

Vergaderjaar 2014–2015

**29 023**

**Voorzienings- en leveringszekerheid energie**

**Nr. 182**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 19 maart 2015

De vaste commissie voor Economische Zaken heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Economische Zaken over de brief van 3 februari 2015 inzake de Zuid-West 380 kV hoogspanningsverbinding (Kamerstuk 29 023, nr. 181).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 maart 2015. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Vermeij

Adjunct-griffier van de commissie,  
De Vos

## Inleiding

Op 13 februari jl. heeft de vaste commissie voor Economische Zaken mij een lijst van vragen toegestuurd inzake de tracékeuze voor de 380 kV-hoogspanningsverbinding in West-Brabant (Kamerstuk 29 023, nr. 181). Graag informeer ik uw Kamer hierbij over de laatste stand van zaken van dit dossier. Vervolgens zal ik ingaan op de gestelde vragen.

### Stand van zaken 380 kV-hoogspanningsverbinding West-Brabant

In mijn brief van 3 februari jl. (Kamerstuk 29 023, nr. 181) heb ik toegelicht waarom een nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding in West-Brabant noodzakelijk is en hoe ik ben gekomen tot het zuidelijke tracé als voorkeursvariant. In deze brief heb ik ook aangegeven dat ik heb gesproken met bestuurders en vertegenwoordigers van bewoners in de regio en hen in de gelegenheid heb gesteld om mogelijke alternatieve tracés voor de hoogspanningsverbinding in kaart te brengen. Mijn medewerkers en TenneT hebben hen desgevraagd van extra informatie voorzien. Zowel de regionale bestuurders als bewonersgroepen zijn voortvarend aan de slag gegaan met het opstellen van mogelijke alternatieve tracés.

In eerste instantie is zondag 15 maart afgesproken als uiterste datum voor het indienen van mogelijke alternatieve tracés. Daarna is afgesproken dat ik op vrijdag 20 maart a.s. een voorstel van de regionale bestuurders in ontvangst zal nemen. Ook andere regionale initiatieven, die uiterlijk 20 maart a.s. aan mij worden toegezonden, neem ik mee in het verdere traject.

Het vervolgetraject ziet er als volgt uit:

1. *Beoordeling van de aangedragen alternatieven door extern bureau en TenneT (tweede kwartaal 2015).*  
Ik zal op korte termijn een extern bureau en TenneT vragen de alternatieve tracés te toetsen op haalbaarheid. Dit externe bureau zal in contact treden met de initiatiefnemers van de aangedragen alternatieven en TenneT om tot een goed oordeel te komen.
2. *Besluit of alternatieven worden gewogen in MER-onderzoek (zomer 2015).*  
Op basis van de resultaten zal ik samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen of de alternatieven redelijkerwijs haalbaar zijn en worden meegenomen in het MER-onderzoek. Ik zal uw Kamer hierover informeren.
3. *Uitvoeren MER-onderzoek (derde en vierde kwartaal 2015).*  
Indien er alternatieven zijn aangedragen die redelijkerwijs haalbaar zijn, dan worden deze in het kader van de milieueffectrapportage onderzocht en afgewogen tegen het huidige voorgenomen zuidelijke tracé. Daarbij zal ik de regio betrekken.
4. *Besluit voorkeurstracé (begin 2016).*  
Op basis van de milieueffectrapportage zullen de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik begin 2016 de uiteindelijke bestuurlijke afweging maken over het voorkeurstracé. Ik zal uw Kamer te zijner tijd informeren over het voorkeursalternatief.

Ik heb er vertrouwen in op deze wijze te kunnen komen tot een tracé dat zo breed mogelijk gedragen wordt in de regio.

### Beantwoording gestelde vragen

Hieronder ga ik in op de lijst van vragen zoals de vaste commissie voor Economische Zaken die mij op 13 februari jl. heeft toegestuurd.

1

Zijn er nog andere alternatieve tracés in beeld? Andere dan vanuit de regio aangedragen?

Antwoord

In het kader van de milieueffectrapportage (MER) zijn in 2009 in overleg met de regio twee haalbare tracés onderscheiden. Het noordelijke tracé kwam in 2011 als beste optie naar voren en is toen door de toenmalige Ministers van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en van Infrastructuur en Milieu aangewezen als voorgenomen tracé. Nieuw inzicht in 2014 leerde echter dat dit noordelijke tracé technisch onwenselijk is, waardoor nu het zuidelijke alternatief het voorgenomen tracé is.

Zoals aangegeven in mijn brief van 3 februari jl. (Kamerstuk 29 023, nr. 181) heb ik bestuurders in de regio (samenwerkingsverband gemeenten, provincie en waterschap Brabantse Delta) en actie- en bewonerscomités in de gelegenheid gesteld om alternatieve tracés aan te dragen. Ik heb zelf op voorhand geen andere alternatieven in gedachten.

2

Wie is er verantwoordelijk voor het nemen van een tracé-besluit?

Antwoord

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening ben ik samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor het nemen van het besluit over een tracé. Dit doen we op basis van een zorgvuldig proces in overleg met betrokken overheden, organisaties en bewoners en op basis van advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. De volgende stappen zijn tot nu toe gezet:

1. Bepalen noodzaak nieuwe verbinding door de toenmalige Ministers van Economische Zaken (EZ) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) (2008);
2. Startnotitie voor de milieueffectrapportage (2009). In de startnotitie is het zoekgebied vastgelegd en zijn de mogelijke alternatieven globaal beschreven. De Commissie voor de m.e.r. heeft advies uitgebracht op de startnotitie (september 2009). Het advies van de Commissie voor de m.e.r. is in zijn geheel overgenomen en daarna zijn de richtlijnen voor het milieueffectrapport vastgesteld (najaar 2009);
3. Uitwerken tracéalternatieven (2009). Over de tracéalternatieven is veelvuldig overleg gepleegd met provinciale en lokale overheden en (belangen)organisaties. Ook zijn hierover informatie- en inspraakavonden georganiseerd (najaar 2009);
4. Vaststellen te onderzoeken tracéalternatieven noordelijk en zuidelijk tracé door Ministers van VROM en EZ (eind 2009);
5. Milieueffectonderzoek (start 2009);
6. Keuze voor voorgenomen noordelijk tracé door de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (maart 2011).
7. Uit onderzoek van DNV-GL in opdracht van TenneT komt naar voren dat het noordelijk tracé onwenselijk is (juli 2014);
8. Uit onderzoek blijkt dat het niet goed mogelijk is om de verbinding in een andere vorm op het noordelijk tracé uit te voeren, omdat dit een substantiële toename van het aantal gevoelige bestemmingen tot gevolg zou hebben (juli-augustus 2014);
9. Besluit van mij en de Minister van Infrastructuur en Milieu voor voorgenomen zuidelijk tracé (augustus 2014);
10. Diverse besprekingen met de regio, waarna de regio in de gelegenheid is gesteld om met alternatieven te komen (september-maart 2015).

3

Hoeveel recreatiebedrijven en golfbanen liggen op korte afstand van het zuidelijke tracé, hoeveel op het A59-tracé?

Antwoord

Bij het zuidelijke voorgenomen tracé liggen drie campings/vakantieparken en twee golfbanen binnen 100 meter van het voorgenomen tracé. Bewonerscomités hebben aangegeven een variant langs de A59 aan te zullen dragen. Ik heb in mijn gesprek met de vertegenwoordiging van bewoners aangegeven dat het in dit stadium gaat om alternatieven op hoofdlijnen en dat ik van hen geen volledig uitgewerkt tracé verwacht op hetzelfde niveau als het zuidelijke tracé. Het is op dit moment dan ook nog te vroeg om aan te geven in hoeverre recreatiebedrijven en golfbanen op korte afstand liggen van een A59-variant.

4

Wat zouden de kosten zijn van het toevoegen aan de milieueffectrapportage van het tracé langs de A59?

Antwoord

Allereerst wordt bekeken welke alternatieven redelijkerwijs haalbaar zijn. Pas dan kan worden bezien wat het eventuele meerwerk is voor aanvulling van de milieueffectrapportage.

5

Bent u het ermee eens dat het – gezien de impact – van belang is dat er binnen de regio draagvlak bestaat voor het voorgenomen tracé?

Antwoord

Nederland heeft een zeer betrouwbaar landelijk elektriciteitsnetwerk. De zekerheid dat er stroom is voor burgers en bedrijven, is bijna 100 procent. Dat wil het kabinet graag zo houden en daarom wordt gewerkt aan een nieuwe hoogspanningsverbinding in Noord-Brabant. Vanzelfsprekend streef ik daarbij naar draagvlak in de regio. Een besluit over een tracé wordt genomen op basis van verschillende belangen. Elk alternatief zal effecten hebben op de omgeving en mensen die er wonen. Regelmatig hebben verschillende partijen voorkeuren voor verschillende alternatieven. Het is de verantwoordelijkheid van het kabinet om hierin, in goed overleg met de betrokken partijen, een afweging te maken.

6

Op welke manier garandeert u dat er een zorgvuldig en onafhankelijk toetsingsproces van de aangedragen tracés plaatsvindt?

Antwoord

Ik zal een extern bureau vragen de alternatieve tracés te toetsen op haalbaarheid op basis van MER-specifieke eisen, het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening, landschappelijke inpassing en technische eisen. Daarnaast zal TenneT mij adviseren over de technische aspecten. TenneT is immers verantwoordelijk voor het Nederlandse hoogspanningsnetwerk en vanuit die hoedanigheid verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de nieuwe verbinding.

Vervolgens zal ik op basis van de resultaten samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen over of de alternatieven haalbaar zijn en in hoeverre er een aanvulling op de milieueffectrapportage dient te worden gemaakt. Indien dit laatste het geval is, zullen de haalbare alternatieven in het kader van de milieueffectrapportage worden onderzocht en afgewogen tegen het huidige voorgenomen zuidelijke tracé.

Tenslotte zal er een bestuurlijke afweging plaatsvinden en wordt een voorontwerp-inpassingsplan opgesteld. Over dit voorontwerp vindt overleg plaats met de betrokken bestuursorganen. Het inpassingsplan en de milieueffectrapportage doorlopen op basis van de rijkscoördinatiergeling een advies- en zienswijzeprocedure. Eenieder kan een zienswijze indienen op het ontwerpbesluit, waarna de mogelijkheid van beroep open staat bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7

Kunt u bevestigen dat door de aanleg van het zuidelijke tracé 200 hectare Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en 400 hectare weidevogelgebied wordt aangetast? Zo niet, hoeveel hectare EHS en weidevogelgebied wordt wel aangetast?

Antwoord

Nee. Onlangs is de milieueffectrapportage voor het gehele traject Borssele/Tilburg gepubliceerd. Voor de beschermde natuurgebieden (Natura 2000, Beschermde Natuurmonumenten of landelijk natuurnetwerk) zijn in dit MER-onderzoek winst/verlies-berekeningen gemaakt om de verschillende effecten van de tracés te vergelijken. Daarbij wordt uitgegaan van het ruimtebeslag van de mastvoeten.

Bij het zuidelijke tracé (traject Roosendaal – Tilburg) wordt het verlies van natuurgebied ingeschat op 4,5 hectare. Op dit moment staan de mastposities echter niet vast. Bij de optimalisatie van het zuidelijke tracé kan hiermee nog geschoven worden, waardoor het verlies af of toe kan nemen. Pas als de mastposities vaststaan kan een exacte berekening worden gemaakt. Voor de winst/verlies-berekening van het leefgebied voor vogels is in het MER-onderzoek gekeken naar gebieden die in het Natuurbeheerplan 2013 van de provincie Noord-Brabant zijn aangeduid als agrarisch natuurbeheertype weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied. Het zuidelijk alternatief doorkruist geen aangewezen ganzenfoerageergebied of aangewezen weidevogelgebied. Er wordt dus geen aangewezen weidevogelgebied aangetast.

Nadat besluitvorming heeft plaats gevonden over de exacte situering van het tracé wordt de exacte compensatieopgave bepaald. Daarbij wordt niet alleen naar het netto areaalverlies gekeken, maar ook naar andere aantastingen zoals de vervanging van bomen onder de verbindingen. Dit zal uiteindelijk volgens de hiervoor geldende regels gecompenseerd worden.

8

Hoe groot zijn de bedrijfseconomische en de maatschappelijke kosten van het zuidelijke tracé?

Antwoord

De kosten van de hele verbinding van Borssele naar Tilburg worden geschat op circa 1 miljard euro. In deze kosten zijn geen indirecte maatschappelijke kosten opgenomen. In algemene zin kan worden gezegd dat de grootste kostenpost van een nieuwe hoogspanningsverbinding bestaat uit de bouw. Daarbij speelt de lengte een rol; hoe langer het tracé, hoe hoger de kosten. Ook kunnen bepaalde technische oplossingen kostenverhogend zijn (bijvoorbeeld het kruisen van een andere verbinding). Daarnaast spelen kosten als vergoedingen in de sfeer van zakelijk recht een rol. De kosten die TenneT maakt voor een tracé mogen, mits doelmatig, doorberekend worden in de tarieven. De ACM zal deze kosten te zijner tijd toetsen. Maatschappelijke kosten van de hoogspanningsverbinding worden ook via de milieueffectrapportage in beeld gebracht. Vervolgens nemen de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik

een beslissing op basis van milieu, technische en financiële overwegingen.

9

Hoe schat u de impact op de natuur in van het zuidelijke tracé ten opzichte van alternatieve tracés?

Antwoord

Zoals ik in de inleiding heb aangegeven, heb ik de regio in de gelegenheid gesteld om tot en met 20 maart alternatieven aan te dragen. Het is op dit moment dan ook nog te vroeg om aan te geven hoe de impact op natuur zich in de verschillende alternatieven verhoudt tot het zuidelijke tracé. In de beantwoording van vraag 6 geef ik aan hoe de verschillende alternatieven worden gezien, ook ten aanzien van de effecten op natuur.

10

Bent u op de hoogte van brede inspanningen (partijen en beleidsvelden) binnen het landschapspark «De Open Linie» tussen Oosterhout en Breda met bijbehorende elementen en resultaten?

Antwoord

Ja. In het antwoord op vraag 7 heb ik aangegeven op welke wijze natuur- en landschapsbelangen bij de tracékeuze in het MER-onderzoek worden gewogen. Indien dit landschapspark geraakt wordt door een tracé zal in overleg met partijen gekeken worden welke maatregelen nodig en mogelijk zijn.

11

Bent u bereid om voor het zuidelijke tracé en de alternatieve tracés een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) te doen? Zo neen, waarom niet?

Antwoord

De maatschappelijke baten van de 380 kV-hoogspanningsverbinding bestaan uit de borging van de betrouwbaarheid van de elektriciteitsvoorziening in Nederland. Nederland heeft een zeer betrouwbaar landelijk elektriciteitsnetwerk. De zekerheid dat er stroom voor burgers en bedrijven is, is bijna 100 procent. Dat wil het kabinet graag zo houden. Transport vindt steeds meer over lange afstanden plaats, ook land-overschrijdend. De Europese energiemarkt is steeds meer fysiek verweven. De nationale energienetten worden aan elkaar gekoppeld, zodat elektriciteit altijd beschikbaar is tegen een prijs die zo concurrerend mogelijk is. Ook maakt een sterk verbonden Europees netwerk de inpasbaarheid van grootschalige opwekking van hernieuwbare energie beter mogelijk. Een stabiel 380 kV-hoogspanningsnet is noodzakelijk om deze transporten aan te kunnen. Daarbij dient de elektriciteit die in Zeeland wordt opgewekt, waaronder wind op zee, afgevoerd te worden naar de landelijke ring. De stroom die in Zeeland wordt opgewekt kan namelijk niet in zijn geheel worden afgenomen in Zeeland. Om al deze bewegingen op te vangen is het van groot belang dat er een robuuste hoofdinfrastructuur is van 380 kV-hoogspanningsverbindingen. Bij de afweging voor een tracé nemen de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik een beslissing op basis van milieu, technische en financiële overwegingen. Op deze wijze worden de maatschappelijke kosten van de verschillende tracés gewogen. Het kabinet informeert de Kamer over het voorkeurstracé en de gemaakte afweging. Een aanvullende Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse acht ik daarom niet nodig.

12

Kunt u aangeven of het technisch mogelijk is om de hoogspanningsleiding ondergronds aan te leggen? Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen? Zo niet, waarom niet?

Antwoord

In Nederland worden hoogspanningsverbindingen in beginsel bovengronds aangelegd. Technisch is ondergrondse aanleg mogelijk. Echter uit het oogpunt van leveringszekerheid zijn er risico's verbonden aan ondergrondse aanleg over langere trajecten. Het gaat dan om risico's voor de stabiliteit van het landelijke hoogspanningsnet en daarmee voor de leveringszekerheid van elektriciteit. Wereldwijd is tot op heden nog maar weinig ervaring opgedaan met verkabelen van 380 kV-hoogspanningsverbindingen in vermaasde netten. Wel is er steeds meer aandacht voor en worden mogelijkheden onderzocht. In 2008 heeft de toenmalige Minister van Economische Zaken met uw Kamer afgesproken dat nu eerst ervaring wordt opgedaan met de aanleg van maximaal 20 kilometer ondergrondse kabel. Deze wordt in de randstad volledig gerealiseerd (Kamerstuk 30 892, nr. 14). In deze verbinding wordt op een aantal plekken ondergrondse kabel toegepast met een totale lengte van 20 kilometer verbinding. Hierbij worden onder andere de effecten van spanningsstabiliteit (onder meer resonantie) en kortsluitvermogen gemonitord. TenneT heeft hiertoe in samenwerking met de TU Delft en Eindhoven een onderzoeksprogramma opgezet. Daarnaast bekijk ik welke ontwikkelingen er in andere landen zijn op dit gebied. Mochten de onderzoeken en ervaringen voldoende aanleiding vormen om het (voorlopig) vastgestelde maximum van 20 kilometer te heroverwegen, dan zal ik uw Kamer hierover informeren. Overigens heeft ook een ondergrondse kabel mogelijke effecten op de omgeving.

13

Zou decentrale energieopwekking in de regionale energiebehoefte kunnen voorzien, zodat opwaardering van de hoogspanningslijn overbodig wordt? Zo ja, bent u bereid deze mogelijkheid nader te onderzoeken?

Antwoord

Nederland heeft een zeer betrouwbaar landelijk elektriciteitsnetwerk. De zekerheid dat er stroom voor burgers en bedrijven is, is bijna 100 procent. Dat wil het kabinet graag zo houden. Om in de toekomst ook voldoende stroom over het landelijk transportnet te kunnen blijven vervoeren, is het noodzakelijk dat er een nieuwe 380 kV verbinding tussen Borssele en Tilburg wordt aangelegd. Transport vindt steeds meer over lange afstanden plaats, ook land-overschrijdend. De Europese energiemarkt is steeds meer fysiek verweven. De nationale energienetten worden aan elkaar gekoppeld, zodat elektriciteit altijd beschikbaar is tegen een prijs die zo concurrerend mogelijk is. Ook maakt een sterk verbonden Europees netwerk de inpasbaarheid van grootschalige opwekking van hernieuwbare energie beter mogelijk. Een stabiel 380 kV-hoogspanningsnet is noodzakelijk om deze transporten aan te kunnen. Daarbij dient de elektriciteit die in Zeeland wordt opgewekt, waaronder wind op zee, afgevoerd te worden naar de landelijke ring. De stroom die in Zeeland wordt opgewekt kan namelijk niet in zijn geheel worden afgenomen in Zeeland. Om al deze bewegingen op te vangen is het van groot belang dat er een robuuste hoofdinfrastructuur is van 380 kV-hoogspanningsverbindingen. Het belang van de nieuwe hoogspanningsverbinding in West-Brabant strekt dus verder dan het voorzien in de regionale energiebehoefte. Decentrale energieopwekking om in de regionale energiebehoefte te voorzien vormt dan ook geen volwaardig alternatief voor de hoogspanningsverbinding.

14

Op welke manier betreft u de Kamer bij het verdere besluitvormingsproces ten aanzien van het tracé Rilland-Tilburg?

Antwoord

Zoals ik in mijn brief van 3 februari jl. (Kamerstuk 29 023, nr. 181) heb aangegeven, verwacht ik rond de zomer van 2015 te kunnen besluiten of het wenselijk is om verder MER-onderzoek uit te voeren naar één of meerdere alternatieven voor het zuidelijk voorgenomen tracé. Ik zal uw Kamer hierover informeren.

15

Bent u bereid om naast de beoordeling door TenneT een onafhankelijk bureau de opdracht te geven om de alternatieven op technische aspecten te toetsen? Zo, nee waarom niet?

Antwoord

Zoals ik in het antwoord op vraag 6 heb aangegeven, zal ik een extern bureau vragen de alternatieve tracés te toetsen op haalbaarheid op basis van MER-specifieke eisen, het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening, landschappelijke inpassing en technische eisen. Daarnaast zal TenneT mij adviseren over de technische aspecten. TenneT is immers verantwoordelijk voor het Nederlandse hoogspanningsnetwerk en vanuit die hoedanigheid verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de nieuwe verbinding.

Op basis van de resultaten zal ik een besluit nemen over of de alternatieven haalbaar zijn. De haalbare alternatieven zullen vervolgens in het kader van de milieueffectrapportage worden onderzocht en afgewogen tegen het huidige voorgenomen zuidelijke tracé.

16

Zou u de Kamer kunnen toelichten hoe de risicoberekening van mastfalen gemaakt wordt? Hoe groot is de kans dat een mast daadwerkelijk omvalt?

Antwoord

De kans op mastfalen – doordat de mast bijvoorbeeld omvalt – is niet als zodanig onderzocht. De kans hierop wordt namelijk zeer klein geacht. De gevolgen van mastfalen zijn echter zeer groot, zo blijkt uit het in vraag 2 aangehaalde DNV-GL-onderzoek. Dit onderzoek is gericht op deze grote gevolgen. De Minister van Infrastructuur en Milieu en ik hebben om die reden besloten dat het voorgenomen noordelijke tracé uit 2011 niet langer de voorkeur heeft.

17

Kunt u toelichten of er aanwijzingen zijn dat knelpunten ten aanzien van het voorgenomen tracé oplosbaar zijn?

Antwoord

Het zuidelijke voorgenomen tracé is gekozen omdat er relatief weinig gevoelige bestemmingen zijn. Zoals in de beantwoording van vraag 7 is aangegeven, heeft het tracé ook effect op het landelijk natuurnetwerk. Bij de verdere optimalisatie zal eerst worden bekeken of deze knelpunten oplosbaar zijn. Zo niet, dan zal in overleg met de betrokkenen naar een maatwerkoplossing worden gezocht. Verlies van natuurwaarden wordt gecompenseerd. Zo wordt maximaal geprobeerd knelpunten op te lossen.

18

Bent u bereid om de technische knelpunten ten aanzien van het voorgenomen tracé tegen het licht te laten houden door een onafhankelijke partij?



Antwoord

TenneT is verantwoordelijk voor de aanleg van de verbinding en als landelijk netbeheerder bij uitstek geschikt om te beoordelen wat technisch wel en niet kan. Het voorgenomen zuidelijke tracé kent geen technisch onoplosbare knelpunten. Op dit moment zie ik dan ook geen aanleiding om een onafhankelijke partij om een second opinion te vragen. Mocht dit later alsnog nodig blijken, dan zal ik dit uiteraard overwegen.

19

Bent u bereid de bewonersinitiatieven zodanig te ondersteunen opdat hun alternatieven evenwaardig kunnen worden meegewogen?

Antwoord

Ja. Ik heb de actie-/bewonerscomités dezelfde relevante uitgangspunten verstrekt als bestuurders om alternatieven op te stellen. Ook heb ik vragen over de uitgangspunten beantwoord. Overigens hoeven de aangedragen alternatieven niet tot in detail uitgewerkt te worden. Het gaat om alternatieven op hoofdlijnen. Deze worden – indien haalbaar – in opdracht van mijn ministerie verder uitgewerkt. Zoals ik in het antwoord op vraag 15 heb aangegeven wordt een extern bureau ingeschakeld om te beoordelen of de alternatieven redelijkerwijs haalbaar zijn.

20

Bent u van mening – gezien de voorbereidingstijd die het tracé heeft gekost – dat het reëel is om de regio slechts zes weken te geven om een alternatief uit te werken? Bent u bereid deze termijn in overleg met de regio te verlengen?

Antwoord

Zoals ik in de inleiding van deze brief heb aangegeven, heeft de regio tot 20 maart de tijd om alternatieven voor te stellen. Deze termijn acht ik voldoende om tot een tracé op hoofdlijnen te komen. Het is niet nodig dat de regio de aangedragen alternatieven ook uitwerkt. Alternatieven worden – indien haalbaar – verder in opdracht van mijn ministerie uitgewerkt.

21

Op welke manier weegt u draagvlak in de regio mee in de definitieve afweging?

Antwoord

Het is een gezamenlijk belang dat wordt gekozen voor een optimaal tracé op basis van een zorgvuldig proces. In alle stappen die sinds 2008 in dit traject zijn gezet en ook in de stappen die nog zullen volgen, staat zorgvuldigheid voorop. Daarom vindt overleg plaats met lokale overheden en bewonersorganisaties en wordt, zoals nu het geval is, de regio in staat gesteld om alternatieven uit te werken. Uiteindelijk ben ik samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk voor de definitieve afweging. Deze afweging vindt plaats in het kader van het voorontwerp inpassingsplan. Over het voorontwerp-inpassingsplan vindt eerst bestuurlijk overleg plaats met de regio en daarna volgt een zienswijzeprocedure. Eenieder kan een zienswijze indienen op het ontwerpbesluit, waarna de mogelijkheid van beroep open staat bij de afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State.

22

Kunt u toelichten op welke wijze de aangedragen alternatieven transparant en onafhankelijk worden beoordeeld? Aan de hand van welke uitgangspunten worden de aangedragen alternatieven getoetst?

Antwoord  
Zie het antwoord op vraag 6.

23  
Hoe garandeert u de onafhankelijke en transparante toetsing van alle alternatieven?

Antwoord  
Zie de antwoorden op de vragen 6 en 15.

24  
Kunt u zich voorstellen dat de bewoners zich niet serieus genomen voelen nu u doorgaat met de werkzaamheden voor het zuidelijk tracé en geen initiatief neemt hun alternatieven mee te nemen in de m.e.r.?

Antwoord  
Vanzelfsprekend neem ik de bewoners serieus. Bewoners worden in verschillende besluitvormingsfasen betrokken. In het kader van de milieueffectrapportage zijn in 2009 twee haalbare tracés onderscheiden in overleg met de regio. Ook nu heb ik de actie- en bewonerscomités uitgenodigd met alternatieven te komen. Als de alternatieven haalbaar zijn, worden ze meegenomen in de MER-onderzoek. Zie verder het antwoord op vraag 15.

25  
Kunt u toelichten op welke wijze u de lokale en regionale overheden, evenals de betrokken bewoners in de regio zult betrekken bij de beoordeling van de voor- en nadelen van de alternatieven?

Antwoord  
Zoals in de beantwoording van vraag 15 is aangegeven, zal een extern bureau de alternatieven onderzoeken. Om tot een goed oordeel te komen zal dit bureau in contact treden met de regionale bestuurders, bewonersgroepen en met TenneT.

26  
In hoeverre en op welke manier wordt de regio betrokken bij de verdere (detail)uitwerking na de zomer van 2015? Kunt u het exacte proces toelichten en bent u ook voornemens de Tweede Kamer daarbij te betrekken?

Antwoord  
Allereerst wordt beoordeeld of de aangedragen alternatieven haalbaar zijn. Zo niet, dan zal ik verder gaan met de optimalisatie van het zuidelijke voorkeurstracé. Als een of meer aangedragen alternatieven wel redelijkerwijs haalbaar zijn, dan zal eerst aanvullend MER-onderzoek plaatsvinden. Ik zal de Kamer over dit besluit informeren.

Op basis van het MER-onderzoek zal ik samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit nemen over het voorkeurstracé (het huidige voorgenomen tracé of een alternatief). Bij de voorbereiding van dit besluit zal met regionale overheden overleg worden gevoerd. Ik zal de Kamer te zijner tijd informeren over het voorkeursalternatief.

Vervolgens wordt een voorbereidingsbesluit genomen en een inpasingsplan opgesteld. In dat kader is sprake van verdere (detail)uitwerking van het voorgenomen tracé in overleg met de regio. Gebruikelijk is dat voor deze optimalisatie eerst gesprekken plaatsvinden met de betrokken overheden. Er kan dan lokaal gekeken worden naar kleine verschuivingen van het tracé waar nodig en mogelijk. Zodra dit duidelijk is, kan gewerkt

worden aan de mastposities. Hiervoor zal contact nodig zijn met de betreffende grondeigenaren. Er kunnen dan nog wijzigingen in mastposities en locaties van werk- en bouwterreinen plaatsvinden. Er zal ook onderzoek plaats moeten vinden naar bijvoorbeeld de grondsoort, zodat voldoende informatie beschikbaar komt voor het bepalen van de juiste fundatie. Op basis van dit onderzoek kan het ook nog nodig zijn om kleine wijzigingen aan te brengen.

27

Bent u voornemens om een eventueel door de regio aan- en breed gedragen alternatief, mits technisch haalbaar en uitvoerbaar, in principe de voorkeur te geven?

Antwoord

Eerst moet de vraag beantwoord worden of er aanleiding is het MER-onderzoek aan te vullen met één of meer redelijkerwijs haalbare alternatieven (zie de inleiding en de antwoorden op de vragen 14 en 15). Mocht dit het geval zijn, dan dient vervolgens op basis van alle onderzoeksgegevens een afweging plaats te vinden tussen het zuidelijke voorgenoemde tracé en de aangedragen alternatieven. Vanzelfsprekend kan ik hier niet op vooruitlopen. Wel merk ik op dat het een gezamenlijk belang is dat op basis van een zorgvuldig proces wordt gekozen voor een optimaal tracé. Zie verder het antwoord op vraag 21.

28

Hoe kan het dat pas in augustus 2014 blijkt dat het eerder gekozen noordelijke tracé ongeschikt is voor de aanleg van 380 kV-hoogspanningskabels?

Antwoord

Op grond van onderzoek van DNV-GL heeft TenneT in juli 2014 geconstateerd dat de toepassing van 4-circuitverbindingen in de nationale 380 kV-ring en in de verbindingen die deel uitmaken van het Europese net (interconnectie) ongewenst is en moet worden vermeden, vanwege de grote gevolgen die het eventueel falen van een dergelijke verbinding heeft voor de leveringszekerheid en voor de internationale verplichtingen waaraan TenneT moet voldoen.

Om deze reden heb ik in de zomer van 2014 samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu onderzocht of het mogelijk was om de verbinding in een andere vorm op het noordelijke tracé uit te voeren. Dit had echter een substantiële toename van het aantal gevoelige bestemmingen tot gevolg. Om die reden is in augustus 2014 besloten om af te zien van het noordelijke tracé en de procedure voort te zetten op basis van het zuidelijke tracé. Deze mogelijkheid was aanwezig omdat eerder in de procedure was vastgesteld dat het zuidelijke tracé een haalbaar alternatief is.

29

Op basis waarvan is, na het afvallen van het noordelijke tracé, het zuidelijke tracé als meest geschikt in beeld gekomen?

Antwoord

Na gesprekken met de regio en inspraak- en informatieavonden voor bewoners is eind 2009 een keuze gemaakt voor twee onderscheidende alternatieven: een noordelijk tracé tussen Moerdijk en Geertruidenberg en een zuidelijk tracé tussen Roosendaal en Tilburg. Deze zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals die in de startnotitie voor de milieueffectrapportage zijn opgenomen. Op basis van onder meer de uitkomsten van het milieuonderzoek is in de eerste helft van 2011 een voorkeur uitgesproken voor het noordelijke tracé. Om eerder genoemde reden hebben de

Minister van Infrastructuur en Milieu en ik besloten om af te zien van het noordelijke tracé en de procedure voort te zetten met het zuidelijke tracé. Deze mogelijkheid was aanwezig omdat eerder in de procedure is vastgesteld dat het zuidelijke tracé een haalbaar alternatief is.

30

In hoeverre neemt u de zorgen over de gevolgen en de effecten van het voorgenomen zuidelijk hoogspanningstracé voor de leefomgeving, natuur en milieu mee in uw beoordeling van de ingebrachte alternatieven?

Antwoord

Deze effecten worden meegenomen in de MER-procedure. Zie verder de antwoorden op de vragen 6, 7 en 27.

31

Waarom geeft u in uw brief niet duidelijk aan binnen welke termijn u de alternatieven wil ontvangen?

Antwoord

Zoals ik in de inleiding heb aangegeven, is in eerste instantie zondag 15 maart afgesproken als uiterste datum voor het indienen van mogelijke alternatieve tracés. Daarna is afgesproken dat ik op vrijdag 20 maart a.s. een voorstel van de regionale bestuurders in ontvangst zal nemen. Ook andere regionale initiatieven, die uiterlijk 20 maart a.s. aan mij worden toegezonden, neem ik mee in het verdere traject.

32

Waarom kiest u niet voor een langere periode waarop alternatieven ingediend kunnen worden?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 20.

33

Kunt u toelichten op welke criteria de ingebrachte alternatieven voor het 380kV tracé tussen Rilland en Tilburg precies worden beoordeeld? Hoe worden deze criteria gewogen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 6.

34

Op welke overwegingen en argumenten baseert u de slechts mondeling gecommuniceerde termijn van zes weken?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 20.

35

Is volgens u zes weken een reële termijn, gezien de lange voorbereidingstijd van het tracé tot nog toe?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 20.

36

Bent u bereid om de mogelijkheid te geven om voor een langere periode alternatieven in te kunnen dienen zodat de alternatieven zo goed mogelijk onderbouwd kunnen worden? Bent u bereid deze termijn in overleg met de regio te verlengen?

Antwoord

Zie de inleiding van deze brief en de antwoorden op de vragen 20 en 31.

37

Op welke wijze brengt u samen met de bestuurders alternatieven in kaart? Hoe helpt u de bestuurders in de regio bij het in kaart brengen van alternatieven?

Antwoord

Zoals ik in het antwoord op vraag 21 heb aangegeven, is het een gezamenlijk belang dat wordt gekozen voor een optimaal tracé op basis van een zorgvuldig proces. Ik heb richting de regionale bestuurders aangegeven dat ik op goede gronden heb gekozen voor het zuidelijke voorgenomen tracé. Dit tracé is vanaf 2009 met de regio als mogelijkheid besproken (zie ook het antwoord op vraag 2). Vanuit de regio is de behoefte gebleken om alternatieven aan te dragen. Ik heb hen daartoe de gelegenheid geboden. Ik heb bestuurders informatie verstrekt om alternatieven in kaart te brengen. Ook zijn vragen over de tracerings vanuit de regio door medewerkers van mijn ministerie en van TenneT beantwoord. De alternatieven zal ik uiteraard serieus bekijken.

38

Ondersteunt u actiecomités, gemeenten en provincie bij het opstellen van alternatieven voor het geplande tracé? Hoe steunt u hen bij het opstellen van alternatieven?

Antwoord

Ja. Het is van belang dat partijen die met een alternatief willen komen zich ook houden aan de kaders die gelden voor nieuwe hoogspanningsverbindingen. Deze kaders heb ik op schrift gesteld en aan de partijen gestuurd. Daarnaast heb ik vragen van partijen beantwoord, die van belang zijn voor de ontwikkeling van alternatieven.

39

Laat u de gemeenten in samenwerking met relevante overheidsinstanties, onder andere TenneT, werken aan serieuze alternatieven die breed gedragen worden in de regio?

Antwoord

Ja. De gemeente, provincie en waterschap werken samen aan één alternatief, dat ze op 20 maart a.s. aan mij zullen aanbieden. Vragen vanuit de regio bij het opstellen van alternatieven zijn door TenneT en mijn ministerie zo goed mogelijk beantwoord.

40

Informeert u de Kamer over de aangedragen alternatieven en uw afwegingen voordat u een besluit neemt?

Antwoord

Ik verwacht in de zomer van 2015 samen met de Minister van Infrastructuur en Milieu te kunnen besluiten of het wenselijk is om verder onderzoek uit te voeren naar één of meerdere alternatieven voor het zuidelijke voorgenomen tracé. Ik zal de Kamer hier dan over informeren. Indien er alternatieven zijn aangedragen die redelijkerwijs haalbaar zijn, dan worden deze vervolgens in het kader van de milieueffectrapportage onderzocht en afgewogen tegen het huidige voorgenomen zuidelijke tracé. Daarbij zal ik de regio betrekken. De Minister van Infrastructuur en Milieu en ik zullen begin 2016 de uiteindelijke bestuurlijke afweging maken over het voorkeurs-tracé. Ik zal de Kamer te zijner tijd informeren over het voorkeursalternatief.

41

Hoe verhoudt zich volgens u het doorgaan van de voorbereidingen van het zuidelijk tracé tot het verzoek van de Kamer om geen onomkeerbare beslissingen te nemen?

Antwoord

Conform het verzoek van de Kamer zullen tot de nadere besluitvorming over de alternatieven geen onomkeerbare beslissingen worden genomen. Voorbereidende werkzaamheden worden daarmee niet stopgezet.

42

De Kamer heeft u gevraagd geen onomkeerbare stappen te zetten, toch gaat u door met de werkzaamheden rond het zuidelijk tracé; wat zijn de weggegooide kosten van die werkzaamheden, mocht alsnog voor een ander tracé gekozen worden?

Antwoord

Mijn ministerie en TenneT maken kosten die nodig zijn om tot een optimaal tracé te komen. In dat verband leidt de keuze voor een alternatief tracé niet tot «weggegooide kosten».

43

In hoeverre houdt u bij de afweging van de verschillende tracés rekening met milieu en natuurbelangen en met de onrust in de regio ten aanzien van gezondheidsrisico's?

Antwoord

Uiteraard speelt dit een rol bij de afweging. Milieu en natuurbelangen, waaronder de mogelijke effecten van magneetvelden op de omgeving, staan centraal in het kader van de milieueffectrapportage om te komen tot een optimaal, technisch haalbaar tracé.