

Zienswijze op ontwerp-Voorkeurstraject Vierverlaten-Ens

Geachte heer/mevrouw,

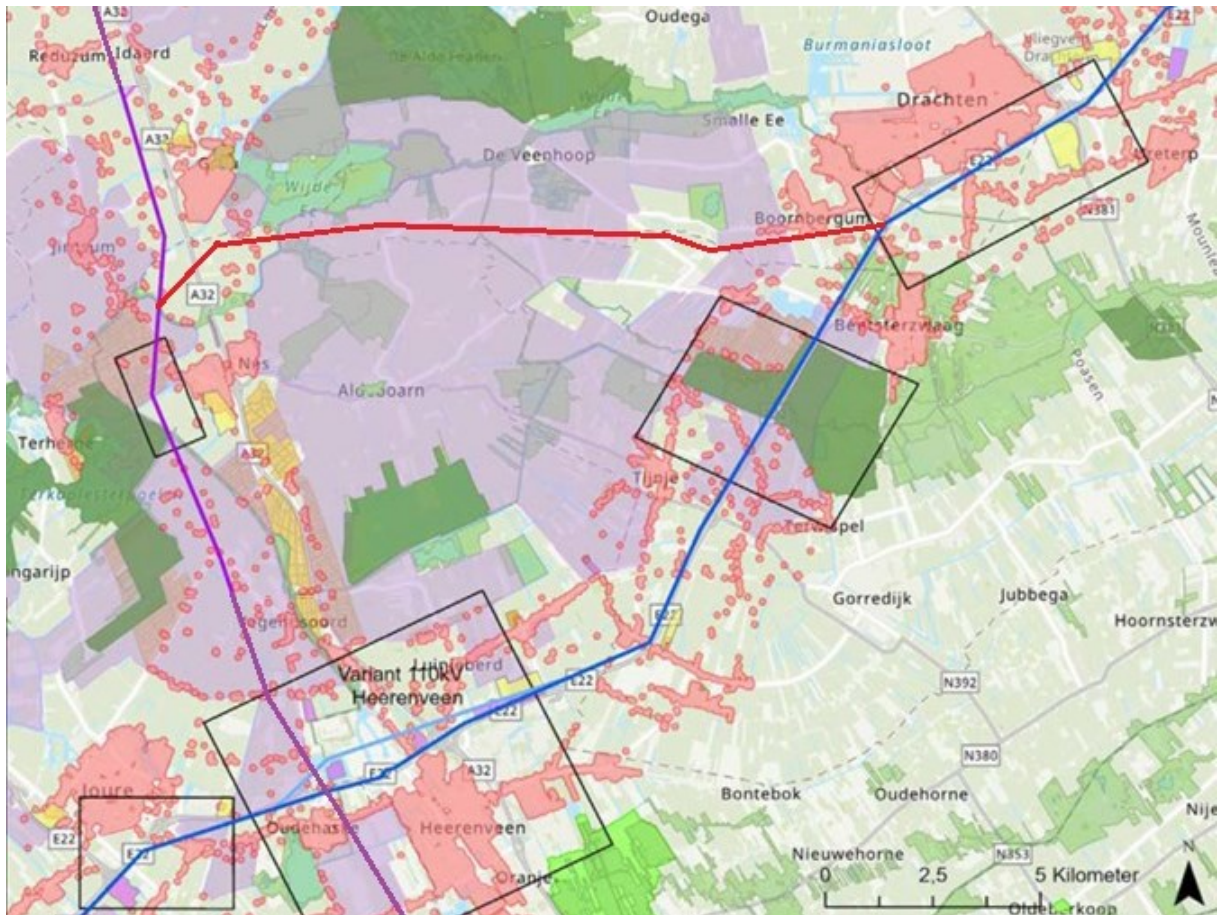
Met deze zienswijze reageren wij op de ontwerp-voorkeursbeslissing voor het traject Vierverlaten-Ens, de Integrale Effectenanalyse, de plan-MER, de keuze om de variant Enumatil niet - in op tracé-alternatief 1 aangepaste vorm - als voorkeursvariant te kiezen en de voorgenomen verdere uitwerking in de planuitwerkingsfase. Wij doen dit omdat wij constateren dat in de uitwerking van alternatieven, de motivering van keuzes en de precieze ligging van het voorkeustracé belangrijke elementen ontbreken of onvolledig zijn onderbouwd.

In 2014 heeft TenneT ons een brief gestuurd over hetzelfde plan dat toen ook al op tafel lag en waar wij toen bezwaar tegen hebben gemaakt. In die brief schrijft TenneT dat de plannen van tafel zijn en dat wij geen rekening meer hoeven te houden met deze plannen. De brief voegen wij voor de volledigheid als bijlage toe. U kunt zich voorstellen dat wij hierdoor extra onaangenaam verrast zijn. Wij vinden dat wij er op mochten vertrouwen dat de plannen definitief van tafel zijn. Er zijn geen argumenten aangedragen waarom die plannen nu alsnog in vrijwel ongewijzigde vorm zouden moeten doorgaan.

Deze zienswijze bestaat uit zeven onderdelen.

1. De overwogen alternatieven in de NRD

Ten tijde van het Voornemen en de NRD was de participatie en communicatie beperkt. Als gevolg hiervan hebben wij destijds geen zienswijze ingediend. Hoewel vanuit de omgeving vijftien tracés zijn aangedragen, ontbreekt mogelijk een relevant alternatief: een tracé dat eerst volgens Alternatief N3 loopt, om pas na Drachten af te buigen en bij Akkrum aan te sluiten op het tracé van Alternatief N1/N2. Voor de volledigheid hebben we een kaart met dit voorstel hieronder weergegeven.



Figuur 1: tracé-alternatief 1/2/3 in paars, tracé-alternatief 4/5 in blauw en het niet-onderzochte tracé-alternatief in rood

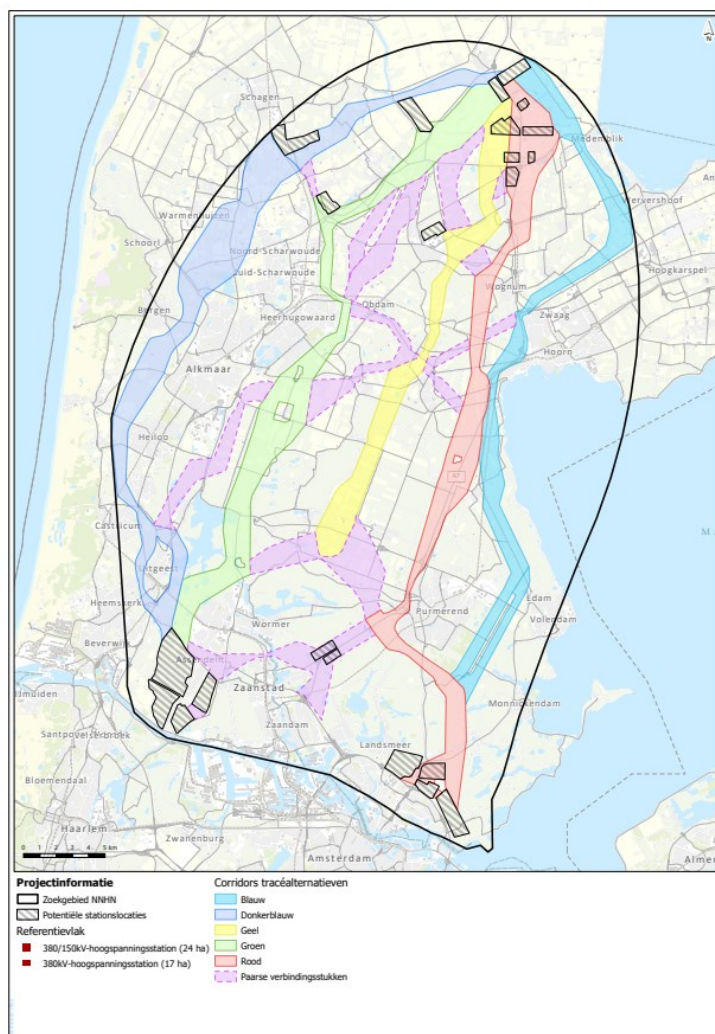
Dit alternatief sluit eerst maximaal aan bij de A7 als bestaande bovenregionale infrastructuur, maar ontziet tegelijkertijd de vele Natura 2000-gebieden tussen Drachten en Heerenveen. Dat over een afstand van circa 15 kilometer geen bestaande infrastructuur wordt gevolgd, kan in de huidige opzet van ontwerp-voorkeursbeslissing geen reden zijn om dit alternatief uit te sluiten, aangezien bij tracé-alternatief 1 eveneens meermaals van dit uitgangspunt wordt afgeweken. Ook het feit dat de doorsteek tussen Drachten en Akkrum buiten de 5-km marge van Alternatief N3 valt is niet diskwalificerend in de huidige opzet, aangezien er ook voor Variant Leeuwarden buiten deze zone is gekeken. Wel zal voor dit alternatief veel weidevogelgebied aangetast worden, maar dit kan een minder schadelijk alternatief zijn ten opzichte van de route langs diverse Natura 2000 gebieden rond de A7, NNN-gebieden, landschap, gevoelige gebouwen en agrarische bedrijfsvoering.

2. Het proces van alternatief naar tracé-alternatief

In de NRD zijn alternatieven vastgesteld. Deze bestonden uit tracés met 2,5 kilometer bufferzones aan weerszijden. Vervolgens vond in kader van de plan-MER een nadere tracering binnen de 5 kilometer brede corridors en is gekeken naar de uitvoeringswijze(n) per tracéalternatief. Dit heeft plaatsgevonden zonder inspraak of participatie met de

omgeving. Ook hebben de 5 tracé-alternatieven die hieruit zijn voortgekomen niet ter inzage gelegen. Het was verstandig geweest om deze uitwerkingen als onderdeel van de NRD mee ter inzage te leggen en vast te stellen, voordat de plan-MER werkzaamheden werden gestart.

Deze werkwijze is naar onze mening onzorgvuldig geweest en heeft er toe geleid dat relevante tracé-alternatieven buiten beeld zijn gebleven. Dit is een terugkerende constatering verderop in deze zienswijze. Daarnaast vinden we de aanpak ook niet consistent met hoe TenneT in vergelijkbare planvormingsprocessen de Projectprocedure van afdeling 5.2 van de Omgevingswet heeft geïnterpreteerd. Neem bijvoorbeeld de concept NRD van het project 380 kV-Netuitbreiding Noord-Holland. Hierin zijn veel concretere tracé-alternatieven opgenomen. Soms zijn deze breder dan de standaard 5 km corridor die voor Vierverlaten-Ens is genomen, maar vaak ook veel dunner, tot wel 200 meter. Dit geeft omwonenden en andere belanghebbenden in Noord-Holland een veel duidelijker beeld van het potentiële speelveld waarbinnen naar een tracé wordt gezocht.



Figuur 2: figuur uit de concept NRD van 380 kV-Netuitbreiding Noord-Holland

3. De uitwerking van alternatieven uit de NRD

In de NRD werden voor het noordelijk deel twee alternatieven voorgesteld: N2 en N3. In de ontwerp-voorkeursbeslissing zijn deze uitgewerkt tot vijf tracé-alternatieven. Daarbij constateren wij het volgende:

- Tracé-alternatieven 4 en 5 bestaan uit een enkele rij masten, waarbij de huidige 220 kV-lijn blijft bestaan.
- Tracé-alternatieven 2 en 3 bestaan uit een dubbele rij masten, maar liggen op de locatie van het huidige 220 kV-tracé.
- Tracé-alternatief 1 is het enige alternatief dat op grote delen bestaat uit een dubbele rij masten op een geheel nieuw tracé, waarbij de 220 kV-lijn wordt gesaneerd.

Hoewel tracé-alternatief 1 binnen de 2,5 km-marge van N2 valt, wijkt het over circa 10 km tot wel 1,65 km af van het bestaande tracé. Daarmee is feitelijk sprake van een nieuw tracé, wat strijdig is met een projectuitgangspunt uit de NRD: om nieuwe doorsnijdingen zoveel mogelijk te voorkomen door de nieuwe verbinding waar mogelijk en zinvol te bundelen met bovenregionale infrastructuur (wegen, water, spoor) of met bestaande hoogspanningsverbindingen. In de NRD wordt weliswaar opgemerkt dat sanering en bijgevolg combinering van de bestaande lijn met de nieuwe lijn ruimte geeft om:

“het tracé lokaal iets te verschuiven. Er kan dan een tracé worden gekozen waarbij bijvoorbeeld minder woningen binnen de magneetveldzone komen te liggen.” (p13 ontwerp-voorkeursbeslissing)

Maar hier is geen sprake meer van *iets verschuiven*. Dit overstijgt ook het lokale niveau. En hoewel het streven om woningen te ontzien natuurlijk logisch is, wordt Boerakker niet in de NRD aangemerkt tussen de bebouwingsconcentraties die een aandachtspunt vormen voor Corridor N2 (zie p62 van de NRD). Dit maakt dat tracé-alternatief 1 een onlogische en onverwachte uitwerking is van Alternatief N2. Op basis van de vastgestelde NRD konden belanghebbenden niet redelijkerwijs verwachten dat er een tracé-alternatief zou komen dat in deze omgeving afwijkt van de bestaande 220 kV-route.

Nut en noodzaak van een dubbele lijn

Daarnaast bestaat tracé-alternatief 1 uit een dubbele lijn die qua functie eenvoudig kan worden opgeschaald naar 2×380 kV. De projectdoelstelling gaat echter uitsluitend over één nieuwe 380 kV-verbinding. De nut en noodzaak voor een dubbele, nieuwe lijn ontbreekt en wordt niet onderbouwd. Daarmee is tracé-alternatief 1 een disproportionele oplossing voor de centrale projectdoelstelling en past hij niet als uitwerking van Alternatief N2 uit de NRD.

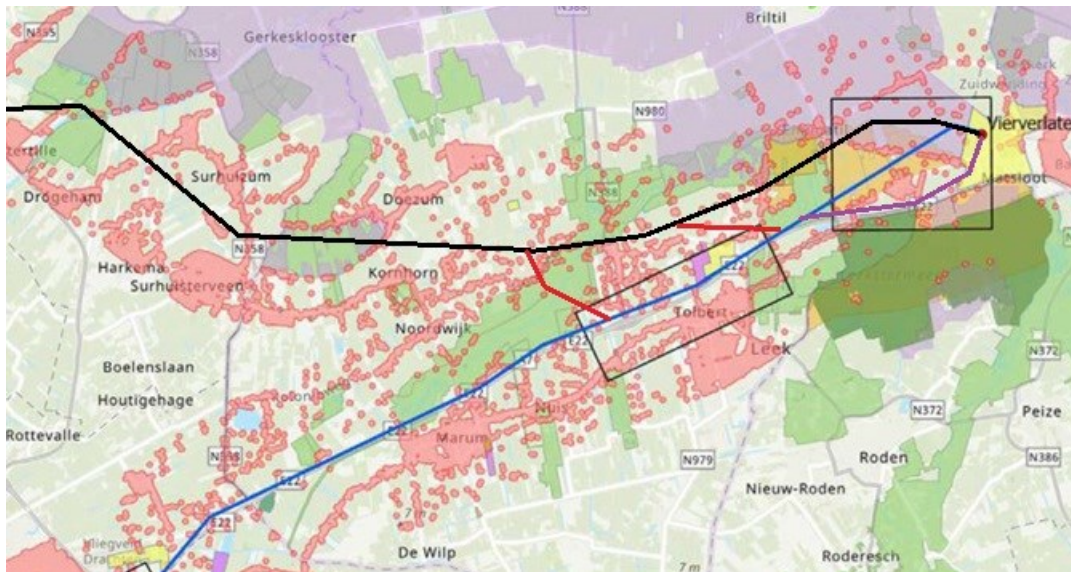
Appels met peren

Indien toch aan tracé-alternatief 1 wordt vastgehouden, ontbreekt een logische tegenhanger: een dubbele uitvoering van tracé-alternatieven 4 en 5 waarbij de 220 kV-lijn wordt gesaneerd. Door het ontbreken van deze twee tracé-alternatieven, is nu geen sprake van een eerlijke vergelijking en afweging. Er is sprake van het vergelijken van appels met peren, wat impact heeft op uitkomsten van de plan-MER.

Dit is in het bijzonder van belang omdat tracé-alternatieven 4 en 5 voornamelijk afvallen door het risico op draadslachtoffers, en de daaruit volgende impact op de vergunbaarheid. Maar dit verschil in het risico op draadslachtoffers is een gevolg van de opzet van deze twee alternatieven, waarbij de huidige 220 kV lijn blijft bestaan en er op twee verschillende locaties gevaar is voor vogels, in plaats van op één, gebundelde, locatie. Met tracé-alternatieven die met dubbele lijnen langs de snelweg en een gesaneerde 220 kV-verbinding, valt dit verschil in draadslachtoffers en vergunbaarheid weg.

Ontbrekende tracé-alternatieven

Tot slot ontbreekt nog twee relevante varianten als tracé-alternatief: het eerst volgen van de A7 tot rondom Leek/Marum, waar het bestaande 220 kV-tracé tot slechts 1,3 km van de A7 ligt. Deze varianten combineren de bundeling met infrastructuur met het vermijden van NNN-gebieden die tracé-alternatief 1 juist kruist of de bebouwingsconcentraties bij de Pasop en Boerakker, waar tracé-alternatieven 2 en 3 juist langs gaan. Deze tracé-alternatieven bevinden zich binnen de 5 km zones van alternatieven N2 en N3 en voldoen aan de gestelde uitgangspunten en hoofdpoging van het project. Het zijn daarmee relevante en redelijke alternatieven die in de plan-MER-fase onderzocht moeten worden.



Figuur 3: Tracé-alternatieven 2 (zwart) en 4/5 (blauw) met in rood twee niet-geanalyseerde tracé-alternatieven. In paars een variant om van Vierverlaten bij de A7 te komen, welke ook niet onderzocht lijkt.

4. De afweging tussen de tracé-alternatieven

Geen gelijkwaardige afweging

Een van de voornaamste redenen om tracé-alternatieven 4 en 5 af te laten vallen is een verondersteld hoger risico op vergunbaarheid. Andere relevante criteria, zoals landschappelijke inpassing en impact op gevoelige gebouwen, zijn daardoor niet meegenomen in de motivering voor het VKA (p. 47). Daarmee ontbreekt een integrale en gelijkwaardige afweging.

De Lelylijn

Ook het vermeende conflict met de Lelylijn wordt aangehaald als reden om niet te kijken naar alternatieven langs de A7. Volgens de ontwerp-beslissing is het echter technisch mogelijk om de nieuwe 380 kV-verbinding te combineren met de Lelylijn (p. 33). Daarnaast is het aannemelijk dat ProRail als spoorwegbeheerder in de toekomst minder voorzichtige afstandseisen gaat hanteren, aangezien de druk op de schaarse ruimte in Nederland zo gigantisch hoog is. Het is daarom de vraag of het überhaupt goed mogelijk is om een inschatting te maken van het conflict tussen de twee infrastructuur.

Maar zelfs als de twee als conflicterend worden gezien, dan nog is het de vraag of het relevant is om rekening te houden met de Lelylijn:

- De Lelylijn bevindt zich nog slechts in de fase van een MIRT-Onderzoek; een MIRT-Verkenning is niet gestart en pas dan heeft een project status binnen de MIRT-systematiek.

- Er lijkt ook geen zicht op de benodigde 75% financiering om een Verkenning te starten.
- In de Voorjaarsnota 2025 zijn vrijwel alle middelen voor de Lelylijn herbestemd.
- Er is geen reserveringsgebied opgenomen in de reserveringsgebieden voor de aanleg van een hoofdspoorweg, zoals bedoeld in artikel 5.133, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd in bijlage III. Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dc-2020-73075/1/html>. Zonder zo'n ruimtereservering is er geen juridische verplichting om rekening te houden met een eventueel toekomstig spoorwegtracé.
- Het ontbreken van zo'n reserveringsgebied is bovendien een stevige indicatie van de grote onzekerheid rond de Lelylijn en een gebrek aan commitment vanuit het Rijk. Er is kortom geen sprake van een hard plan met een formele status.

Gezien deze onzekerheden is het niet logisch om tracé-alternatieven 4 en 5 hierop af te wijzen. Ons standpunt is dat de nieuwe verbinding wel het tracé van de A7 moet volgen, aangezien daar al sprake is van een grote inbreuk op het landschap en de natuur. Nu vallen deze tracé-alternatieven onvoldoende onderbouwd af.

De overige drie tracé-alternatieven

Bij de afweging tussen de drie overgebleven tracé-alternatieven is nog een belangrijk punt van betekenis. Eerder in deze zienswijze hebben wij uiteengezet dat tracé-alternatief 1 bestaat uit een dubbele lijn, terwijl de projectdoelstelling uitsluitend spreekt over de aanleg van één nieuwe 380 kV-verbinding. Dit speelt ook een rol in de motivering van het VKA: bij alternatief 1 wordt de dubbele lijn als voordeel gepresenteerd, terwijl bij alternatief 3 juist wordt gesteld dat het een nadeel is dat dit alternatief niet kan worden uitgebreid tot een tweede 380 kV-verbinding (zie p. 35). Maar aangezien de doelstelling echter beperkt is tot één nieuwe verbinding, is deze wijze van beoordelen niet consistent en leidt zij tot een oneerlijke vergelijking tussen tracé-alternatief 1 en tracé-alternatief 3.

5. De keuze voor de route tussen Doezum en Vierverlaten

Onduidelijkheid over de ligging van het VKA

Het VKA is een combinatie van tracé-alternatieven 1 en 2. Tussen Doezum en Enumatil bestaat echter onduidelijkheid over de exacte ligging. Paragraaf 5.1 (p. 43) stelt dat het tracé het bestaande 220 kV-tracé volgt tot Burgum. Figuur 5.1 (p. 45) laat echter zien dat

tussen Enumatil en Doezum tracé-alternatief 1 wordt gevolgd, met een afwijking tot 1,65 km van de bestaande lijn.

Het voorliggend VKA is een combinatie van tracé-alternatieven 1 en 2. Tussen Doezum en Enumatil is echter onduidelijkheid over de precieze route. Paragraaf 5.1 (p. 43) omschrijft het gekozen alternatief namelijk als volgt: *“Vanaf Ververlaten volgt het tracé het bestaande 220 kV-traject. Bij Burgum ligt het VKA ten noorden van de bestaande verbinding.”* Hieruit valt op te maken dat het tracé tot en met Burgum langs het bestaande 220 kV-traject ligt. Figuur 5.1 (p. 45) laat echter zien dat tussen Enumatil en Doezum tracé-alternatief 1 wordt gevolgd, met een afwijking tot wel 1,65 km van de bestaande lijn.

Tracé-alternatief 1 vergeleken met nummer 2 en 3

Uitgaande van de route volgens de kaart, wordt hier tracé-alternatief 1 verkozen boven 2/3. Hier hebben we de volgende opmerkingen over:

- Een van de projectuitgangspunten is dat nieuwe doorsnijdingen van het landschap zoveel mogelijk moeten worden voorkomen door de nieuwe verbinding te bundelen met bestaande hoogspanningslijnen of met bovenregionale infrastructuur. Tussen Enumatil en Doezum wordt dit uitgangspunt echter niet nageleefd. Hier ontstaat juist een volledig nieuwe doorsnijding, bovendien door een zeer open landschap. Het voorgestelde tracé loopt precies op de overgang van zand naar klei op veen, waar het landschap voor het eerst opent. Het huidige 220 kV-tracé ligt ter hoogte van de Pasop en Boerakker juist nog in een rijk beboste zone. Hierdoor is de ruimtelijke impact van het nieuwe, noordelijker gelegen tracé aanzienlijk groter.
- Naast de landschappelijke impact, is ook de impact op natuur veel groter bij de keuze voor dit nieuwe, noordelijker gelegen tracé. Op de NNN-kaart is te zien dat, afhankelijk van de precieze uitwerking van de nieuwe verbindingen, tot wel vijf keer meer NNN wordt doorsneden in het noordelijke gebied. Wij betwijfelen of de motivering voldoende is om hier niet te kiezen voor het beschikbare alternatief dat aanzienlijk minder natuur aantast.
- Ook op het vlak van draadslachtoffers bestaan hier duidelijke verschillen. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat tracé-alternatief 1 slechter scoort dan alternatief 2, vanwege een hoger aantal verwachte draadslachtoffers. Omdat juist het risico op draadslachtoffers een doorslaggevende reden was om alternatieven 4 en 5 af te wijzen, is het niet consistent dat dit criterium op deze locatie geen gewicht krijgt in de afweging tussen tracé-alternatief 1 en 2.

Rechtstand ter hoogte van Enumatil

In de ontwerp voorkeursbeslissing wordt aangegeven dat op basis van het Regioadvies gekozen wordt voor een zo recht mogelijke verbinding tussen Vierverlaten en Bakkerom. Op pagina 46 staat: *Het doel is om tot een zo recht mogelijke verbinding door het landschap te komen.* Hier is volgens ons sprake van een procedurefout: voor de onderbouwing van een specifiek deel van het voorkeustracé kan niet opeens een extra doel of uitgangspunt meegewogen worden. Dit had als extra uitgangspunt meegenomen moeten zijn in de NRD. Bovendien is het dan nog de vraag of het evenredig is om dit uitgangspunt alleen op een specifiek deel van het tracé mee te wegen, of in elk geval specifiek daar zwaarder mee te laten wegen.

Bovendien is er hier sprake van een verkeerde interpretatie van het Regioadvies. In het Regioadvies wordt specifiek verwezen naar de knik in het tracé ten noorden van het Hoendiep, tussen Enumatil en Vierverlaten. Deze extra knik wordt als onwenselijk gezien. Nergens wordt echter gepleit voor een zo'n recht mogelijk tracé. Het is ook niet logisch dat vanuit regionale inbreng wordt gepleit voor een maximaal rechte lijn, aangezien er dan juist minder ruimte is om rekening te houden met lokale belangen en de lokale ruimtelijke structuur.

Als gevolg van de zogenaamde wens vanuit de regio om maximale rechtstand te creëren, stelt de ontwerp-voorkeursbeslissing dat tussen Vierverlaten en Bakkerom ook buiten de 100 meter schuifruimte gezocht gaat worden naar mogelijkheden om het tracé te optimaliseren. Deze 100 meter schuifruimte is echter bedoeld om omwonenden en andere belanghebbenden bij de ter inzage legging van de ontwerp-voorkeursbeslissing duidelijkheid te geven over de ligging van het nieuwe tracé. Afwijken in het kader van rechtstand mag er daarom niet toe leiden dat de lijn nog dichter op omwonenden of bedrijfslocaties komt, dan op kaart in de ontwerp-voorkeursbeslissing weergegeven. Afwijken terwijl omwonenden, bedrijven of andere belangen waaronder landschap niet benadeeld worden, is natuurlijk een ander verhaal.

Dat rechtstand automatisch leidt tot een betere landschappelijke inpassing, is overigens niet waar. Dertien jaar geleden, toen tracé-alternatief 1 ook overwogen werd, hebben wij advies ingewonnen van een landschapsarchitect over de landschappelijk inpassing rond ons bedrijf. Omdat de beleving van (of blik op) het landschap vaak maar een beperkt gebied bestrijkt, geeft hier en daar een bocht in de lijn soms juist een ruimer beeld. Als toeschouwer ben je immers geen drone die van bovenaf alles overziet. Wat de juiste keuze is, meer rechtstand of bijvoorbeeld juist een latere bocht, is afhankelijk vanwaar je komt. Nabij Enumatil kan het later inzetten van de bocht (van het oosten naar het noorden) bijvoorbeeld een gunstiger zicht op Enumatil en omgeving opleveren, van prominente zichtlocaties zoals het fietspad Lettelberterdijk en de driesprong Fanerweg-Dorpsstraat.

Het gaat hier niet om abstract landschap, maar om een concreet samenstel van open agrarisch cultuurlandschap, karakteristiek dorpsgezicht Enumatil en een karakteristieke boerderij uit 1907. De beoordeling moet daarom plaatsvinden vanaf maaiveld en vanaf relevante zichtpunten, niet uitsluitend vanuit tracélogica of kaartbeeld. Voor dat een voorkeurstracé gekozen wordt op basis van rechtsstand omwille van landschap, vraagt dit om aanvullende analyse:

- fotovisualisaties vanaf erf, dorpsrand en openbare weg;
- beoordeling karakteristiek pand en dorpsgezicht;
- beoordeling zichtlijnen;
- motivering waarom rechtsstand hier zwaarder weegt dan erfgoed, woonkwaliteit en bedrijfscontinuïteit.

Daarbij moet niet alleen worden gekeken naar de huidige zichtbaarheid van het landschap, maar ook naar de bodemopbouw en de ontstaansgeschiedenis van het gebied. Het landschap rond Enumatil is niet willekeurig open agrarisch gebied, maar een cultuurhistorisch gelaagd landschap. De bodemopbouw bestaat uit een kleilaag op veraard veen, met daaronder bruinveen. Deze opbouw is het resultaat van historische veenontwikkeling, inklinking, latere overstroming en kleiafzetting. Daarmee is de bodem niet alleen landbouwkundig kwetsbaar, maar ook cultuurhistorisch en mogelijk archeologisch relevant.

Ook de leesbaarheid van het landschap is hier van belang. Het reliëf, de oude veenwatergangen en de later aangelegde sloten maken de ontstaansgeschiedenis van het gebied nog steeds zichtbaar. Daarnaast zijn er aanwijzingen voor historisch agrarisch gebruik van deze moerassige gronden, waaronder middeleeuwse vormen van gebruik zoals boekweitteelt op veengrond. Deze combinatie van bodemopbouw, reliëf, watergangen, verkaveling en agrarische gebruiksgeschiedenis maakt dat het gebied niet alleen vanuit hedendaagse landschappelijke beleving moet worden beoordeeld, maar ook vanuit archeologische en cultuurhistorische waarden.

Mastfunderingen, bouwwegen, werkterreinen, grondroering, bemaling en zetting kunnen deze waarden onherstelbaar aantasten. Een eenmaal verstoorde bodemopbouw of doorsneden landschapsstructuur is niet te reconstrueren. In de ontwerp-voorkeursbeslissing wordt aan deze archeologische en cultuurhistorische dimensie onvoldoende kenbaar gewicht toegekend. Ook om die reden kan rechtsstand niet zonder nadere, perceelsspecifieke beoordeling als doorslaggevend landschappelijk argument worden gebruikt.

Deze nadere analyses, zoals hierboven omschreven, moeten nog in de huidige fase plaatsvinden, en niet in de uitwerkingsfase, omdat het een fundamenteel onderdeel is van de benodigde onderbouwing van TenneT om het regioadvies naast zich neer te leggen, dat voorstelde om te kiezen voor tracé-alternatief i.c.m. Variant Enumatil of tracé-alternatief 2 met Variant Enumatil. Als tracé-alternatief 1 gekozen wordt op basis

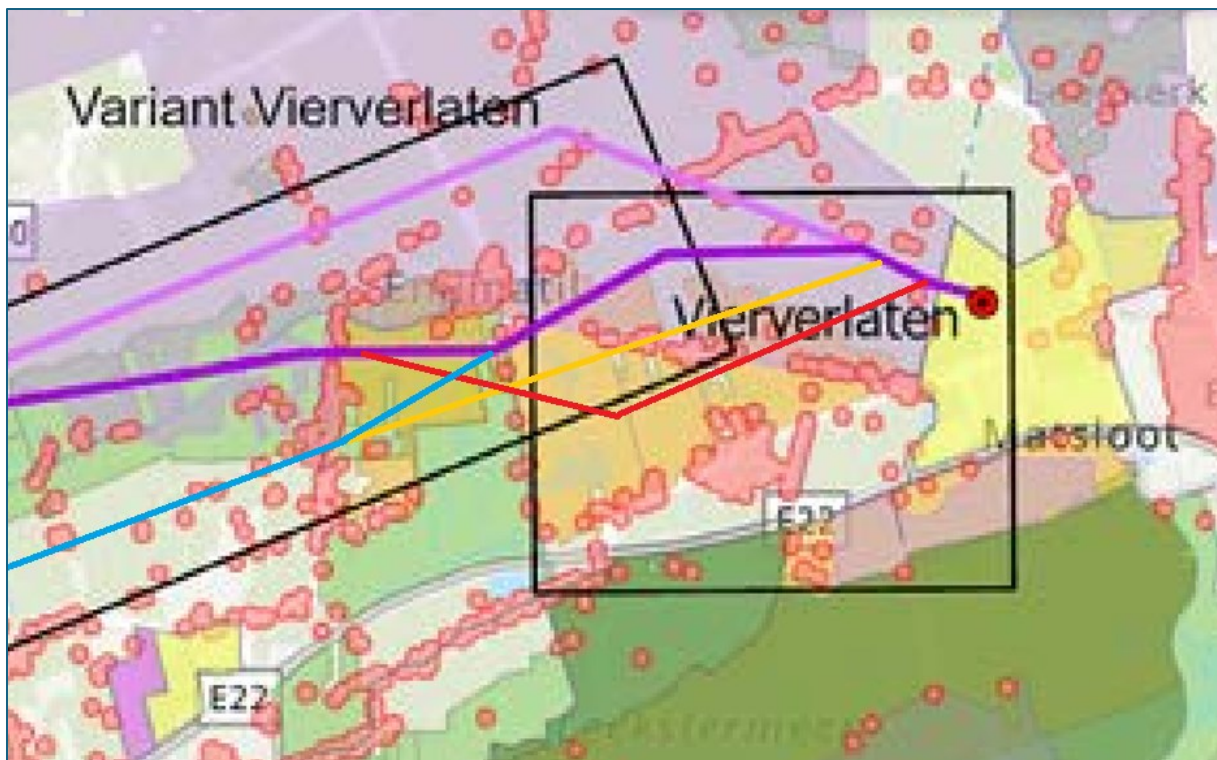
van rechtstand, dan moet bovenstaande eerst geanalyseerd worden, voordat de redelijke alternatieven in de bredere omgeving afvallen.

Gezien bovenstaande verzoeken wij om in de voorkeursbeslissing het extra uitgangspunt van maximale rechtstand tussen Bakkerom en Enumatil te laten vervallen. Ofwel om op zijn minst toe te voegen dat zoeken buiten de 100 meter schuifruimte niet kan leiden tot een tracé dicht op bedrijven en omwonenden die zich al binnen 500 meter van het tracé bevinden. Tot slot verzoeken wij, indien het zoeken buiten de 100 meter schuifruimte stand houdt, op te nemen dat als buiten de schuifruimte zoeken naar optimalisatie voor rechtstand, optimalisatie ook mogelijk moet zijn voor het vermijden van onevenredige schade aan specifieke bedrijven.

Variant Enumatil

Verder wordt er in het Regioadvies opgeroepen om Variant Enumatil (een in het Plan-MER voor tracé 2 onderzochte mitigerende maatregel) toe te passen op tracé-alternatief 1. De ontwerp-voorkeursbeslissing geeft aan dat variant Enumatil niet is gekozen omdat die met name op gevoelige gebouwen significant negatiever zou scoren dan tracéalternatief 1. Deze motivering is te algemeen en onvoldoende perceelsspecifiek. De afweging beperkt zich tot een globale score op gevoelige gebouwen en rechtstand, maar maakt niet inzichtelijk hoe de concrete effecten op het dorpsgezicht Enumatil, natuurbeheer, waterberging, ons biologisch melkveebedrijf, het vergunde bouwblok, de karakteristieke boerderij en bedrijfsopvolging zijn gewogen. Daarmee ontbreekt een controleerbare belangenafweging op lokaal niveau.

De Variant Enumatil raakt met name gevoelige gebouwen omdat dit tracé met uitgangspunt van rechtstand in het verlengde ligt van het bestaande 220 kV-tracé. Bij het betrekken van Variant Enumatil bij het tracé van tracé-alternatief 1 is echter een bocht nodig, deze is niet simpelweg in het verlengde van het tracé aan te leggen. Dit biedt de mogelijkheid om de lijn van Variant Enumatil naar het zuiden op te schuiven en daardoor aanzienlijk minder gevoelige gebouwen te raken. Mogelijk is dit de optimalisering waarover in de ontwerp-voorkeursbeslissing wordt gesproken?



Figuur 4: oranje is Variant Enumatil, als optimalisatie van tracé-alternatief 2 (blauw). Rood een mogelijke geoptimaliseerde versie van tracé-alternatief 1 (paars)

Bij de beoordeling van Variant Enumatil in Plan-MER Deel B constateren wij een mogelijke fout in hoofdstuk 11.4.2 Natuur (p 228). Op vlak van natuur zou de variant leiden tot een slechtere beoordeling van tracéalternatief 2 doordat binnen NNN en weidevogelleefgebied en ganzenfoerageergebied de bestaande 220 kV-hoogspanningsverbinding niet meer gevolgd wordt, waardoor het verstorend effect groter is. Deze tekst lijkt te impliceren dat de bestaande 220 kV-verbinding blijft staan op zijn plek, zoals in tracéalternatief 3 het geval is. Bij tracéalternatief 2 wordt de bestaande lijn echter gesaneerd en naast de nieuwe lijn opnieuw opgebouwd. Ook de opmerking dat het leidt tot een groter verstoord gebied voor graslandvogels klopt niet. De Variant Enumatil raakt iets meer ganzengebied, maar aanzienlijk minder weidevogelgebied.

Hoewel TenneT dus heeft aangegeven dat de variant Enumatil zelf buiten beschouwing wordt gelaten, zijn in het kader van het verzoek uit de regio wel traceringssessies georganiseerd. Wij zijn helaas niet betrokken bij deze traceringssessies, maar hadden mogelijk relevante input omdat wij in 2012 – tijdens het eerdere planproces – al uitgebreid met TenneT hebben gesproken over de gevolgen van een recht tracé voor ons bedrijf. In het kader hiervan hebben we destijds ook landschapkundig advies ingewonnen waaruit bleek dat een zo recht mogelijk tracé op deze locatie helemaal niet per definitie de minst ingrijpende keuze is (zie ook eerder in deze zienswijze).

Op pagina 49 staat dat er een optimalisatie van tracé-alternatief 1 mogelijk is, en dat TenneT al heeft vastgesteld dat dit kan. Maar wij hebben geen idee hoe dat tracé er uit ziet. We kunnen de ontwerp-Voorkeursbeslissing niet beoordelen als zo'n relevant

onderdeel van de inpassing in onze directe omgeving ontbreekt. Dit kan niet wachten tot de fase van planuitwerking, omdat de ontwerp-Voorkeursbelissing gaat over het te kiezen tracé en dit geoptimaliseerde tracé bepalend is voor de keuze tussen tracé-alternatieven 1 en 2/3.

De hiervoor genoemde punten staan niet los van elkaar. Het gaat om de samenloop van landschap, natuur, cultuurhistorie, agrarische bedrijfsvoering, vergunde bedrijfsontwikkeling, bodemgesteldheid, woon- en leefklimaat en toekomstbestendigheid van het bedrijf. Juist die samenloop maakt dat de keuze voor het voorkeurstracé ter hoogte van Enumatil niet alleen als technische tracékeuze kan worden beoordeeld, maar ook moet worden gezien vanuit de vraag of de functies in dit gebied nog evenwichtig aan deze locatie worden toegedeeld. Dat werken wij hierna uit in ons concrete verzoek.

Tot slot: Landbouwgebruik moet expliciet in beeld. De Commissie m.e.r. heeft bij eerdere 380 kV-procedures geconstateerd dat er veel vragen waren over gevolgen voor agrarisch landgebruik, waaronder ruimtebeslag, en adviseerde dit aspect uit te werken. De huidige ontwerp-voorkeursbeslissing noemt landbouwschade, maar nog niet systematisch genoeg. Wij verzoeken daarom hier een apart hoofdstuk van te maken: agrarische bedrijfsvoering, biologische certificering, bodemstructuur, drainage, beweiding, logistiek, toekomstbestendigheid, bouwblok en opvolging.

6. Ons voorstel

Op basis van bovenstaande mag duidelijk zijn dat onze voorkeur sterk uitgaat naar een tracé langs de A7, of anders een tracé dat de huidige 220-kV-verbinding volgt. Wij worden nu geconfronteerd met een zeer ingrijpende aanpassing van onze leefomgeving. Onder de Omgevingswet moet een projectbesluit dat het omgevingsplan wijzigt of daarvan afwijkt voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). IPLO geeft aan dat dit volgt uit artikel 5.53 Omgevingswet en hoofdstuk 9 Bkl. IPLO vermeldt ook dat ETFAL bij projectbesluiten geldt via artikel 9.1 Bkl, waarin wordt verwezen naar instructieregels voor omgevingsplannen.

Wij verzoeken het voorkeursalternatief ter plaatse van ons perceel, zoals weergegeven in de ontwerp-voorkeursbeslissing, te wijzigen door de bocht later in te zetten waarmee het tracé buiten ons bouwblok valt en de magneetveldzone en bedrijfsontwikkelingsruimte niet overlappen, en op maximale afstand van woning, bedrijfsgebouwen en toekomstige tweede bedrijfswoning. Deze optimalisatie is beperkt van aard, sluit aan bij de planuitwerkingsfase waarin mastposities nader worden bepaald, beperkt onevenredige schade aan ons bedrijf en doet geen afbreuk aan de hoofddoelstelling van het project. Indien het bevoegd gezag dit niet overneemt, verzoeken wij om concreet, controleerbaar en gemotiveerd aan te geven waarom deze

lokale optimalisatie technisch, landschappelijk, financieel of juridisch niet uitvoerbaar zou zijn. Zelf zijn we van mening dat deze optimalisatie wel redelijk is, omwille van de volgende punten:

- geen relevante extra tracélengte;
- geen extra hoekmast;
- geen nadeel voor derden;
- betere landschappelijke beleving vanaf maaiveld;
- grotere afstand tot karakteristieke boerderij;
- minder bedrijfsschade;
- minder aantasting bouwblok;
- geen verslechtering magneetveldgevoelige gebouwen;
- technisch uitvoerbaar binnen planuitwerkingsfase.

Verder verzoeken wij om in de definitieve voorkeursbeslissing bindend op te nemen dat bij de planuitwerking mastposities, bouwwegen, werkterreinen en zakelijk-rechtstroken zodanig worden gekozen dat ons bouwblok, de vergunde stalontwikkeling, kwetsbare lage gronden, drainage, natuurbeheerpercelen en bedrijfslogistiek maximaal worden ontzien. Zonder die borging wordt de nationale infrastructuurfunctie onevenredig afgewenteld op één bestaand, toekomstgericht en multifunctioneel agrarisch bedrijf.

Neem harde voorwaarden op voor schadebeperking, bodemherstel, bouwwegverlegging, natuurmaatregelen, landschappelijke inpassing, magneetveldonderzoek en volledige compensatie van bedrijfs- en vermogensschade.

Sinds wij in 2014 van TenneT een brief ontvingen waarin werd meegedeeld dat de plannen voor een nieuwe 380 kV-verbinding waren geschrapt, heeft ons bedrijf zich verder ontwikkeld. Bedrijfsgebouwen zijn uitgebreid, de veestapel is toegenomen en ons bouwblok is aangepast. Daarnaast werken wij aan de bouw van een nieuwe stal, waarvoor inmiddels een bouwvergunning is verleend door de gemeente Westerkwartier. Op pagina 51 van de ontwerp-voorkeursbeslissing staat dat in de IEA rekening is gehouden met autonome en zachte ontwikkelingen, en dat deze inventarisatie in november 2025 is geactualiseerd. Onze bouwvergunning was op dat moment al afgegeven en vormt daarmee een autonome ontwikkeling. Desondanks heeft deze actualisatie niet geleid tot nieuwe inzichten die van invloed zijn geweest op de keuze voor het VKA. Wij zijn echter van mening dat deze ontwikkeling wél relevant is voor de precieze ligging van het gekozen tracé.

Het VKA beslaat een strook van 200 meter breed. Deze overlapt voor 70 meter met ons bouwblok. Wij verzoeken het tracé zuidelijk te verschuiven, zodat de 200-meterzone begint aan de rand van ons bouwblok. Dit is een logischer en nauwkeuriger uitgangspunt voor de planuitwerkingsfase.

Daarnaast verzoeken wij om een perceelsspecifieke berekening van de indicatieve én specifieke magneetveldzone ter plaatse van woning, erf, bedrijfsgebouwen, vergunde stal, bouwblok en beoogde tweede bedrijfswoning. Ook indien het huidige voorzorgbeleid primair ziet op langdurig verblijf van mensen, moet het bevoegd gezag bij ETFAL rekening houden met voorzienbare beperkingen voor dierhouderij, stalontwikkeling, bedrijfsopvolging en toekomstige aanscherping van dierenwelzijns- en gezondheidsnormen.

Een ander nadeel van de voorgestelde voorkeursroute is dat deze over het laagste gedeelte van de betreffende kavel loopt, wat onherstelbare schade aan de ondergrond zal veroorzaken. Ook om die reden is een zuidelijke verschuiving wenselijk. Wij verzoeken daarom om voorafgaand aan de definitieve keuze voor de lokale ligging, en in ieder geval vóór vaststelling van mastposities, bouwwegen en werkterreinen, perceelsspecifiek archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek uit te voeren. Daarbij moet worden beoordeeld of de voorkeursroute ter plaatse aanvaardbaar is, welke zuidelijke verschuiving of andere lokale optimalisatie mogelijk is en welke maatregelen nodig zijn om aantasting van bodemarchief, reliëf, oude watergangen, verkavelingsstructuren en overige cultuurhistorische waarden te voorkomen.

Tot slot: als buiten de schuifruimte optimalisatie mogelijk is voor rechtstand, dan moet optimalisatie ook mogelijk zijn voor het vermijden van onevenredige schade aan één concreet bedrijf.

7. Gevolgen als het tracé niet wordt aangepast

- De aanleg van de nieuwe lijn veroorzaakt een grote verstoring van onze leefomgeving. Zowel Enumatil als onze boerderij uit 1907 zijn aangemerkt als karakteristiek dorpsgezicht en woonpand.
- Onze doelgerichte aanpak van het ontwikkelen van landschaps- en natuurwaarden (handelsmerk van ons biologisch bedrijf) zullen door de aanleg en aanwezigheid van de nieuwe lijn ernstig worden bemoeilijkt.
- Inspectie van de natuur met een drone (o.a. voor weidevogelnesten) wordt onmogelijk. De percelen vervullen aantoonbaar een functie voor weidevogels, waaronder de wulp. De aanleg en aanwezigheid van de lijn leiden tot verstoring, aanvaringsrisico's, beperking van drone-inspecties en beperking van praktisch natuurbeheer. Wij verzoeken om perceelsspecifiek ecologisch onderzoek, beoordeling van foerageer- en broedgebied, en bindende mitigerende maatregelen tegen draadslachtoffers.

- Deze dubbele TenneT-lijn zal de openheid van het landschap ernstig aantasten.
- Het belemmert onze plannen voor onze bedrijfsontwikkeling (het voorkeurstraject loopt deels over ons bouwblok) waaronder de bouw van een nieuwe stal waarvoor al een bouwvergunning is afgegeven door de gemeente Westerkwartier. Ook zal het de mogelijkheden beperken van een tweede bedrijfswoning.
- De opbrengst van onze EAZ-windmolen zal dalen.

De ontwerp-voorkeursbeslissing schiet ter hoogte van ons bedrijf tekort in de vereiste locatiegerichte belangenafweging. Uit de voorgaande hoofdstukken volgt dat de keuze voor tracé-alternatief 1, het buiten beschouwing laten van een aangepaste Variant Enumatil en het vasthouden aan rechtstand vooral zijn gemotiveerd vanuit globale criteria. Daarbij is onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe de concrete gevolgen voor ons bedrijf en onze omgeving zijn gewogen.

Het gaat daarbij niet om één afzonderlijk nadeel, maar om de samenloop van effecten op een bestaand en toekomstgericht biologisch melkveebedrijf: het vergunde bouwblok, de vergunde stalontwikkeling, bedrijfsopvolging, een mogelijke tweede bedrijfswoning, de karakteristieke boerderij, het dorpsgezicht Enumatil, natuurbeheer, waterberging, weidevogelbeheer, bodemgesteldheid en archeologische en cultuurhistorische waarden. Juist die samenloop maakt dat een algemene verwijzing naar rechtstand, gevoelige gebouwen of landschappelijke bundeling onvoldoende is.

Zonder een kenbare en controleerbare afweging van deze perceelsspecifieke belangen kan niet worden geconcludeerd dat het voorkeursracé ter plaatse zorgvuldig is gekozen. Evenmin kan dan worden vastgesteld dat de voorkeursbeslissing voorsorteert op een projectbesluit waarin sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarmee ontbreekt op dit punt een evenwichtige, locatiegerichte beoordeling.

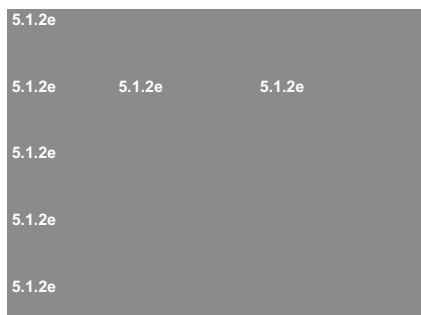
Afsluiting

Hét kenmerk van ons biologisch melkveebedrijf is multifunctioneel ruimtegebruik. Wij produceren niet alleen melk en vlees maar ook natuur en landschap, waterberging, ganzen-foerageergebied en recreatie. Steeds hebben we ons aangepast aan het gewenste beleid van overheidsinstanties en breed maatschappelijk gedragen wensen. Ons bedrijf is daardoor niet alleen een agrarisch bedrijf, maar ook een drager van landschappelijke, ecologische en maatschappelijke functies in dit gebied.

Juist daarom raakt het voorkeursracé ons onevenredig hard. Het doorsnijdt niet alleen onze huidige bedrijfsvoering, maar beperkt ook de toekomst van het bedrijf: de vergunde stalontwikkeling, bedrijfsopvolging, mogelijke tweede bedrijfswoning, natuurbeheer, bodemkwaliteit, landschappelijke waarden en verdere duurzame bedrijfsontwikkeling. Die samenloop van effecten vraagt om meer dan algemene verwijzingen naar rechtstand, bundeling of globale tracécriteria.

Wij verzoeken u daarom de voorkeursbeslissing niet ongewijzigd vast te stellen. Primair verzoeken wij om alsnog te kiezen voor een route langs de A7 of een tracé dat de bestaande 220 kV-verbinding volgt. Subsidiair verzoeken wij om ter hoogte van Enumatil alsnog te kiezen voor een aangepaste Variant Enumatil of een lokale optimalisatie waarbij de bocht later wordt ingezet, het tracé buiten ons bouwblok blijft en de afstand tot woning, bedrijfsgebouwen, vergunde stalontwikkeling en toekomstige bedrijfsontwikkeling maximaal wordt vergroot. Indien ook daaraan niet wordt tegemoetgekomen, verzoeken wij om in de voorkeursbeslissing ten minste bindend vast te leggen dat mastposities, bouwwegen, werkterreinen, zakelijk-rechtstroken en magneetveldzone in de planuitwerkingsfase zodanig worden uitgewerkt dat ons bedrijf en de hiervoor genoemde waarden maximaal worden ontzien.

Enumatil, 30 juni 2026



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	17