Aan: **Leden van Provinciale Staten Noord-Brabant**
cc. Gemeenten van het samenwerkingsverband RWB
Onderwerp: **Zienswijze stand van zaken proces 380kV Zuidwest- Oost t.b.v. het rondetafelgesprek op 24 maart 2017**
Afzender: **Actiecomité Halderberge 380kV**

Oudenbosch, 20 maart 2017

Geachte leden van de Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant,

Inleiding
Graag willen we u met onze zienswijze informeren over de stand van zaken in het proces van de nieuwe hoogspanningverbinding door West-Brabant. Wij willen daarbij focussen op de door ons in maart 2015 ingediende tracévoorstellen als alternatief voor het Zuidelijke tracé: het voorkeurstracé "A17-Amer" en het alternatief tracé "A17-A16-A59-Tilburg".

Deze twee tracévoorstellen zijn thans in het Kaartenboek (eind 2016) behorend bij het Tracédocument beter bekend als achtereenvolgens de variant van het Noordelijke Tracé (het weergegeven tracé met de gestippelde paarse lijn tussen Roosendaal en Tilburg) en het Noordelijk-Midden tracé (weergegeven met de blauwe lijn tussen Roosendaal en Tilburg). Onze variant van het Noordelijke tracé is in de volksmond sinds september 2016 nog beter bekend als het ´roze tracé´.

Beide tracévoorstellen zijn destijds (maart 2015) conform opdracht van minister Kamp ontworpen voor het gedeelte tussen Roosendaal-Borchwerf en Tilburg.

Samen met de actiecomités Breda380kVNEE en 380kVEtten-Leur hebben we de twee tracévoorstellen ontwikkeld, en zijn mede namens 380kVOosterhoutNEE en de belangengroep380kV Oud Gastel Stampersgat (OGS) ingediend. Afstemming heeft plaatsgevonden met de Brabantse Milieufederatie, Brabants Landschap, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en lokale natuur- en milieugroepen.

Strikte en objectieve toepassing van de wet- en regelgeving
Ons vertrekpunt bij het opstellen van de twee voorstellen was te komen tot een totale oplossing voor het tracé tussen Roosendaal en Tilburg. Dat hebben we gedaan aan de hand van de uitgangspunten en criteria zoals ze zijn vastgelegd in het geldende wettelijke instrumentarium voor en door het Rijk: richtlijnen MER en SEVIII. Conform de startnotitie van 2009 voor de nieuwe 380kV verbinding.

Het voorkeurstracé "A17-Amer" en het alternatief tracé "A17-A16-A59-Tilburg" zijn tot stand gekomen door strikte en objectieve toepassing van de leidende traceringsprincipes.
Zij scoren hiermee veruit beter dan het Zuidelijke tracé en de andere alternatieven en varianten.

Goede scores uitgangspunten en (groeiend) breed maatschappelijk draagvlak
Vooral door de toepassing van de principes *"bundelen"* aan bestaande 380kV verbindingen en aan snelwegen en het maximaal *"combineren"* van bestaande 150kV tracés met het nieuwe 380 kV tracé worden de natuur en de openlandschappen niet of nauwelijks aangetast. Daarmee voldoen zij ook aan de uitgangspunten van *"geen nieuwe doorsnijding open landschap"* en *"geen aantasting van natuurgebieden"!*
Vanzelfsprekend worden de *"woonkernen vermeden"* en is het *"aantal nieuwe gevoelige bestemming (woningen)"* beperkt.
De tracés hebben geen technische of ruimtelijke knelpunten waardoor de "*leveringszekerheid*" van energie is geborgd.

Daarnaast kennen de 2 tracés een strak landschappelijk ontwerp door over de gehele lengte bundeling aan bestaande 380 kV verbinding en/of snelwegen. Door deze goede ruimtelijke inpassing kunnen de tracés ook rekenen op een (groeiend) breed draagvlak.

Geen afbreuk aan het integrale rijks- en provinciebeleid
Een belangrijk voordeel van het tracé "A17-Amer" en het "A17-A16-A59-Tilburg"tracé is dat zij geen afbreuk doen aan de belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor bewoners en bedrijven in de stedelijke regio West Brabant. De open landschappen en de natuurgebieden fungeren voor meer dan 100.000 huishoudens als belangrijkste uitloopgebieden en trekken veel recreanten en passanten.

De tracés doen dus geen afbreuk aan "de versterking van het economische vestigingsklimaat" in de stedelijke regio West Brabant. Een verantwoordelijkheid waar de rijksoverheid mede voor aan de lat staat (zie Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit maart 2012). Voorts zorgen de twee tracés voor het " tegengaan van verrommeling van het landschap", een nationaal doel dat al sinds de Nota Ruimte (april 2004) opgeld doet.
Ook het beleid van de provincie Noord Brabant hanteert beide doelen c.q. verantwoordelijkheden in hun ruimtelijk economisch en natuur/milieu beleid.

Onherkenbaarheid van de tracés in het Tracédocument
In het proces (februari 2016 – juli 2016) naar het Tracédocument (t.b.v. optimale ligging van de ingediende tracés) had TenneT technische weerstand voor ons ingediende noordelijke tracé (A17 – Amer). Resultaat een onherkenbaar tracé in het definitieve Tracédocument in de zomer 2016.
Toen we dat in een gesprek tussen de indieners met Tennet/EZ in september 2016 nogmaals beargumenteerd naar voren brachten, bleek er ruimte voor een nieuwe beschouwing. Mede door twee nieuwe personen bij TenneT werd er voor het eerst echt naar ons geluisterd. Met als resultaat dat ons A17-Amer tracé vanaf Roosendaal-Borchwerf aan de westzijde van de A17 (tussen Borchwerf en Standdaarbuiten) via Moerijk en Geertruidenberg naar Tilburg in het Kaartenboek t.b.v. de MER integraal is opgenomen. Hiermee creëren we een strak tracéontwerp: toekomstvast, volledig gebundeld aan de bestaande 380 kV-verbinding, aan snelwegen, niet door natuurgebieden, minder nieuwe doorsnijdingen openlandschap. Geheel zoals de spelregels (wet- en regelgeving) het hebben bedoeld. Sindsdien is het A17-Amertracé (door de gebruikte roze kleur in onze ontwerptekeningen) ook als Roze tracé bekend.

MER, Beoordelingskader, Q&A, MMA en VKA

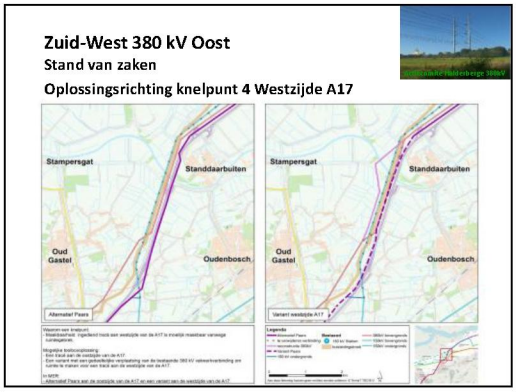
MER
We zitten nu in een belangrijke fase met eerst de MER (Milieu Effecten Rapportage) waarin het MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief) wordt bepaald. Daarna zal op basis van draagvlak, kosten, (netwerk)techniek en vrij te spelen gevoelige bestemmingen gekeken worden of dit MMA ook het VVKA (Voorgenomen VoorkeursAlternatief) wordt of wellicht op delen wordt afgeweken.

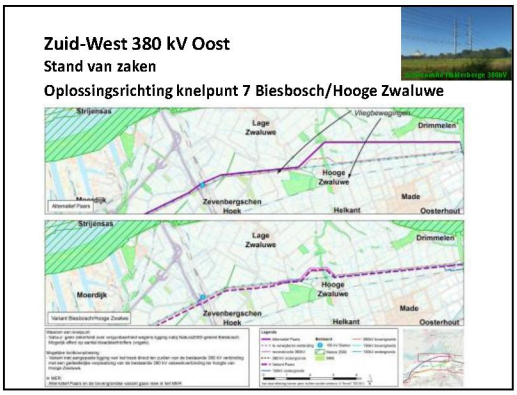
De bepaling van het MMA is dus een cruciale stap.

Bij de MER dienen de milieueffecten van de tracévoorstellen goed in beeld te worden gebracht. We blijven als actiecomité natuurlijk naar de inhoud kijken, maar we zijn op zijn minst voorzichtig positief over de uitkomst.
Het kan bijna niet anders dan dat ons Noordelijk tracé (A17-Amer tracé of Roze tracé) evenals in 2010 nu ook het MMA gaat worden. We hebben zelfs ons tracé nog verder geoptimaliseerd, waarmee de nieuwe 380kV over de gehele lengte tussen Roosendaal Borchwerf en Tilburg strak aan de binnenzijde van de bestaande lijn ligt. Ons roze tracé kruist nergens de bestaande 380kV lijn (door op twee plaatsen – tussen Oud Gastel en Standaardbuiten over 3 km en bij Hooge Zwaluwe de

bestaande lijn te verplaatsen) en hoeft nergens ondergronds te gaan. Tussen Hooge Zwaluwe en Geertruidenberg wordt de doorsnijding openlandschap teruggebracht van 7 km naar 1,2 km.

Zie afbeeldingen volgende pagina.





<u>Beoordelingskader en Q&A</u>

Beoordelingskader
Het lijkt er op dat tijdens de MER een integrale effectenanalyse wordt gebruikt aan de hand een Beoordelingskader 2017 dat in januari 2017 op de website van Zuidwest 380kV Oost is geplaatst. Dit is echter een beoordelingskader dat na een wetswijziging in 2010 – waarin is aangegeven dat de bepaling van MMA en VKA meer parallel kunnen lopen- ook pas kan worden gebruikt voor nieuwe hoogspanningsverbindingen <u>die in of na 2010 worden gestart. Dat is hier niet geval</u>.

Het gebruik van een ander beoordelingskader dan het oorspronkelijke, aan de startnotitie van 2009 gekoppelde, beoordelingskader BK 2009 is volgens ons niet toelaatbaar. Ondanks toezegging door TenneT op 10 oktober 2016 dat er slechts een kleine aanvulling op BK 2009 zou zijn t.b.v. 380 kV verkabeling en ondanks de uitspraak van TenneT op 2 februari jl. “wij zijn gehouden aan BK 2009”, lijkt het er nu toch op dat gebruik gemaakt gaat worden van een afwijkend, en in onze ogen te beperkt, beoordelingskader BK 2017. Wij hebben meermalen hiertegen bezwaar gemaakt.

Conform de startnotitie 2009 vragen wij een duidelijke kwantificering van <u>alle</u> milieueffecten en heldere wegingsfactoren om daardoor tot een gedegen MMA te komen.
Ook de volgtijdelijkheid van eerst bepalen van het MMA en daarna pas van het VKA, dient duidelijk naar voren worden gebracht.
Dit is nu niet geval. Wij zien het BK 2009, met diverse uitbreidingen, als de enige correcte basis voor de vaststelling van het MMA.

Q&A
Omdat volgens TenneT niet kan worden afgeweken van het Beoordelingskader 2017 (“dit gebruiken we al jaren t.b.v. uniformiteit) is er een overleg gestart over “project specifieke punten” die aan het Beoordelingskader kan worden toegevoegd.
Hoewel wij pertinent niet kunnen instemmen met het voornoemde Beoordelingskader (zie hiervoor) zijn we wel het gesprek aangegaan over de “project specifieke punten”. Dit vanuit de gedachte dat “alles wat aan de voorkant kan worden geregeld, niet reactief met een bezwaar- of beroepsprocedure hoeft te worden gecorrigeerd”. De project specifieke punten worden met Q&A lijst toegevoegd.

Maar ook hierin zijn we in het eindresultaat door TenneT niet tegemoet gekomen.
Zonder uitputtend te willen zijn, geven wij hiertoe de volgende punten aan:

- de oplegbrief vermeldt dat het overleg met indieners, overheden en het advies van de monitoringscommissie heeft geresulteerd in het definitieve Q&A .Dit betekent dat we akkoord zouden zijn met de inhoud ervan. Dat is niet het geval. Juist op het laatste overleg d.d. 15 februari 2017 werd hierover afgesproken dat een instemming door indieners en overheden niet kon plaatsvinden.
- ook de inhoud is niet in overeenstemming met de afspraken op 15 februari jl., onder meer het volgende:
    - Bij nieuwe doorsnijdingen moet ook de gehele lengte van doorsnijding worden meegenomen (zien we niet meer terug)
    - Het zuidelijke tracé is over de gehele lengte een doorsnijding van natuur en open landschappen (dus niet alleen deelgebied drie: ook deelgebied 2).
    - De MER is bedoeld voor de bepaling van het MMA! Pas daarna volgt het traject naar het VKA op basis van "kosten"," vrij te spelen gevoelige bestemmingen", "(net)techniek" en "draagvlak". Dit is nu niet het geval. MMA en VKA lopen in de MER nu door elkaar.
    - De volgtijdelijkheid van MMA en daarna het VKA is conform de eisen uit 2009 van substantieel en wettelijk belang
    - De verweving van nieuwe gevoelige bestemmingen en vrij te spelen gevoelige bestemmingen hoort niet in de MER thuis. In de MER gaat het alleen om nieuwe gevoelige bestemmingen. Vrij te spelen gevoelige bestemmingen is pas aan de orde na het MMA , in het proces richting het VKA. Dat is dus na de MER!
    - MMA per deelgebied is niet meer dan een hulpmiddel en mag geen doel zijn. De gehele lengte van de tracés is beslissend voor de bepaling van het MMA; de tracés moeten dientengevolge ook zo be-Merd worden, onafhankelijk van de deelgebieden.

Conclusie Beoordelingskader en Q&A:
Het toegepaste beoordelingskader en de lijst met project specifieke punten in de vorm van Q&A zijn beide niet toelaatbaar in de MER. Het Beoordelingskader past niet bij de situatie ten tijde van de Startnotitie 2009 en de lijst van Q&A is niet conform afspraken met de indieners.
Wij - indiener van het “A17-Amer” tracé en het tracé “A17-A16-A59- Tilburg” vinden dit - zoals gezegd- ontoelaatbaar: het zou de resultaten voor de bepaling van het MMA en VKA oneigenlijk kunnen beïnvloeden. Dat past niet bij een betrouwbare overheid.

Wij – het actiecomité Halderberge – vinden het onderstaande van eminent belang:
Waar de nieuwe 380kV-verbinding ook komt, het grondgebied van Halderberge zal erdoor geraakt worden. Is het niet linksom dan wel rechtsom. Dat accepteren wij en je kunt ons dus niet op de NIMBY-reflex betrappen. We vinden wel dat het uiteindelijke tracé dient te voldoen aan de criteria die bij wet zijn vastgelegd voor het ontwerp van de nieuwe hoogspanningsverbinding. Zoals naar voren gebracht in de startnotitie van 2009, richtlijnen MER en SEVIII.
Hiervan mag niet worden afgeweken.

Het ligt dan ook in de lijn der verwachting dat ons Noordelijke tracé (*A17-Amer of het Roze tracé*) het MMA zal worden (dat was het al in 2010). Van hieruit zal vervolgens ook het VKA worden bepaald. Naast kosten, (net)techniek, draagvlak en vrij te spelen gevoelige bestemmingen zal dat vanuit het MMA (moeten) gebeuren.
De kansen voor het Roze tracé zijn groot, zeker gelet op de toepassing van de regels aan de voorkant, de relatief beperkte kosten (nergens ondergronds en geen kruisingen met de bestaande verbinding) en het groeiende draagvlak.

De beoordeling van de tracés dient daarbij wel in lijn te zijn met de regels aan de voorkant. Een juist beoordelingskader , het Beoordelingskader 2009, is de enige correcte basis voor de bepaling van het MMA en vervolgens voor het proces naar het VKA.
We gaan er vanuit dat binnen het Huis van Thorbecke de Provincie alsook de lokale overheden de wet- en regelgeving hanteren. Een signaal richting het rijk zou in dezen op zijn plaats zijn ten behoeve van het vertrouwen in en de principes van behoorlijk bestuur in dit dossier.

Mart Musters
Actiecomité Halderberge 380kV
mjmmusters@hotmail.com
06 – 440 44 986