

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3427

Vragen van de leden **Cegerek** en **Leenders** (beiden PvdA) aan de Minister van Economische Zaken over *berichten inzake de Zuid-west 380 kV Oost-hoogspanningsverbinding* (ingezonden 9 augustus 2016)

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 6 september 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met recente artikelen in BN DeStem inzake de Zuid-west 380 kV Oost-hoogspanningsverbinding (ZW380 Oost)^{1 2 3} en met publicaties op de website www.zw380.nl?⁴

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u ervan dat vrijwel alle indieners van alternatieven voor ZW380 Oost (namelijk: Hoogspanning Haagse Beemden, 380kVOosterhoutNee, Halderberge380kVNee, Bewonerscomité Oosterheide, Breda380kVNee en de Groep Franssen), zich niet erg serieus genomen voelen? Is daar naar uw opvatting een grond voor? Hoe beoordeelt u deze situatie in het licht van het verwerven van voldoende draagvlak in de regio, niet alleen bestuurlijk, maar ook bij de burgerbevolking?

Antwoord 2

Naar mijn mening worden de door u genoemde indieners serieus genomen. De indieners hebben acht alternatieven (met veel varianten) ingediend voor het tracé tussen Roosendaal / Borchwerf en Tilburg. Vanwege de overlap heeft Deltares geadviseerd op basis van de regionale voorstellen een beperkt aantal tracé-alternatieven / varianten te ontwikkelen. Met het advies van Deltares hebben alle indieners grotendeels ingestemd. Daarbij zijn de

¹ <http://www.bndestem.nl/regio/breda/forse-kritiek-op-tennet-van-380kvnee-en-hoogspanning-haagse-beemden-1.6159523>

² <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/actiecomit%C3%A9-halderberge-380-kv-het-trac%C3%A9-document-is-gekleurd-1.6169421>

³ <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/halderberge-wil-hoogspanningslijn-380kv-ten-westen-van-a17-1.6227258>

⁴ www.zw380.nl

nieuwste inzichten ten aanzien van risicozonering windturbines, afstandsnormering buisleidingen en mogelijkheden voor ondergrondse aanleg meegenomen. Ook zijn de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen in beschouwing genomen. In mijn brief d.d. 2 december 2015 (Vergaderjaar 2015–2016, Nr. 201) heb ik u hierover geïnformeerd.

In een intensief interactief proces met in totaal drie consultatierondes, werksessies en bilaterale contacten zijn de meest optimale realistische tracés ontwikkeld met de indieners. Vanzelfsprekend wijken zodoende de vier tracés en twee varianten af van de acht ingediende tracés en vele varianten. De samenwerkende overheden hebben in een brief aan de Minister van I&M en mij aangegeven dat er zorgvuldig is gewerkt met respect voor de ingediende tracés bij het bepalen van de optimale tracés in het tracédocument. De bewoners zijn geïnformeerd over het tracédocument in een nieuwsbrief en tijdens vijf goed bezochte informatieavonden. Dat betekent echter niet dat indieners van alternatieven, overheden en anderen zich kunnen vinden in alle onderdelen van het tracédocument. Vanuit de verschillende en conflicterende belangen wordt verschillend geoordeeld over het tracédocument. Dat blijkt ook uit de door u aangehaalde bronnen.

Vraag 3

Wat is uw opvatting over de stelling (in één van de artikelen in BN DeStem) dat het tracédocument, als basis voor de milieueffectrapportage (MER), subjectief is en dat de doorsnijding van 20 kilometer Natuurnetwerk Nederland wordt gemaskeerd?

Antwoord 3

Ik ben het niet met deze stelling eens. In het tracédocument is op basis van de beleidsuitgangspunten van SEV III- en m.e.r.-principes onderbouwd waarom de onderscheidende realistische alternatieven in beschouwing zijn genomen. Vervolgens zijn de tracés beschreven in het tracédocument. In zowel het kaartmateriaal als in de beschrijvingen is aangegeven waar de tracés het Natuurnetwerk Nederland doorsnijden. Van maskeren van de effecten is geen sprake. De milieueffecten (inclusief de gevolgen voor het Natuurnetwerk Nederland) worden in de vervolgstap inzichtelijk gemaakt bij de actualisering van de milieueffectrapportage. Ook is aangegeven welke oplossingsrichtingen (toolbox) er zijn om knelpunten op te lossen.

Vraag 4

Wat vindt u van de stelling (in één van de artikelen in BN DeStem) dat de natuurprestaties van tracé Rood (het voormalige tracé Zuid) worden opgehemeld, terwijl de alternatieve tracés Geel en Blauw veel minder doorsnijding van natuurgebieden inhouden?

Antwoord 4

Ik ben het niet met de stelling eens. Er geen sprake van ophemeling van het rode tracé (zie ook het antwoord op vraag 3). TenneT heeft alle tracés in het tracédocument op identieke wijze opgenomen op de kaart en in de toelichting. Dit geldt tevens voor de wijze waarop de doorsnijdingen van het Natuurnetwerk Nederland zijn weergegeven en beschreven. In de volgende fase zullen de effecten op natuur, landschap, woonomgeving, ruimtegebruik et cetera in beeld worden gebracht voor alle tracés. Knelpunten worden zo goed mogelijk opgelost. Vervolgens wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bepaald. Een onafhankelijke monitoringscommissie met een deskundige, die is aangewezen door de samenwerkende overheden, zal de kwaliteit van het proces en het resultaat borgen.

Vraag 5

Bent u bekend met de «Richtlijnen voor het MER van ZW380», die zijn gebaseerd op een advies van de Commissie voor de MER, dat door de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken integraal is aangewezen als uitgangspunt voor de MER van ZW380?

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Is het waar dat in deze richtlijnen wordt gesteld dat, bij de keuze tussen tracéalternatieven voor de ZW380 (West en Oost), centraal moet staan het vrijspelen van bestaande gevoelige bestemmingen, het tegengaan van verrommeling in het landschap en het meewegen van de levensduur van nieuwe, maar ook van bestaande hoogspanningsverbindingen, en dat bij de effectbeoordeling het vrijspelen van bestaande gevoelige bestemmingen zwaarder moet worden gewogen dan het aspect «bundeling»?

Antwoord 6

In de richtlijnen staat *niet* dat vrij te spelen gevoelige bestemmingen en verrommeling van het landschap centraal staan bij de keuze. Het vrijspelen van gevoelige bestemmingen weegt ook *niet* zwaarder dan het aspect «bundeling».

In de richtlijnen en startnotitie m.e.r. wordt aandacht gevraagd voor deze én andere aspecten. In de Milieueffectrapportage worden om die reden beide (naast andere aspecten) in beeld gebracht en bij de bepaling van het voorgenomen voorkeursalternatief (VVKA) meegewogen. (Zie ook het antwoord bij vraag 8).

Vraag 7

Is het waar dat in het tracédocument, dat onlangs ten behoeve van de actualisering van het MER voor ZW380 Oost is gepubliceerd, wordt gesteld dat de oorspronkelijke richtlijnen uit 2009 nog steeds van toepassing zijn?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Is het waar dat dat TenneT in de concept-MER voor ZW380 (2010), in weerwil van deze richtlijnen, het vrijspelen van bestaande gevoelige bestemmingen door sommige alternatieven buiten beschouwing heeft gelaten bij de effectbeoordeling en -weging ten behoeve van de bepaling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)?

Antwoord 8

Dat is niet waar. De richtlijn adviseert om knelpunten bij bestaande verbindingen mee te wegen bij de tracékeuze. In dat verband worden woningen binnen de bestaande 0,4 tesla-zone genoemd.

In de richtlijn staat *niet* dat gevoelige bestemmingen van *bestaande* verbindingen bij het bepalen van een MMA in beschouwing dienen te worden genomen. Bij het bepalen van een MMA gaat het om de afweging van de *nieuwe* verbindingen. In het gepubliceerde concept-MER van 2015 zijn de *bestaande* gevoelige bestemmingen dan ook niet meegewogen bij het bepalen van het MMA.

Conform beantwoording van vraag 6 wordt bij het bepalen van het voorgenomen voorkeurstracé het vrijspelen van gevoelige bestemmingen *wel* meegewogen. Deze invulling van de richtlijn is eveneens toegepast bij de andere hoogspanningsprojecten.

Vraag 9

Is het waar dat tracé Noord, onder de nieuwe naam tracé Paars, nu een tweede kans krijgt, en bij de actualisering van het MER opnieuw wordt beoordeeld? Is het waar dat TenneT en het Ministerie van Economische Zaken herhaalde verzoeken vanuit de regio, om bij de actualisering van de MER dit keer wel de richtlijnen te volgen, naast zich neer hebben gelegd? Dit omdat men, naar eigen zeggen, in plaats van de specifiek voor dit project opgestelde richtlijnen, alleen rekening wenst te houden met het algemene magneetveld-zonebeleid?

Antwoord 9

Nee, dat is onjuist. In de m.e.r.-procedure is in 2009 een noordelijk tracé opgenomen, dat bundelt met de bestaande 380 kV-verbinding. De ligging van het alternatief (paars) is gebaseerd op de richtlijnen en uitgangspunten zoals genoemd in de startnotitie. Wel is de ligging van het tracé geactualiseerd op

basis van het ingediende regionale alternatief, nieuwe technische inzichten en de recente ruimtelijke ontwikkelingen.

Vraag 10

Bent u van plan om TenneT en uw ministerie opdracht te geven om ook op dit punt de richtlijnen te volgen, en bij de effectbeoordeling en -weging van tracés bij de keuze van het MMA in de MER, vrijgespeelde gevoelige bestemmingen zwaarder mee te wegen dan het aspect bundeling?

Antwoord 10

Nee, ik ben niet van plan om deze opdracht te geven. Uit het tracédocument blijkt immers dat de richtlijnen al worden gevolgd. Voor verdere beantwoording verwijs ik naar mijn antwoord op de vragen 6, 7 en 8.

Vraag 11

Is het waar dat er, naast de door de regio ingediende alternatieven die nu worden meegenomen in de MER-procedure, meer alternatieven zijn ingediend? Is het waar dat sommige van deze alternatieven nog meer gevoelige bestemmingen vrijspeelden dan de resterende alternatieven, en tegelijkertijd ook capaciteitsknelpunten op bestaande hoogspanningsverbindingen oplosten? Is het waar dat TenneT deze alternatieven inhoudelijk niet heeft beoordeeld, met als motivatie dat alternatieven niet meer oude hoogspanningslijnen overbodig mochten maken (lees: meer gevoelige bestemmingen mochten vrijspelen) dan in de bestaande tracés van het Ministerie van Economische Zaken/TenneT?

Antwoord 11

Nee, dat is niet waar. In 2015 heb ik de regio in de gelegenheid gesteld om met alternatieven te komen voor het gedeelte tussen Roosendaal/Borchwerf en Tilburg. Nagenoeg alle voorstellen zijn meegenomen bij het bepalen van de optimale ligging van de tracés in het tracédocument. Andere alternatieven zijn mij en TenneT niet bekend.

Vraag 12

Is het waar dat, tegen de wens van de indieners van tracé Paars, dit tracé door TenneT is ingetekend ten oosten, in plaats van ten westen van de snelweg A17 en dat ook dit tracé nu meer gevoelige bestemmingen raakt dan de ingediende versie van dit alternatief? Zo ja, wat is hiervoor het motief?

Antwoord 12

Ja, dat is waar. Met de regio ben ik van mening dat het alternatief, conform de uitgangspunten uit het SEV III, maximaal gebundeld dient te worden met de A17. Ik hecht er echter ook aan dat het tracédocument alternatieven en varianten bevat die met de huidige kennis realistisch zijn. Op dit moment ligt er aan de oostzijde een realistisch tracé-alternatief. Dat kan nog niet worden vastgesteld voor een tracé ten westen van de A17. Zoals in het concept-tracédocument is aangegeven, zal nader onderzoek plaatsvinden naar de wijze waarop een tracé ten westen van de A17 mogelijk kan worden gemaakt. Daartoe zal een aantal opties uit de «toolbox» in beeld worden gebracht. Wanneer blijkt dat een tracéligging aan de westzijde van de A17 realistisch is, dan zal deze als variant worden meegenomen in het MER. Daarbij wordt vanzelfsprekend ook gekeken naar gevoelige bestemmingen.

Vraag 13

Is het waar dat de ingediende zuidelijke middenalternatieven door TenneT zijn samengevoegd tot tracé Geel, en dat TenneT dit tracé tegen de wil van de indieners heeft ingetekend via een andere route dan door hen is ingediend (namelijk dwars door het Markiezaatsmeer, een Natura 2000-gebied, in plaats van over de Brabantse Wal)? Zo ja, wat is hiervoor het motief?

Antwoord 13

In uw vraag spreekt u van «zuidelijke middenalternatieven». Ik neem aan dat u het zogenoemde «midden-alternatief» bedoeld dat loopt van Roosendaal/Borchwerf, gedeeltelijk naast de A 59 en de bestaande 380 kV-verbinding naar Tilburg.

Het is niet waar dat dit ingetekende tracé afwijkt van door het ingediende voorstel. Conform de afspraak met de regio zijn er immers alternatieven ingediend voor het gedeelte Roosendaal/ Borchwerf en Tilburg, en niet over het tracégedeelte Rilland naar Roosendaal/Borchwerf. Inderdaad is het wel zo dat dat het «midden-alternatief» onderdeel uitmaakt van het gele tracé van Rilland via het Markiezaat naar Tilburg. Ik merk daarbij op dat de eventuele keuze voor het doorkruisen van het Markiezaat geen invloed zal hebben op de keuze voor een alternatief tussen Roosendaal/ Borchwerf en Tilburg. Per deelgebied wordt immers bezien wat het beste alternatief is. Het Markiezaat en het «midden-alternatief» liggen in verschillende deelgebieden.

Vraag 14

Is het waar dat TenneT, na de laatste consultatieronde met de indieners, de afgesproken route van tracé Geel ter hoogte van Oudenbosch (zonder nader overleg met de indieners) een kilometer naar het westen heeft geschoven, waardoor er door dit alternatief nu meer gevoelige bestemmingen worden geraakt? Zo ja, wat is hiervoor het motief?

Antwoord 14

Nee, dat is niet waar. In een derde afsluitende consultatieronde is een concept-tracédocument voorgelegd aan de indieners. Ook zijn op dat moment de verschillen tussen de ingediende en de concept-tracés gepresenteerd. In het concept-tracédocument is het tracé ter hoogte van Oudenbosch enigszins aangepast. De hoek in het ingediende tracé was te scherp. Bij aanpassing van de hoek naar een technisch maakbare hoek werden er meer gevoelige bestemmingen geraakt. Door het tracé meer naar het zuiden te verplaatsen is het aantal gevoelige bestemmingen verkleind. Daarmee is het meest optimale tracé gevonden. De indieners hebben hun visie kunnen geven op het concept-tracédocument c.q. deze aanpassing. Zij hebben over de aanpassing geen opmerking gemaakt. In de milieueffectrapportage worden de effecten op gevoelige bestemmingen nader onderzocht. Eventuele knelpunten worden zo goed mogelijk opgelost.

Vraag 15

Is u bekend dat de variant «Bosroute» is ontwikkeld in samenspraak met onder meer Natuurmonumenten? Is het waar dat deze variant tientallen gevoelige bestemmingen in en om De Moer oplost en dat Natuurmonumenten voor deze variant grote natuur- en milieuvoordelen ziet (onder meer omdat in deze variant ook alle bestaande doorsnijdingen van het Lobelia natuurherstelgebied worden opgeheven, en worden vervangen door gebundelde verbindingen aan de rand van het gebied, nabij snelweg N261)? Is het waar dat TenneT hier in het tracédocument geen gewag van heeft gemaakt? Zo ja, waarom niet?

Antwoord 15

De indieners van het alternatief hebben aangegeven dat zij over de «bosroute» overlegd hebben met verschillende organisaties. Het klopt dat TenneT geen gewag heeft gemaakt van de milieueffecten. De milieueffecten worden immers bepaald in de Milieueffectrapportage. Dan ook zal blijken of er sprake is van de door u veronderstelde voordelen.

Vraag 16

Is het waar dat TenneT een vierde mogelijke stationslocatie in het tracédocument heeft opgenomen (in het natuurgebied Galgeneind onder De Moer), en dat TenneT bij de presentatie van het tracédocument verklaarde dat deze locatie is toegevoegd op verzoek van Natuurmonumenten? Is het waar dat Natuurmonumenten ontkent dit te hebben verzocht, en dat voor Natuurmonumenten deze locatie niet bespreekbaar is, en dat Natuurmonumenten als vierde locatie in plaats van natuurgebied het Galgeneind, industriegebied de Wildert in Tilburg had voorgesteld? Zo ja, wat is uw oordeel over deze handelwijze van TenneT?

Antwoord 16

Dat is niet waar. De locatie Galgeneind is als extra onderzoekslocatie voor het 380 kV-station bij Tilburg opgenomen vanwege het verzoek van Natuurmonumenten om het natuurgebied Lobelia te ontzien (vooral bij de aansluiting van tracé Rood op het station). Het voorstel van Natuurmonumenten voor de vierde locatie voldeed niet aan de uitgangspunten voor de nieuwe stationslocatie. TenneT heeft vervolgens gezocht naar een mogelijke locatie, die voldoet aan alle uitgangspunten voor een stationslocatie en die het natuurgebied Lobelia zo veel als mogelijk ontziet. Dit bleek de locatie Galgeneind te zijn. De milieueffecten van de vier mogelijke locaties worden in het MER inzichtelijk gemaakt.

Vraag 17

Is het waar dat TenneT vragen en opmerkingen van indieners van alternatieven alleen nog plenair wil beantwoorden, tijdens overlegondes? Is het waar dat TenneT heeft aangegeven: «Omdat er geen formele inspraakprocedure geldt voor het tracédocument komen wij dan ook niet met een formele reactie op ingediende vragen.» Verhoudt deze opstelling van TenneT zich tot het open en transparante proces dat de indieners van alternatieven is beloofd? Zo nee, wat gaat u hieraan doen? Zo ja, hoe verklaart u dit?

Antwoord 17

Dat is niet waar. De planontwikkeling conform de Rijkscoördinatieregeling (RCR) kent twee inspraakmomenten: een bij de vaststelling van de startnotitie en een bij de publicatie van het inpassingsplan. Bij het opstellen van het tracédocument, de Milieueffectrapportage en het vaststellen van een voorkeursalternatief is er in formele zin geen sprake van inspraak. Dit neemt niet weg dat het bij het opstellen van de deze documenten van belang is kennis, kunde en visie van vooral (samenwerkende) overheden en indieners van de regionale alternatieven te benutten. De opstelling van TenneT is open in een transparant proces (zie ook de beantwoording van vraag 2). Ook de komende periode worden indieners en samenwerkende overheden geconsulteerd bij het oplossen van knelpunten. De indieners worden echter niet geconsulteerd bij de bepaling van milieueffecten en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Om de kwaliteit te borgen is een monitoringscommissie aangesteld.

Vraag 18

Is er in uw opinie een grond voor de opvatting van indieners van alternatieven dat het Ministerie van Economische Zaken en TenneT hun alternatieven doelbewust saboteren, om te voorkomen dat een alternatief tracé MMA zou kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Daarvoor is geen grond. Ik zou ook niet weten welk belang gediend zou zijn bij het saboteren van dit proces. Ik vind het van groot belang om doelbewust op basis van de RCR en de m.e.r.-procedure te komen tot een optimaal tracé voor West-Brabant. Dit conform de vervolgstappen die ik met de samenwerkende overheden heb afgesproken. De effecten van de vier alternatieven worden in de vervolgfase in beeld gebracht en op basis van hiervan wordt een MMA bepaald en een VVKA vastgesteld.

Vraag 19

Wat is, alles samenvattende, uw oordeel over het proces dat is ingezet nadat in de regio West- en Midden-Brabant kritiek kwam op het toen voorgestelde tracé, waarna u ruimte heeft gegeven voor het indienen van alternatieven?

Antwoord 19

De Ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en de regio hebben alle hetzelfde belang om te komen tot een optimaal tracé in West-Brabant. Ik ben blij dat ik de regio in de gelegenheid heb gesteld om met alternatieven te komen. Conform de afgesproken vervolgstappen met de samenwerkende overheden maak ik zodoende gebruik van de kennis en kunde uit de regio. Dit heeft geresulteerd in een tracédocument dat een prima fundament vormt voor de op te stellen Milieueffectrapportage.