

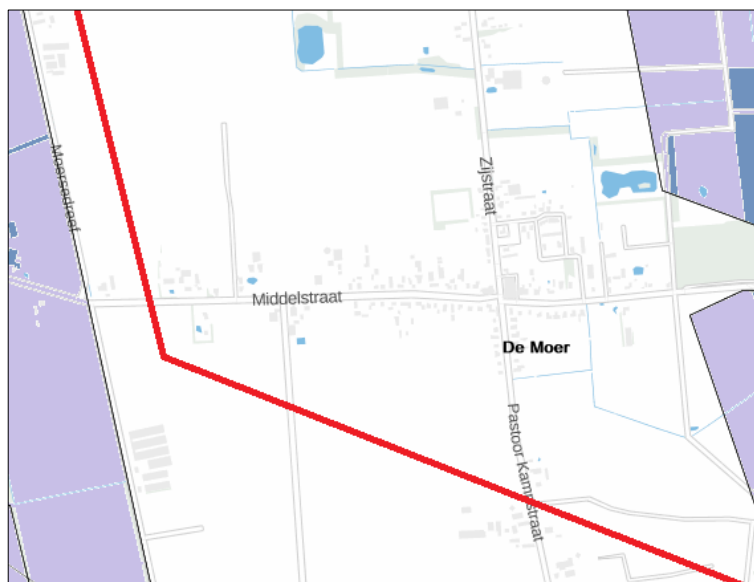


Magneetvelden en MER - aanbeveling 4

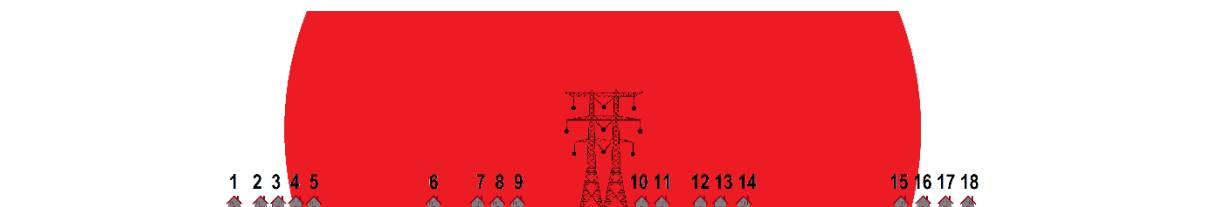
Een MER moet ook cumulatieve effecten beschrijven

Soms spelen er in een gebied meerdere projecten, die elkaar beïnvloeden. In een MER moet een initiatiefnemer (ook) de stapeffecten beschrijven, die ontstaan door combinatie met diens andere projecten in het gebied.

Een voorbeeld. TenneT werkt rond het dorp De Moer aan twee hoogspanningsprojecten. Het eerste project betreft de bestaande 380 kV-hoogspanningslijn in het dorp (de rode lijn op nevenstaande kaart).

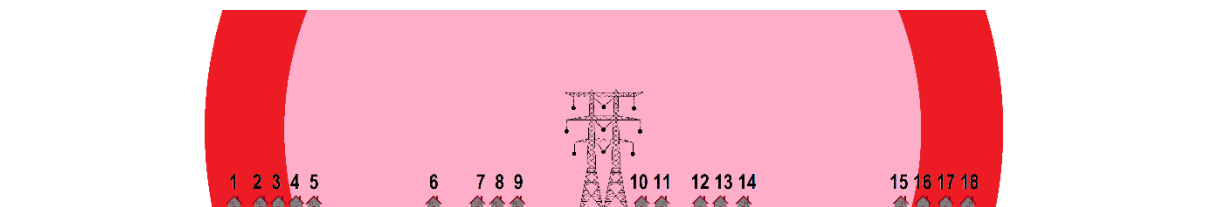


Deze verbinding, gebouwd in de jaren zestig in de vorige eeuw (en de oudste nog actieve 380 kV-lijn van Nederland) loopt van Geertruidenberg naar Eindhoven, en heeft een indicatieve > 0,4 µT-magneetveldzone van 2 x 150 meter:



TenneT gaat de transportcapaciteit van deze verbinding vergroten, van 1.645 MVA, via 1.975 MVA naar 2.635 MVA (bron: TenneT, KCD 2016, deel II, pagina 54 rechtsboven). De idee is om de geleiders te moderniseren, waarmee de ontwerpbelasting met zo'n 60 procent wordt verhoogd.

Volgens een vuistregel van het RIVM en het Kennisplatform EMV zal de > 0,4 µT-zone van deze verbinding door de wijziging toenemen van 2 x 150 meter naar zo'n 2 x 190 meter (rood):



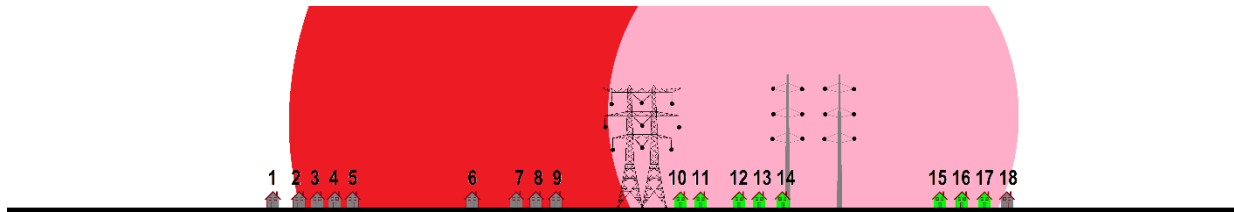
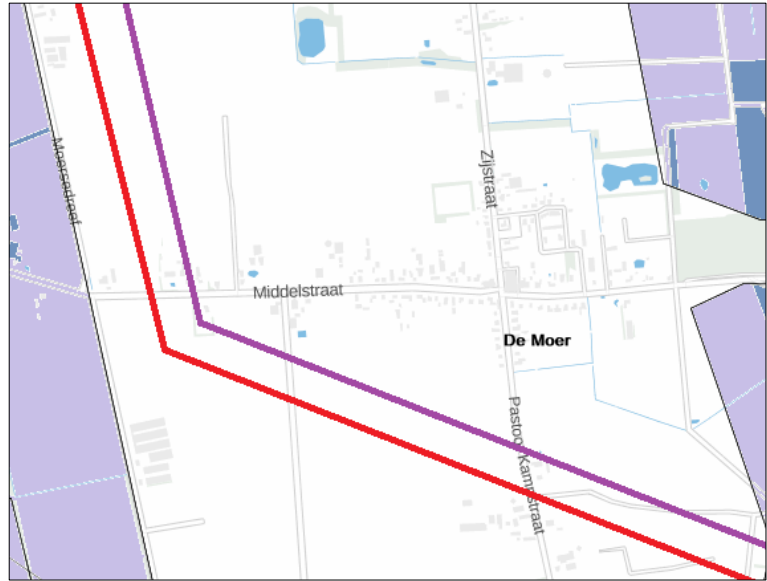
Mogelijk kan TenneT deze toename verminderen, door de zogeheten klokgetallen van de verbinding aan te passen. Voor de berekening van de magneetveldzone is dit echter niet relevant. De methode van het RIVM gaat uit van een 'worst case'-scenario: **“Voor de zoneberekening wordt aan elke zijde die combinatie van stroomrichtingen gebruikt die aan die zijde de breedste zone oplevert.”** Als door de verzwaring van de verbinding nieuwe woningen in de magneetveldzone terecht komen is het voorzorg-principe van toepassing.

Gebundeld tracé

Naast dit project werkt TenneT aan de aanleg van een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding, van Rilland naar Tilburg: **Zuid-West 380 kV Oost** (ZW380).

Van de alternatieven voor deze verbinding gaat één hoofdtracé uit van bundeling, aan de oostkant van de bestaande verbinding, door De Moer (de paarse lijn).

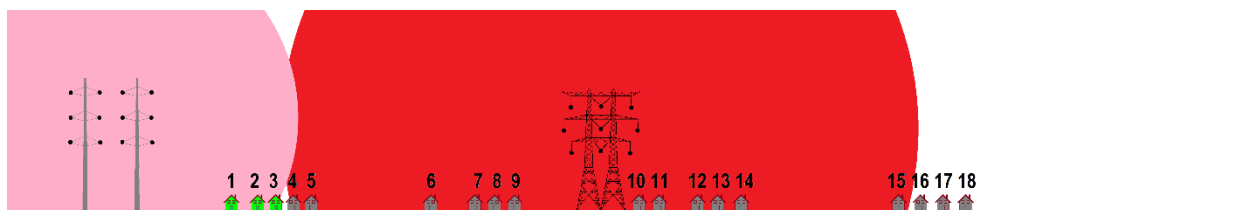
In het concept-MER voor de ZW380 (2010) werd uitsluitend gekeken naar de aantallen woningen, die zich bevinden in de magneetveldzone van de **nieuwe** verbinding:



Vrij tracé

Nu is er ook een vrij(er) tracé bedacht, ten westen van de bestaande verbinding (de blauwe lijn).

In het MER van ZW380 worden alleen woningen geteld, die in het magneetveld van de **nieuwe** verbinding komen. Dat zijn er minder dan in het oorspronkelijke plan. Er wordt geen rekening gehouden met de effecten van het verzwarringsproject bij de bestaande verbinding, dat leidt tot een vergroting van de huidige magneetveldzone. Evenmin wordt in het MER rekening gehouden met onderlinge beïnvloedingseffecten (zie ook aanbeveling 2).



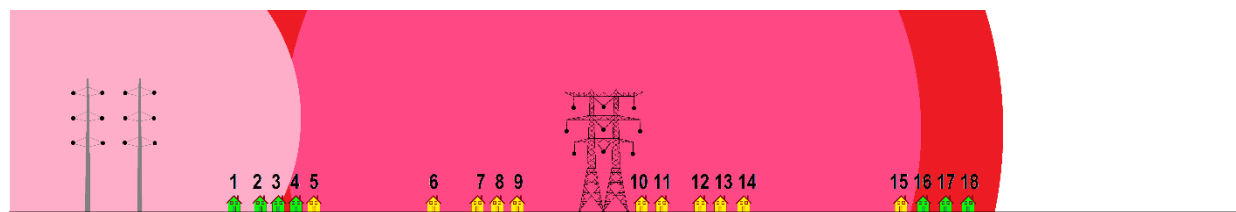
Gecombineerde oplossing

Er is ook een gecombineerde oplossing mogelijk. Daarin wordt de bestaande lijn verplaatst naar het oosten en gemoderniseerd. Daarna kan de nieuwe verbinding worden gebundeld met de verplaatste lijn. Bij die variant worden bijna alle bestaande gevoelige bestemmingen vrijgespeeld (het lichtgroene gebied):



Maar wat wordt de uitslag van het MER, als in de gecombineerde magneetveldzone van de oostelijke variant net wat meer woningen staan, dan rond het westelijke vrije tracé? Dan zou de westelijke variant (die bovenaan de vorige pagina staat en per saldo de meeste woningen in een magneetveldzone gevangen houdt), voor ZW380 als beste oplossing uit de bus kunnen komen.

Kijk nu eens naar de cumulatieve effecten, bij dat westelijke vrij tracé:



De groen gekleurde woningen stonden buiten de zone, maar komen daar na afronding van beide projecten in terecht. De gele woningen staan nu al in de zone, maar krijgen te maken met een toename van de veldsterkte. Als je dit totaalplaatje beoordeelt, in plaats van alleen te kijken naar de effecten in de magneetveldzone van ZW380, dan ligt een keuze voor een gecombineerde oplossing voor de hand.

Richtlijnen voor het MER

Eigenlijk zou deze aanbeveling niet eens ter discussie mogen staan. Pagina 18 van de **Richtlijnen voor het MER van ZW380** schrijft onder meer voor dat moet worden gekeken of het initiatief verenigbaar is met andere ruimtelijke plannen, en of er kansen zijn voor kwaliteitsverbetering van de leefomgeving:

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 voorkeurstracé.

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;

Heeft een initiatiefnemer in een bepaald gebied meerdere projecten lopen, dan moet worden gekeken naar het totaalplaatje. Ook de eventuele stapeleffecten van de projecten dienen te worden beschreven in het MER. En bij het maken van een afweging moeten oplossingen worden gekozen die per saldo de beste eindsituatie bieden.