

LS,

De fractie van de PvdA in de gemeenteraad van Bedum heeft naar aanleiding van uw presentatie betreffende de realisatie van de 380kV-hoogspanningsverbinding tussen het hoogspanningsstation Eemshaven Oosteinde en het transformatorstation Vierverlaten, gehouden op woensdag 3 februari j.l. nog enkele vragen.

Het betreft:

1. Zoekgebied.

Tijdens de presentatie bent u kort ingegaan op alternatieve zoekgebieden voor de realisatie van de 380 kV-verbinding. Met name het tracé langs de Eemshavenweg hebt u daarbij benoemd. Ons is niet duidelijk geworden welke argumenten, criteria en afwegingen er toe hebben geleid, dat dit zoekgebied niet in aanmerking is gekomen. Dit ondanks het feit, dat met name de Eemshavenweg voldoet aan één van de kaders genoemd in de SEV III, t.w. combineren en bundelen met bestaande hoogspanningsverbindingen en/of bovenregionale infrastructuur.

In de nabijheid van de Eemshavenweg liggen zowel aan de west- als aan de oostzijde verscheidene gevoelige bestemmingen. Voorbeelden daarvan zijn woonobjecten aan de Wolddijk, Stedumerweg, Schultingaweg, Thesingerweg en de Noordwolderweg. Dit is de achtergrond van de keuze van het Ministerie van Economische Zaken om een dergelijk tracé niet mee te nemen in het MER en om de corridor niet aan te passen. In de beantwoording van de zienswijzen op de start notitie MER is hierop het volgende geantwoord:

6.3 Deelgebieden

Verbinding Eemshaven-Vierverlaten

Verskillende insprekers hebben aangeduid, dat zij in het MER tevens een alternatief wensen op te nemen dat uitgaat van een combinatie van een nieuwe verbinding, waarna de bestaande 220 kV verbinding kan worden verwijderd.

Het bevoegd gezag heeft het mogelijke tracé langs de Eemshavenweg nader bestudeerd. Daar zich hier meer gevoelige objecten (zoals woningen en boerderijen) bevinden en de aansluiting op station Oudeschip (beginpunt Noord-West 380 kV) ruimtelijke knelpunten kent, windmolens, kabels en bestemd glastuinbouwgebied, zal hier geen tracéalternatief onderzocht worden en zal de corridor niet aangepast worden.

Een eventueel tracé langs de Eemshavenweg heeft naast gevoelige nog andere nadelen, zoals:

- *Tracé komt dichtbij de dorpen Noordwolde en Zuidwolde in de gemeente Bedum;*
- *Per saldo meer natuur/NNN geraakt;*
- *Doorsnijding gebied landschappelijk waardevolle gebied "Harssensbosch";*

- *Geen (tijdelijke) combinatie met 110 kV mogelijk.*

2. Ondergronds/bovengronds

Bij ons is naar aanleiding van uw presentatie onduidelijkheid ontstaan omtrent de mogelijkheden de 380 kV-verbinding ondergronds aan te brengen en welke afstand zo kan worden overbrugd. Wij begrepen, dat het traject door het Middag-Humsterland wellicht ondergronds zal worden aangelegd. U schetste zelfs, dat dit een verkorting in het aantal kilometers met zich mee zou brengen.

Wij hebben daaromtrent de volgende vragen:

- hoeveel kilometer kan eventueel ondergronds worden aangelegd?
10 km
- wordt het traject Middag-Humsterland ondergronds aangelegd?
Nee, het nu voorliggende concept Inpassingsplan maakt de bouw van een bovengrondse verbinding mogelijk
- zo, ja kan dan wellicht ook het door het weidevogellandschap Westerdijkshorn lopende traject, omdat er een verkorting plaats zal vinden, daarin worden opgenomen?

Meer informatie over dit onderwerp kunt u vinden op:

<http://www.noord-west380kv.nl/eemshaven-vierverlaten/nieuws-1/besluit-minister-over-ondergrondse-kabel-bekend-geen-wijziging-in-plannen-voor-380-kv-verbinding-eem>

3. Nieuwe technische mogelijkheden

De innovatie ook op dit gebied is in ontwikkeling en we begrepen, dat er steeds nieuwe technieken worden ontwikkeld. De investering voor de nieuwe verbinding waar we nu over spreken leggen we normaal gesproken aan voor een periode van 50 jaar. Het is daarom van belang, dat met de snelle innovatie rekening wordt gehouden bij de afschrijvingen op dit project, zodat in de toekomst adequaat gereageerd kan worden op dergelijke ontwikkelingen.

TenneT maakt gebruik van nieuwe technische mogelijkheden en innovaties. De ontwikkeling van de Wintrack mast is hier een voorbeeld van. Daarnaast wordt de nieuwe verbinding "toekomstvast" aangelegd, zodat met relatief beperkte de transportcapaciteit verder kan worden vergroot.

4. Verkeersoverlast.

De plaatsing van de 24 nieuwe bipole-masten en de afbraak van de oude masten zal niet ongemerkt plaats kunnen vinden. Uit informatie is ons gebleken, dat iedere mast

53 ton aan staal (S355) weegt. Iedere mast bestaat uit 2 of 3 buisdelen van ieder 28,5 meter. De locaties van de masten liggen allemaal in het landelijke gebied met smalle wegen. Eén en ander betekent veel zwaar verkeer over deze wegen. U hebt kort aangegeven, dat u daarvoor een Verkeersmanagementplan heeft. Kunt u aangeven wat er zoal in een dergelijk plan is opgenomen?

De nieuwe Wintrack mast bestaat uit 2 poles. In totaal worden in de gemeente Bedum 12 masten en 24 poles aangelegd. De aannemer moet de transportbehoeftes en transportmogelijkheden/beperkingen vastleggen in een verkeerscirculatieplan en heeft de verplichting om deze af te stemmen. Het verkeerscirculatieplan dient ten minste de volgende informatie te bevatten:

- a. *Een overzicht van de (tijdelijke) verkeersmaatregelen;*
- b. *Een overzicht/kaart van omleidingsroutes;*
- c. *Een overzicht/kaart van transportroutes;*
- d. *Een tijdsplanning;*
- e. *Een beschrijving van de wijze van afstemming en communicatie met openbaar vervoer diensten, hulpdiensten en beheerders;*
- f. *De calamiteitenscenario's;*
- g. *Een beschrijving hoe de bereikbaarheid en toegankelijkheid van woningen en bedrijfspanden wordt geborgd;*
- h. *Een communicatieplan.*

5. Scopewijziging.

In 2014 heeft een scopewijziging plaatsgevonden heeft u verteld. We begrepen, dat deze scopewijziging met name betrekking heeft op het gefaseerd aanleggen van de verbinding. Eerst wordt een 2 circuitsverbinding gerealiseerd en deze wordt dan later nog met een gelijk aantal circuits uitgebreid. Met andere woorden het kan zo zijn, dat we in de aanlegperiode tweemaal geconfronteerd worden met verkeersoverlast?

|
De impact van het trekken van de geleiders (de draden in de mast) in fase 2, is zeer beperkt en zal niet gepaard gaan met verkeersoverlast. Bij de bouw van een Wintrackmast is veel meer bouwverkeer. Met name ook voor de realisatie van de werkterreinen, toegangswegen en de fundatie.

Bij hoekmasten wordt in fase 2 een zogenaamde lier en haspellocatie gemaakt van waaruit de geleiders in de mast worden getrokken. Vanaf de lierlocaties worden de geleiders in de masten getrokken. Hiervoor is weinig bouwverkeer nodig en hoeven geen zware bouwwegen en werklocaties te worden aangelegd. Ook de tijdsduur van de werkzaamheden in fase 2 is veel korter.

6. Schade aan weidevogels.

Wij hebben begrepen, dat de schade aan het bestand van weidevogels door de verticale opstelling van de 3 fasedraden 5 botsingskansen zijn tegen 3 of 4 bij de traditionele mast. Wij hebben begrepen, dat u niet alleen varkenskrullen ophangt, maar ook bezig bent met een landschapsplan, waarin compensatie voor genoemde

schade wordt beschreven. Kan u ons op de hoogte brengen van de inhoud van het landschapsplan en waaruit de compensaties bestaan?

Het concept landschapsplan is als bijlage bij de stukken toegevoegd.

Naar de kans op draadslachtoffers is uitgebreid onderzoek gedaan in het MER. Door in de bovenste dunne bliksemdraad varkenskrullen op te hangen, wordt de vogelveiligheid ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk verbeterd. De geleider (draden waar de stroom doorheen gaan), zijn in de praktijk vanwege de betere zichtbaarheid, voor vogels een veel kleiner probleem. Deze varkenskrullen worden overal in het weidegebied opgehangen in de bliksemdraad.