderzoeken.

## Kansrijker maken?

Vervolgens veranderden TenneT en EZ eenzijdig andere delen van het alternatieve middentracé (zie ook het [infoblad](#)). Bijvoorbeeld, in plaats van de oorspronkelijke route over de Brabantse Wal kreeg het tracé opeens een route dwars door Natura2000-gebied het Markiezaatsmeer. En in plaats van de in de consultatieronden besproken route langs Oudenbosch kreeg het tracé een veel minder gunstige route langs snelweg A17. Aangevraagde varianten met positieve effecten werden geweigerd, alleen overduidelijk kansloze varianten werden wel aan het tracé gekoppeld, zoals een variant bij [Standdaar-buiten](#).

TenneT verklaarde de veranderingen met de smoes dat het tracé door hen 'kansrijker' was gemaakt. Complete onzin. De route die Tracé Geel oorspronkelijk bij Oudenbosch volgde maakt nog steeds deel uit van Tracé Rood. Hoeft die route niet kansrijker te worden gemaakt?

**Het lijkt er sterk op dat TenneT en EZ tegen elke prijs willen voorkomen dat een alternatief tracé goed scoort in de MER-procedure, en kans maakt op de titel MMA. De werkgroep en de andere indieners van middentracés eisen van TenneT en EZ dat de besproken versie van hun tracé wordt onderzocht, en dat TenneT stopt met dit kinderachtige spel.**