



Tracé Paars in deelgebied 3

Tracé Paars is beter bekend als tracé Noord. In 2010 werd het uitgeroepen tot MMA: het beste alternatief voor mens en milieu. Achteraf bleek dat in het milieueffectrapport (MER) was afgeweken van de richtlijnen. In plaats van het vrijspelen van bestaande gevoelige bestemmingen *centraal* te stellen, en zwaarder te laten wegen dan bundeling (zoals de richtlijnen voorschrijven) had TenneT dit aspect *volledig buiten beschouwing* gelaten. Tracé Noord won de titel MMA in feite met valsspelen.

Tracé Paars, de nieuwe editie van tracé Noord, loopt in deelgebied 3 parallel aan snelweg A17 via Standdaarbuiten, Moerdijk, Zevenbergsche Hoek en Hooge Zwaluwe naar Geertruidenberg. Van daar loopt het tracé parallel aan de bestaande 380 kV-verbinding Geertruidenberg - Eindhoven door De Moer, naar het nieuw te bouwen trafostation nabij Tilburg.

In het MER van 2010 werd tracé Noord uitgeroepen tot MMA: het zou het beste alternatief zijn voor mens en milieu. Pas vijf jaar later werd het rapport openbaar gemaakt. Toen bleek dat tracé Noord had gewonnen, omdat de effecten voor wat betreft het oplossen van bestaande gevoelige bestemmingen door TenneT *volledig buiten de beoordeling* waren gehouden. De vrijgespeelde knelpunten waren wel geteld, maar niet meegenomen bij de vergelijking van de tracés.

Kenmerk R006-1220455AIT-mvg-V01-NL

Werkstap 3: Beoordeling

Op basis van de rekenresultaten zijn de alternatieven beoordeeld in Hoofdstuk 7 - 11. Conform de notitie van het ministerie van EZ (2011) is de effectbeoordeling uitsluitend gebaseerd op het eerste criterium: het aantal gevoelige bestemmingen in de magneetveldzone van de nieuwe verbinding (zie paragraaf 5.4.1). Een eventuele **afname van het aantal gevoelige bestemmingen** in een magneetveldzone als gevolg van het verwijderen van een bestaande verbinding (bij de combinatiealternatieven) is daarmee **niet in de effectbeoordeling van het MER meegenomen**.

TenneT verdedigde deze handelswijze, door te verwijzen naar een 'notitie van het ministerie van EZ' uit 2011. Daarin zou staan dat de richtlijnen op dit punt mochten worden genegeerd. Curieus. TenneT negeerde de door de ministers van EZ en I&M vastgestelde richtlijnen, omdat het 'een notitie' zwaarder vond wegen?! Verder is het opmerkelijk dat in het MER, dat in 2010 werd afgerond, werd verwezen naar een notitie uit 2011. (Kennelijk had TenneT een vooruitziende blik.)

Het 'vals spel'-tracé krijgt nu een tweede kans, en wordt opnieuw beoordeeld in een MER-procedure. Tot onze verbijstering kondigde TenneT in het tracédocument aan te willen vasthouden aan het negeren van de effecten op bestaande gevoelige bestemmingen (zie [Vrijspelen gevoelige bestemmingen niet in MER](#)). Onze werkgroep heeft hier bezwaar tegen aangetekend. Er kan alleen een goede keuze uit de alternatieven worden gemaakt als alle effecten eerlijk worden vergeleken.

Toch... Zelfs als TenneT de richtlijnen blijft negeren zal Tracé Paars minder goed uit de bus komen dan tracé Noord in 2010. Waarom? Tracé Paars veroorzaakt veel nieuwe gevoelige bestemmingen, en kent grote knelpunten - met name bij Geertruidenberg en Standdaarbuiten. De oplossingen zijn zo complex en zo kostbaar, dat voor minder geld veel betere alternatieven gerealiseerd kunnen worden.

Knelpunt Geertruidenberg

Voor het knelpunt in Geertruidenberg is een oplossing bedacht waarvoor een deel van de bestaande 380 kV-verbinding Geertruidenberg-Eindhoven moet worden verplaatst. Daarnaast moeten vier lijnstukken 150 kV ondergronds worden gebracht, en drie al ondergrondse lijnstukken moeten worden verplaatst en vernieuwd. 29 hoogspanningsmasten moeten wijken. Een extreem complexe 'oplossing' waarvan de haalbaarheid mag worden betwijfeld (zie [Tracé Paars bovengronds via Geertruidenberg](#)).

Knelpunt Standdaarbuiten

Sinds 2010 zijn de regels rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen flink aangescherpt. Vroeger kon je nog rustig een hoogspanningsmast vlakbij een buisleidingstraat plaatsen. Neem die bij Standdaarbuiten. Daar staat een 150 kV-mast pal naast de buisleidingstraat en een 380 kV-mast letterlijk *tussen* buisleidingen met gevaarlijke stoffen.

Tegenwoordig moeten de masten minimaal 80 meter afstand houden tot buisleidingen. Die ruimte is er niet tussen snelweg A17 en de buisleidingenstraat bij Standdaarbuiten. Vandaar dat het nieuwe noordelijke tracé is ingetekend aan de oostzijde van de A17. Hink-stap-springend gaat het paarse tracé om Standdaarbuiten heen.

Mogelijk zal ook bij Standdaarbuiten een ondergrondse oplossing moeten worden gezocht. Die zou dit alternatief nog kostbaarder maken dan het al is. En dat terwijl voor minder geld veel betere alternatieven mogelijk zijn. Alternatieven die tot wel 1.100 bestaande knelpunten meer vrijspelen dan tracé Paars, en aanzienlijk minder schadelijk zijn voor de natuur dan het zuidelijke tracé Rood...

