

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 Viervelaten, 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 Eemhavenweg 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.

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:

- a. hoeveel kilometer kan eventueel ondergronds worden aangelegd?
- b. wordt het traject Middag-Humsterland ondergronds aangelegd?
- c. zo, ja kan dan wellicht ook het door het weidevogellandschap Westerdijkshorn lopende traject, omdat er een verkorting plaats zal vinden, daarin worden opgenomen?

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.

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?

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?

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?