



## Vrijspelen gevoelige bestemmingen niet in MER

Het dossier van hoogspanningslijn Zuid-west 380kV (ZW380) kent bizarre wendingen. Zo heeft TenneT opnieuw besloten om af te wijken van de Richtlijnen voor het MER, en het vrijspelen van gevoelige bestemmingen niet mee te nemen in de effectbeoordeling van alternatieven.

De Commissie voor de MER adviseerde in 2009 om bij de tracékeuze voor ZW380 prioriteit te geven aan het **vrijspelen van gevoelige bestemmingen**: woningen in een magneetveld van meer dan 0,4 µT, of die geluidshinder ondervinden (zie keerzijde). Vrijspelen zou centraal moeten staan en zelfs meer gewicht moeten krijgen dan bundelen. De ministers van EZ en I&M onderschreven dit advies. Zij hebben het integraal overgenomen en aangewezen als **richtlijn** voor het milieueffectrapport van ZW380.



Tot grote verbazing van de werkgroep werd na de eerste MER-procedure in 2010 **Tracé Noord** aangewezen als MMA. Dat tracé speelde echter nauwelijks een gevoelige bestemming vrij en veroorzaakte juist veel nieuwe knelpunten. Hoe kon dat tracé nu het beste alternatief zijn voor mens en milieu?

De inhoud van het MER was geheim. Toen die in 2015 werd vrijgegeven bleek dat Tracé Noord had gewonnen door **vals spelen**: TenneT hield de effecten op bestaande gevoelige bestemmingen volledig buiten de effectbeoordeling.

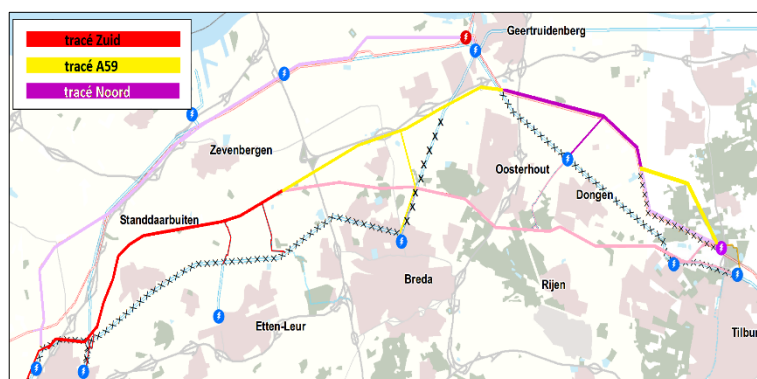
Kenmerk R006-1220455AIT-mvg-V01-NL

*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, wordt gerefereerd aan een notitie uit 2011. (Kennelijk had TenneT een vooruitziende blik.)

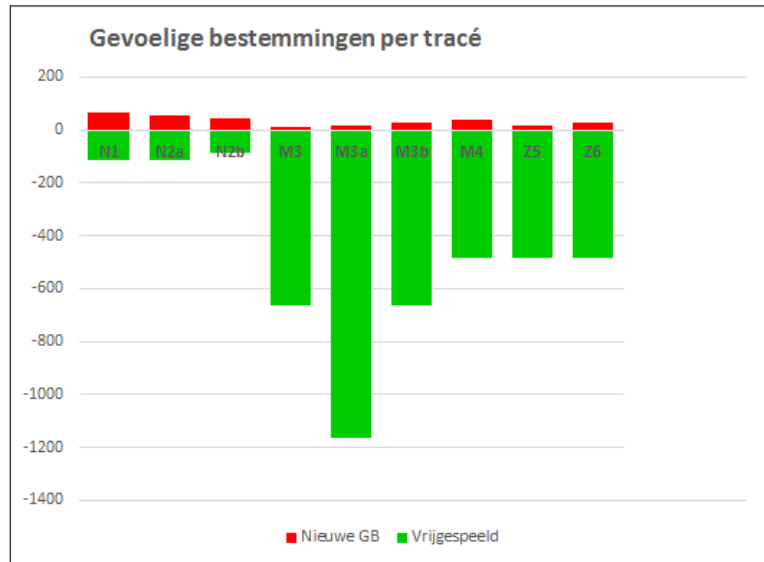
In 2010 is er een alternatief tracé bedacht, dat niet in het MER was onderzocht. Een tracé dat de beste elementen uit de twee EZ/TenneT-routes koppelde via een snelweg: **Tracé A59**. Na jaren van afwijzingen (vaak met hilarische redenen) beloofde minister Kamp in februari 2015 om dat tracé en eventuele andere alternatieven alsnog te laten onderzoeken.



Diverse actiegroepen en gemeenten maakten gebruik van het aanbod van de minister. Zij bedachten ook alternatieven. De effecten daarvan voor de gevoelige bestemmingen verschillen echter enorm. Vertegenwoordigers van diverse indieners hebben hier in het voorjaar van 2015 samen onderzoek naar gedaan. Hun conclusie: de noordelijke tracés spelen vrijwel geen gevoelige bestemmingen vrij. De zuidelijke tracés scoren niet slecht, maar de M3-middentracés scoren zonder meer het best.

De ingediende alternatieven worden nu onderzocht in een nieuwe MER-procedure. Onlangs meldde TenneT echter dat het opnieuw, de speciaal voor ZW380 geschreven richtlijnen, wil negeren. Het bedrijf weigert om vrijgespeelde gevoelige bestemmingen mee te wegen, bij het bepalen van het mens- en milieuvriendelijkste alternatief. Het wil alleen rekening houden met het 'algemene' magneetveldbeleid. Voor onze werkgroep is dat niet acceptabel.

**Een MER is bedoeld om te kijken naar alle effecten van een tracé, die invloed hebben op mens en milieu, en deze tegen elkaar af te wegen. Niet voor niets staat in de richtlijn dat aan het vrijspelen van bestaande gevoelige bestemmingen meer gewicht moet worden toegekend dan aan bundelen. Door in het MER bepaalde aspecten van tracés helemaal niet mee te wegen in de effectbeoordeling wordt een incompleet beeld geschetst, en kan er geen weloverwogen keuze worden gemaakt voor een MMA-tracé.**



Onderstaande richtlijnen zijn geformuleerd als een **advies**, maar later door de ministers van I&M en EZ omgezet in een **richtlijn**.

### 3.1.3 Stap 3: Tracéalternatieven

Binnen de corridor zal (in het MER) worden gezocht naar concrete, haalbare tracés voor de hoogspanningsverbinding. Voor de beoordeling van de haalbaarheid van een tracé wordt een aantal 'leidende principes' gehanteerd. Werk de trasering conform de startnotitie uit. Geadviseerd wordt hierbij om de trasering van de hoogspanningsverbinding vanuit Borssele als integrale regionale ontwerpogave te benaderen, geen onnodige deelgebieden, deeltrajecten en deelbeschrijvingen te onderscheiden en daarbij de uitgangspunten voor trasering, zoals gedefinieerd in de startnotitie, aan te houden.

De aanleg van de nieuwe hoogspanningsverbinding biedt kansen voor verbetering van bestaande knelpunten<sup>9</sup> en/of lokale 'verrommeling' van het landschap door aanwezigheid van hoogspanningsverbindingen.<sup>10</sup> Om nieuwe doorsnijdingen van het landschap te voorkomen wordt bij trasering gestreefd om zoveel mogelijk gebruik te maken van tracés van bestaande verbindingen.<sup>11</sup> Indien echter blijkt dat lokaal afwijken van het bundelingsprincipe mogelijkheden biedt om bestaande situaties te verbeteren, wordt geadviseerd om dit te overwegen. Daarbij dient ook de levensduur van de nieuwe en bestaande verbinding bij de beschouwing te worden betrokken.

Ook uitvoeringsvarianten, zoals masttype, kunnen van invloed zijn op de haalbaarheid van (of voorkeur voor) een tracé.<sup>12</sup> Het is mogelijk dat pas na uitwerking van varianten, in combinatie met een tracé blijkt wat de beste oplossing is.

Het MER moet het mogelijk maken een onderbouwde tracékeuze te maken. De tracéalternatieven dienen op vergelijkbaar en op voldoende detailniveau te worden uitgewerkt voor een onderbouwing van het voorkeurstacé.

Geef inzicht in de karakteristieken van mogelijke tracés, ga hierbij onder meer in op:

- waar het initiatief verenigbaar is met andere bestaande ruimtelijke plannen en voornemens of zelfs kansen biedt voor kwaliteitsverbetering, dan wel daarmee conflicteert;
- lengtes van doorsnijdingen van (ecologisch, aardkundig en landschappelijk) kwetsbaar gebied;
- de voor veiligheid en gezondheid relevante afstanden tot gevoelige bestemmingen;
- mogelijkheden om geconstateerde knelpunten op te lossen;
- de (technische en procedurele) moeilijkheidsgraad van de realisatie van de routes.

Gebruik bij deze punten (actueel) kaartmateriaal van voldoende detailniveau.

<sup>9</sup> Zoals bestaande situaties waarbij woningen binnen de magneetveld zone (0,4 microtesla) liggen of geluidshinder ondervinden.

<sup>10</sup> Hierbij kan het gaan om de afstand tussen bestaande verbindingen en gevoelige bestemming als ook het 'recht'trekken van bestaande verbindingen.

<sup>11</sup> Door het bundelen met bestaande hoogspanningsverbindingen of bovenregionale infrastructuur of het combineren van de nieuwe hoogspanningsverbinding met een bestaande verbinding in één nieuw combinatie mast. NB in verschillende zienswijzen wordt hier een voorkeur voor uitgesproken.

<sup>12</sup> Zo heeft het masttype voor de combinatie van de 380 kV en 150 kV verbinding een andere uitstraling dan gescheiden tracés, de impact van deze opties zal echter mede bepaald worden door de lokale situatie.

<sup>13</sup> Hierbij wordt ook gewezen op zienswijze 20, 49 en 56 waarin wordt gewezen op de huidige situatie en/of een aantal toekomstige ontwikkelingen welke niet (juist) in de startnotitie zijn weergegeven.