



## Het nieuwe beoordelingskader versus het advies

TenneT heeft aangekondigd op een aantal punten te zullen gaan afwijken van het door de Commissie MER uitgebrachte advies, en de daarop door de ministers van I&M en EZ opgestelde richtlijnen. De werkgroep heeft in deze beschouwing een aantal van de voorgenomen afwijkingen op een rijtje gezet, en van commentaar voorzien.

In paragraaf 3.1.3 adviseerde de Commissie MER kansen aan te grijpen om bestaande knelpunten en lokale 'verrommeling' van het landschap op te lossen:

De aanleg van de nieuwe hoogspanningsverbinding biedt kansen voor verbetering van bestaande knelpunten<sup>9</sup> en/of lokale 'verrommeling' van het landschap door aanwezige hoogspanningsverbindingen.<sup>10</sup>

<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.

EZ heeft bij TenneT aangegeven dat het oplossen van bestaande knelpunten **geen enkele rol mag spelen** in de beoordeling van tracés in het MER. Dit zou namelijk in strijd zijn met het huidige beleid van het ministerie van EZ. Aantallen vrijgespeelde gevoelige bestemmingen wel worden **geinventariseerd** in het MER, maar bij de effectbeoordeling van de tracés dienen ze (net als in het MER uit 2010) **volledig buiten beschouwing** te worden gelaten.

Ook het **oplossen van lokale 'verrommeling'** van het landschap mag **geen rol spelen** bij de keuze van het tracé. Het 'recht'trekken' van een bestaande verbinding, of meer afstand nemen tot woonwijken wordt **niet meegenomen** als een positief effect van een tracé. In tegendeel. Het wordt aangerekend als een nieuwe doorsnijding.

### Uitzondering op het bundelingsprincipe

Eveneens in paragraaf 3.1.3 adviseerde de commissie een uitzondering te maken op het bundelingsprincipe, indien er mogelijkheden waren om bestaande situaties te verbeteren:

Om nieuwe doorsnijdingen van het landschap te voorkomen wordt bij tracering 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.

Het voorgenomen beoordelingskader doet precies het omgekeerde. Op het ‘bundelingsdogma’ wordt **geen enkele uitzondering** gemaakt. In de effectbeoordeling wordt alleen gekeken naar nieuwe doorsnijdingen. Een tracé dat (in lijn met het advies) veel bestaande knelpunten vrijspeelt en verrommeling oplost zal hierdoor uitsluitend ‘strafpunten’ gaan krijgen. En een tracé dat niet of nauwelijks knelpunten oplost zal juist beter scoren.

Ook als een tracé een relatief kleine nieuwe doorsnijding veroorzaakt om honderden gevoelige bestemmingen vrij te spelen, dan nog wordt **uitsluitend de nieuwe doorsnijding** meegenomen in de effectbeoordeling. Verbeteringen van het landschap door het recht trekken van een bestaande verbinding (zelfs als de opgeheven doorsnijdingen drie keer zo lang zijn als de nieuwe doorsnijding) worden met dit beoordelingskader bestraft (zie ook de bijlage “Uitruilprincipe versus bundelen”).

## Geen onnodige deelgebieden

In paragraaf 3.1.3 adviseerde de commissie om de ontwerpogave integraal te benaderen:

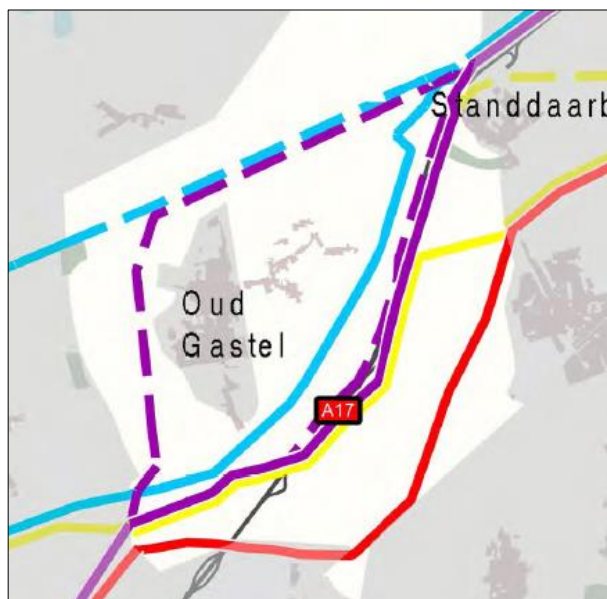
Geadviseerd wordt hierbij om de tracering van de hoogspanningsverbinding vanuit Borssele als integrale regionale ontwerpogave te benaderen, geen onnodige deelgebieden, deeltrajecten en deelbeschrijvingen te onderscheiden

In tegenstelling tot het advies heeft TenneT ervoor gekozen om het werkgebied van ZW380 Oost te verdelen in drie aparte deelgebieden (zie ook het kaartenboek met tracés voor de MER, pagina 8).

De grens tussen deelgebied 1 en 2 is zinvol. Op één minder realistische variant na komen alle tracéalternatieven daar bij elkaar (linksonder). Zo kan per deelgebied het deeltracé met de beste effecten worden gekozen.

De onderverdeling in deelgebied 2 en deelgebied 3 is onnodig en maakt de beoordeling ingewikkeld. De tracéalternatieven komen niet bij elkaar op de grens van deze deelgebieden (rechts), maar verlaten deelgebied 2 op twee verschillende locaties. Daardoor is het goed denkbaar dat het beste tracéalternatief uit deelgebied 2 niet aansluit op dat in deelgebied 3.

Juist het grensgebied tussen 2 en 3 is het meest complexe stukje tracé van de ZW380. Dicht op elkaar zijn daar twee bestaande hoogspanningslijnen, een overvolle buisleidingenstraat die dicht op snelweg A17 ligt, NNN-gebieden en woonwijken. De effecten op dit gebied zouden integraal moeten worden bekeken, en niet vanuit twee losse deeltracés, die mogelijk niet op elkaar aansluiten.



## Voorzorgbeleid volgen

In paragraaf 4.5 wordt geadviseerd het vigerende voorzorgbeleid toe te passen:

### Gezondheid

Bij de tracering zal volgens de startnotitie het vigerende voorzorgbeleid voor gezondheidsaspecten van elektromagnetische velden in acht worden genomen.

Het voorzorgbeleid schrijft voor: *“zo veel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in (...) de magneetveldzone.”*

In afwijking van het voorzorgbeleid is TenneT voornemens om **niet alle nieuwe situaties** in het MER te beschrijven, laat staan om daar rekening mee te houden bij de tracékeuze.

Bij bundeling met een bestaande hoogspanningslijn wordt het magneetveld van de nieuwe verbinding, maar ook dat van de bestaande verbinding breder. Dat houdt in dat er **niet alleen** nieuwe situaties ontstaan binnen het magneetveld van de **nieuwe** verbinding, maar ook in het (door bundeling breder geworden) magneetveld van de **bestaande** verbinding.

Op een aantal locaties staan woningen dicht op de bestaande hoogspanningslijnen, maar (nu nog net) buiten de magneetveldzone. Bij bundeling komen die woningen in de zone te staan. Dit zijn nieuwe situaties, waar het voorzorgbeginsel op van toepassing is. Door alleen te kijken binnen de magneetveldzone van de nieuwe verbinding worden bij sommige tracés mogelijk tientallen gevoelige bestemmingen ten onrechte buiten beschouwing gelaten.

De werkgroep heeft dit punt ook aangekaart bij de monitoringscommissie (zie de bijlage “Gevoelige bestemmingen”).

## Effectbeoordeling na de VKA-keuze

TenneT heeft het voornemen uitgesproken bepaalde zaken uit te gaan zoeken **na de VKA-keuze**. Dat houdt in dat in het MER niet alle effecten van tracés zullen worden beoordeeld.

Een voorbeeld. Er is een tracévariant die (ten opzichte van het best scorende tracéalternatief) **10,7 km doorsnijding** extra opheft, **160 gevoelige bestemmingen** meer vrijspeelt en leidt tot **grote besparingen**. Dit idee maakt een voorgenomen uitbreiding van een hoogspanningsstation overbodig, en voorkomt een kruising tussen ZW380 Oost en een bestaande 150 kV-verbinding. TenneT verklaarde het idee *out of scope*. Het loste namelijk **teveel** knelpunten op.

De gedachtegang bij TenneT lijkt te zijn:

- het uitruilbeginsel in de SEV III verplicht TenneT **minimaal** de lengte van het nieuwe tracé aan bestaande verbindingen te amoveren;
- van de ACM moet TenneT geld **doelmatig** besteden;
- een overbodige lijn amoveren kost geld;
- als TenneT meer amoveert dan er minimaal wordt geëist, dan maakt TenneT meer kosten dan strikt noodzakelijk, en dat is **niet doelmatig**;
- conclusie: ideeën die meer knelpunten saneren dan strikt noodzakelijk zijn **‘out of scope’**.

Uiteindelijk is het idee toch besproken met TenneT. Technisch lijkt er geen probleem te zijn. Wel moet nog worden gekeken of het ook strookt met de netstrategie van TenneT. Een afspraak om dat te doen is op het laatste moment afgezegd.

Nu is de insteek dat het idee zal worden bekeken **na de tracékeuze**. Gevolg? Alle pluspunten die het idee aan tracé Geel en Rood zou kunnen toevoegen worden nu in het MER buiten beschouwing gelaten (zie ook de bijlage “Effecten pas beoordelen na het MER”).

## Opmerkelijk rekenwerk

In het MER uit 2010 werd ‘opmerkelijk’ gerekend. Neem de meest linker kolom uit tabel 6.2. De nieuwe verbinding van dat tracé krijgt:

- 56 masten: 1,5 hectare
- 1 opstijgpunt: 0,1 hectare

Totaal nieuw ruimtebeslag: **1,6 hectare**. Helder.

Bij de verwijderde verbindingen verdwijnen 39 masten. Daarbij komt 1,0 hectare grond **vrij**. Volgens de tabel wordt het netto ruimtebeslag niet (1,5 plus 0,1 **minus** 1,0 =) **0,6 hectare**, maar **2,6 hectare** (?!?).

Wat ook opvalt is dat in het MER één en dezelfde maat is gehanteerd voor de oppervlakte van **nieuwe** en **te amoveren** masten.

In het nieuwe beoordelingskader lijkt dat ook het uitgangspunt te zijn. In de tabel met maten en afstanden van het beoordelingskader is slechts één afmeting opgegeven voor mastvoeten: 20 bij 50 meter, ofwel **0,1 hectare** per mastvoet. Voor een moderne Wintrackmast is dat een redelijk uitgangspunt. Echter, de te amoveren mastjes zijn veel kleiner. Die nemen een oppervlakte in van 8 bij 8 meter. Inclusief fundering zal bij het amoveren van zo’n mast hooguit 10 bij 10 meter vrijkomen. Daarvoor zou dus moeten worden gerekend met **0,01 hectare**: een tien keer zo klein oppervlak.

Als we aantallen uit de oude tabel doorrekenen met deze realistischere afmetingen, dan zou die er als volgt uit zien.

Deze getallen wijken sterk af van wat er in het MER uit 2010 werd gepresenteerd. Het verdient de aanbeveling om de berekeningen in het nieuwe MER goed te controleren...

Tabel 6.2 Fysiek ruimtebeslag deelgebied 1<sup>7</sup>

Alternatief	C150b1 = C150b2	C150n	C380b	C380n	N
<b>Ruimtebeslag nieuwe verbinding</b>					
Lengte (km)	19	20,6	19,7	19,5	12,5
Aantal masten	56	59	56	56	36
Mastvoet (ha)	1,5	1,5	1,5	1,5	0,9
Opstijgpunt (ha)	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>Totaal nieuw (ha)</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,0</b>
<b>Vrijkomende ruimte door verwijderen verbinding</b>					
Lengte (km)	13,8	13,8	20,2	20,2	10,0
Aantal masten	39	39	58	58	29
Mastvoet (ha)	1,0	1,0	1,5	1,5	0,7
Opstijgpunt (ha)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal vrijkomend (ha)</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,7</b>
<b>Netto ruimtebeslag in ha</b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,3</b>

<b>Ruimtebeslag nieuwe verbinding</b>					
Lengte	19,0	20,6	19,7	12,5	12,5
Aantal masten	56	59	56	56	36
Mastvoet (ha)	5,6	5,9	5,6	5,6	3,6
Opstijgpunt (ha)	0,1	-	-	-	0,1
<b>Totaal nieuwe (ha)</b>	<b>5,7</b>	<b>5,9</b>	<b>5,6</b>	<b>5,6</b>	<b>3,7</b>
<b>Vrijkomend</b>					
Lengte	13,8	13,8	20,2	20,2	10,0
Aantal masten	39	39	58	58	29
Mastvoet	0,4	0,4	0,6	0,6	0,3
Opstijgpunt	-	-	-	-	-
<b>Totaal vrijkomend</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>
<b>Netto ruimtebeslag</b>	<b>5,3</b>	<b>5,5</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>3,4</b>