



Vragen aan de Monitoringscommissie

Uitruilprincipe versus bundelen

In advies 003 van 3 februari 2017 schrijft de monitoringscommissie veel belang te hechten aan bundelen, en het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen. Het advies bevat een kleine, maar essentiële omissie. Om ruimtelijke knelpunten op te lossen kent de SEV III het 'uitruilbeginsel'. De Richtlijnen voor het MER van ZW380 stellen dat boven het bundelingsprincipe.

De monitoringscommissie adviseert om *“bij keuze van het voorkeursalternatief (VKA) nadrukkelijk het criterium van bundeling met infrastructuur en het (zoveel mogelijk) voorkomen van nieuwe doorsnijdingen inzichtelijk te maken en te betrekken bij het maken van keuzen.”* Dit om te voorkomen dat: *“een nieuwe doorsnijding een zekere gelijkwaardigheid zou krijgen aan een gebundeld tracé als je maar combineert, en dat is niet de bedoeling van de richtlijn.”*

In het advies ontbreekt een opmerking over het 'uitruilbeginsel', en hoe dat (in relatie tot nieuwe doorsnijdingen) moet worden betrokken bij het maken van keuzen in het MER, en bij het VKA.

Uitruilbeginsel

De SEV III maakt een uitzondering op het 'bundelingsdogma'. Om knelpunten op te lossen mogen doorsnijdingen worden uitgeruild. Over dit 'uitruilbeginsel' schreef minister Van der Hoeven aan de Tweede Kamer¹: *“Het uitruilbeginsel is opgesteld om een toename van het aantal doorsnijdingen van hoogspanningsverbindingen in ons land te voorkomen. Dit betekent dat er per saldo geen kilometers bovengrondse hoogspanningslijnen met een spanning vanaf 110kV mogen bijkomen. Het uitruilbeginsel biedt hiermee de mogelijkheid om eventuele ruimtelijke knelpunten in stedelijk gebied, natuur en landschap te verbeteren.”*

Het uitruilprincipe is bedoeld om twee vliegen in één klap te slaan: nieuwe verbindingen aanleggen (zonder toename van het aantal kilometers doorsnijding) en tegelijkertijd ruimtelijke knelpunten oplossen.

Neem Breda: doorsneden door twee hoogspanningsverbindingen en honderden gevoelige bestemmingen. Stel, men wil een nieuwe verbinding aanleggen, en de bestaande verbinding daarmee combineren. Dan zou dat een nieuwe doorsnijding betekenen. Om dit mogelijk te maken is in de SEV III het uitruilprincipe opgenomen. **De nieuwe doorsnijding wordt uitgeruild tegen een bestaand knelpunt.**



¹ Uitruilbeginsel in de SEV III, 28 mei 2010, kenmerk 31410 (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31410-18.html>).

De **Richtlijnen voor het MER van ZW380** sluiten hier naadloos op aan. In de richtlijnen wordt gevraagd om de aanleg van de nieuwe verbinding te gebruiken, om bestaande knelpunten (zoals gevoelige bestemmingen en ‘verrommeling’ van het landschap), op te lossen.

Paragraaf 3.1.3. van de richtlijnen schrijft voor dat het uitruilprincipe **niet gelijkwaardig** is aan bundelen, maar zelfs **zwaarder weegt** dan bundelen.

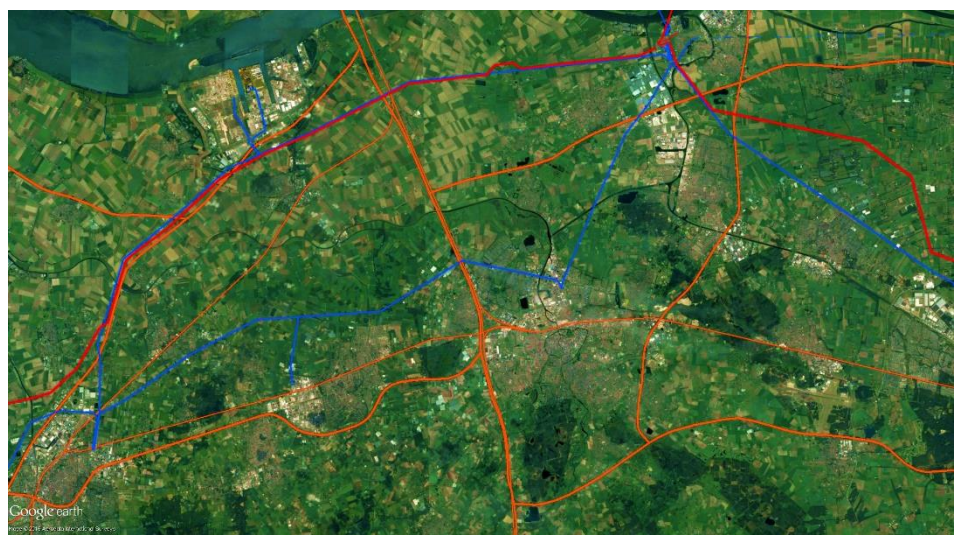
Bundelingsmogelijkheden

Het uitruilprincipe verplicht dus niet tot bundelen, maar dat heeft natuurlijk wel de voorkeur. Dan zou het aantal kilometers doorsnijding zelfs kunnen afnemen.

Voor het bundelen heeft TenneT diverse mogelijkheden. Zo kan er worden gebundeld met **bovenregionale infrastructuur**, zoals snelwegen en spoorlijnen (oranje).

Uiteraard kan er ook worden gebundeld met bestaande **hoogspanningslijnen**. Liefst met zware verbindingen zoals **380 kV-lijnen** (rood).

De meeste winst is te behalen bij de **150 kV-verbindingen** (blauw). Veel lijnen zijn uitgevoerd als solo-verbinding, en doorsnijden woonwijken en natuurgebieden. De aanleg van een nieuw tracé biedt de mogelijkheid om te combineren met zo’n verbinding, en dit soort ‘verrommeling’ van het landschap op te lossen.



Tracéalternatieven

De mate waarin de tracéalternatieven in deelgebied 3 bundelen, en de effecten die de tracés hebben, verschillen enorm (zie ook de bijlage, voor een meer gedetailleerde vergelijking):

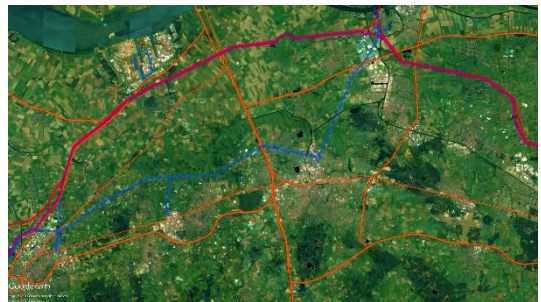
- **tracé Rood** is sterk gericht op het oplossen van stedelijke knelpunten. Zo'n **500 gevoelige bestemmingen** worden vrijgespeeld. Helaas gaat dat ten koste van de natuur. De doorsnijding van NNN-gebieden neemt bij dit tracé sterk toe (zie bijlage). Tracé Rood is een vrij tracé. Het totaal aantal kilometers doorsnijding blijft bij tracé Rood ongeveer **gelijk** aan de huidige situatie.



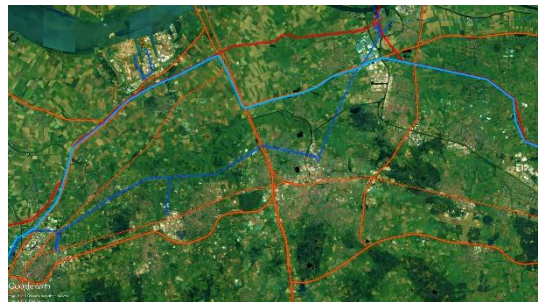
- **tracé Geel** speelt eveneens zo'n **500 gevoelige bestemmingen** vrij, maar het grootste deel van het tracé bundelt (met de snelwegen A17 en A59, en hoogspanningsverbindingen). Per saldo neemt bij dit tracé het aantal kilometers doorsnijding **af**, met zo'n **21,4 km** (zie ook de bijlage).



- **tracé Paars** geeft nauwelijks nieuwe doorsnijdingen, en zorgt per saldo voor een afname van de doorsnijdingen met zo'n **14,3 km**. Dit tracé lost echter nauwelijks knelpunten op: zo'n **60 gevoelige bestemmingen** worden vrijgespeeld.



- **tracé Blauw** heeft vergelijkbare effecten als tracé Paars. Het bundelt formidabel, maar brengt weinig verbetering in de bestaande situatie. Zo'n **60 gevoelige bestemmingen** en per saldo zo'n **14,3 km** kilometer doorsnijding worden vrijgespeeld.

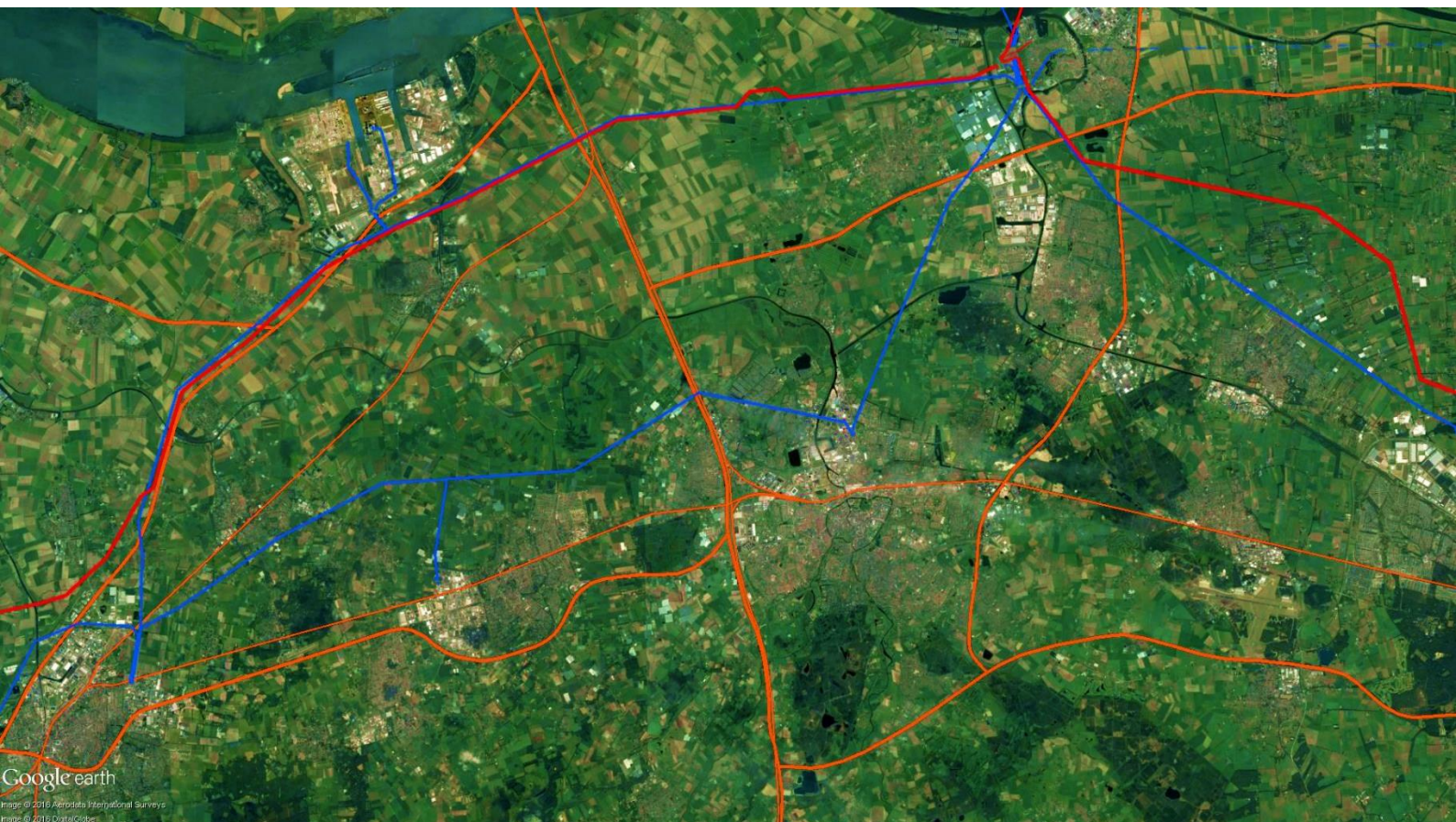


Het bovenstaande, en de informatie in de bijlage, zijn slechts een indicatie van de effecten van de tracéalternatieven voor wat betreft doorsnijdingen. Van het MER mag worden verwacht dat er een gedetailleerder inzicht wordt gegeven. Niet alleen in welke mate een tracé **bundelt** en hoeveel kilometer **nieuwe doorsnijding** een tracé tot gevolg heeft, maar vooral ook wat het tracé verbetert aan **bestaande knelpunten**, en hoeveel kilometer doorsnijdingen er (eventueel) wordt **opgeheven**.

De werkgroep vraagt de Monitoringscommissie:

- 1 haar advies nummer 003 aan te vullen met het uitrustingsprincipe (conform SEV III);
- 2 te bevestigen dat het 'uitrustingsbeginsel' boven bundeling gaat en zonder bezwaar kan worden toegepast om (zoveel als redelijkerwijs mogelijk is) bestaande knelpunten op te lossen (conform de Richtlijnen voor het MER van ZW380).

Referentiesituatie



Een overzicht van de huidige doorsnijdingen in West-Brabant:

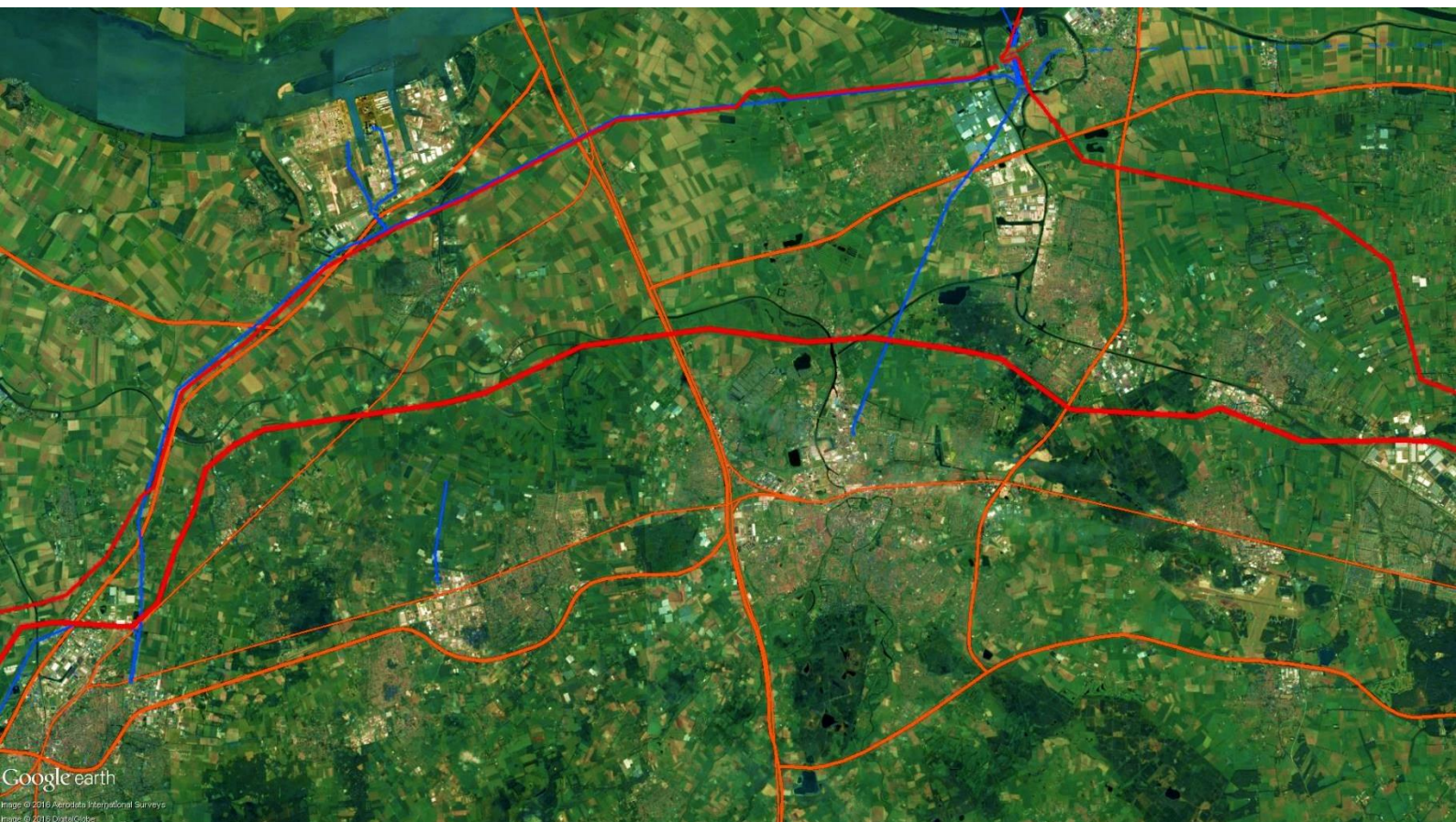
- **Rood:** bestaande 380 kV-verbindingen
- **Blauw:** bestaande 150 kV-verbindingen (deels te verwijderen in het kader van het uitrustingsbeginsel)
- **Oranje:** overige bovenregionale infrastructuur (snelwegen en spoorlijnen).

De grootste knelpunten van West-Brabant zijn:

- de 150 kV-lijn **Geertruidenberg - Waalwijk**, die Geertruidenberg en Raamsdonksveer doorsnijdt (zo'n 500 gevoelige bestemmingen). In ZW380 worden geen tracéalternatieven onderzocht die een oplossing bieden voor dit knelpunt.
- de 150 kV-lijn **Roosendaal - Breda**, die onder meer de Haagse Beemden van Breda doorsnijdt (zo'n 450 gevoelige bestemmingen). In ZW380 zijn twee tracés die dit knelpunt oplossen (tracé Rood en beide varianten van tracé Geel).



Tracé Rood

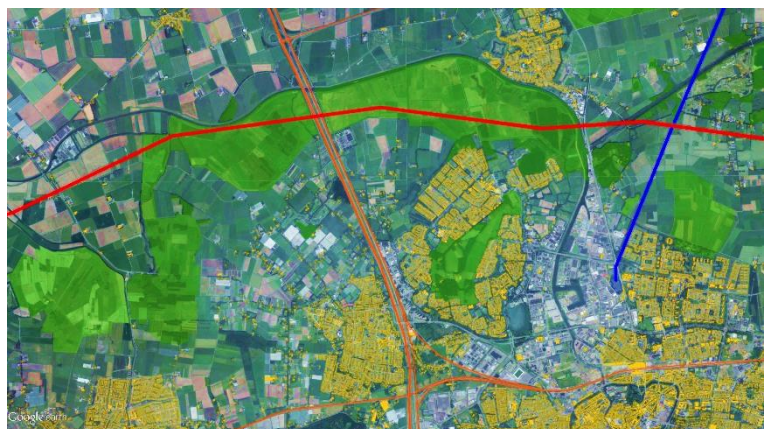


Tracé Rood is een schoolvoorbeeld van het uitruil-principe. De 150 kV-verbinding Roosendaal-Breda doorsnijdt een aantal NNN-gebieden (waar onder het landgoed Burgst), en een woonwijk.

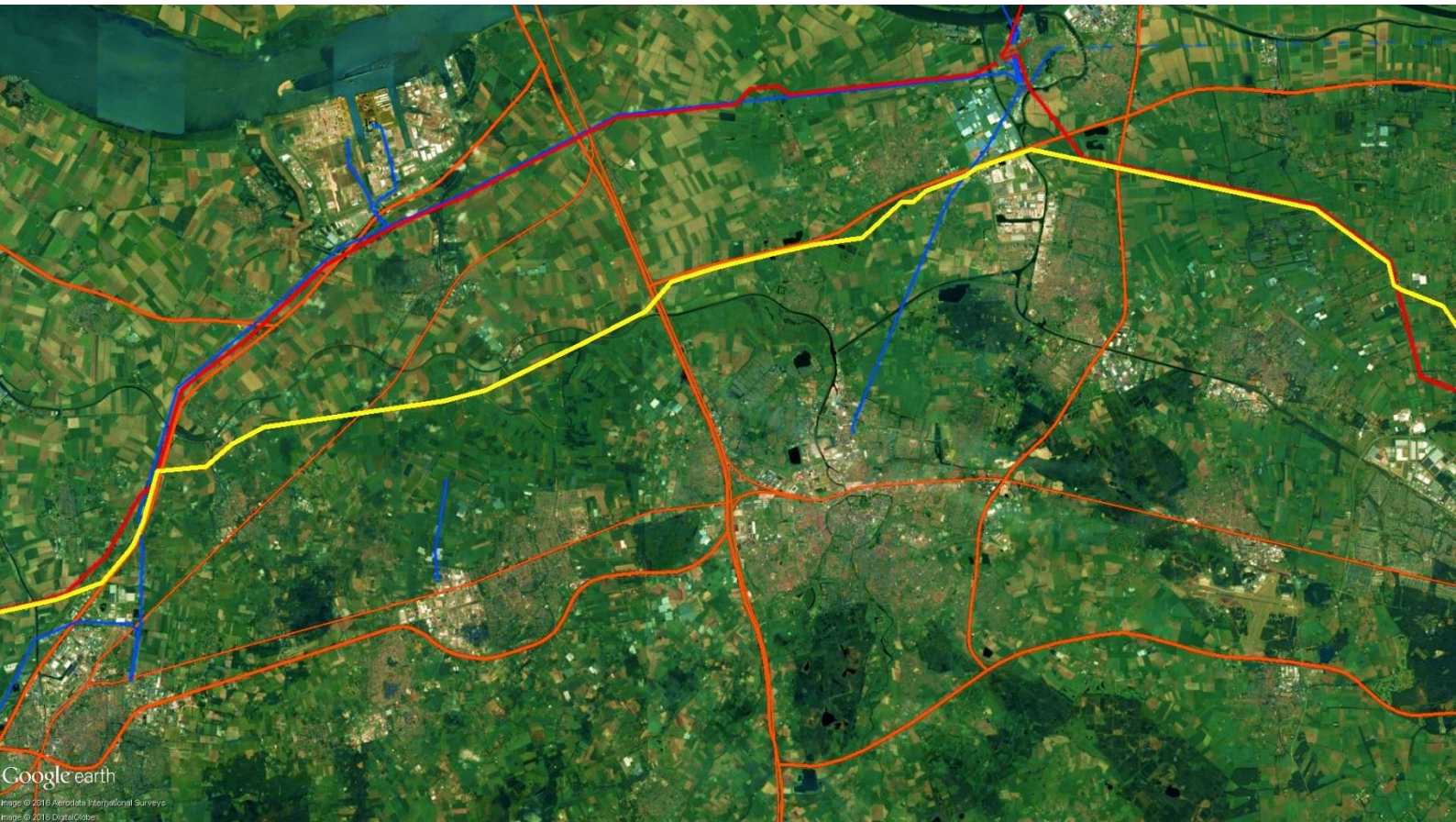
In tracé Rood wordt de ZW380 gecombineerd met deze verbinding. Het tracé gaat noordelijk tussen de woongebieden door. Helaas wordt daarbij een groot aantal NNN-gebieden doorsneden. Bovendien gaat tracé Rood als een ongebundelde solo-verbinding verder oostwaarts. Gevolg: geen verbetering in het aantal kilometers bovengrondse hoogspanningslijnen.

Samenvattend:

- **plus:** 500 gevoelige bestemmingen vrijgespeeld
- **min:** geen afname van lengte doorsnijdingen
- **min:** meer doorsnijding van NNN-gebieden



Tracé Geel



Ook tracé Geel biedt een oplossing voor zo'n **500 knelpunten** (met name in Oudenbosch en Breda), maar net even anders dat tracé Rood. In plaats van de NNN-gebieden te volgen, bundelt het tracé met snelweg A59 en de bestaande 380 kV-verbinding Geertruidenberg-Eindhoven.

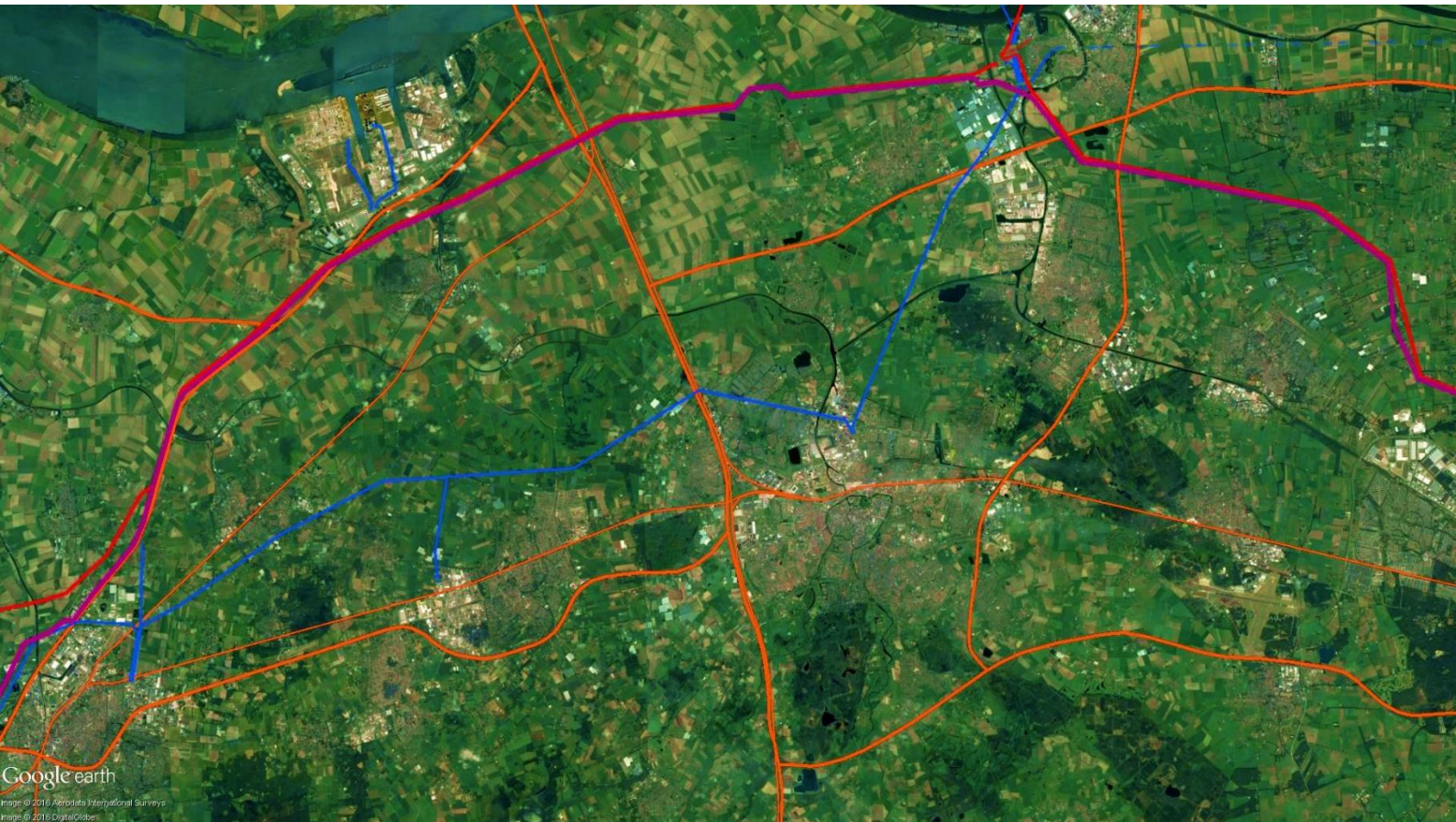
Tracé Geel maakt een nieuwe doorsnijding van zo'n 14,6 km, maar heft zo'n **36 km** aan problematische doorsnijdingen volledig op. Per saldo een winst van **21,4 km**.

Samenvattend:

- **plus:** 500 gevoelige bestemmingen vrijgespeeld
- **plus:** per saldo 21,4 km afname doorsnijdingen
- **min:** nieuwe doorsnijdingen



Tracé Paars

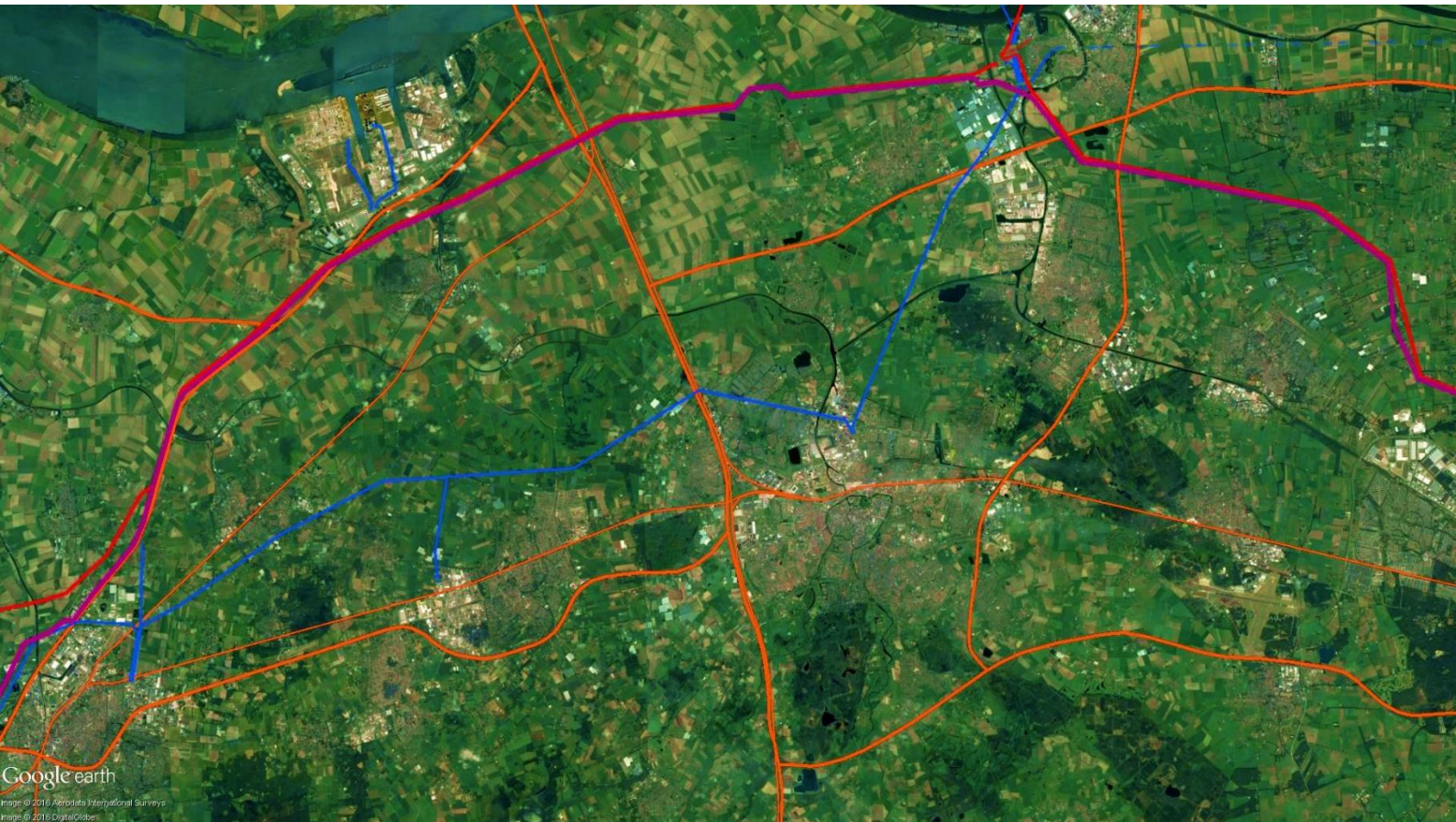


Tracé Paars scoort bijzonder goed op bundeling, maar lost nauwelijks bestaande knelpunten op. Er wordt zo'n **14,3 kilometer** aan bestaande doorsnijdingen opgeheven, maar slechts een zestigtal gevoelig bestemmingen vrijgespeeld.

Samenvattend:

- **min:** slechts 60 gevoelige bestemmingen vrijgespeeld
- **plus:** weinig nieuwe doorsnijdingen
- **plus:** afname van bestaande doorsnijdingen (beperkt)

Tracé Blauw



De effecten van tracé Blauw zijn vergelijkbaar met die van tracé Paars.

Samenvattend:

- **min:** slechts 60 gevoelige bestemmingen vrijgespeeld
- **plus:** weinig nieuwe doorsnijdingen
- **plus:** afname van bestaande doorsnijdingen (beperkt)