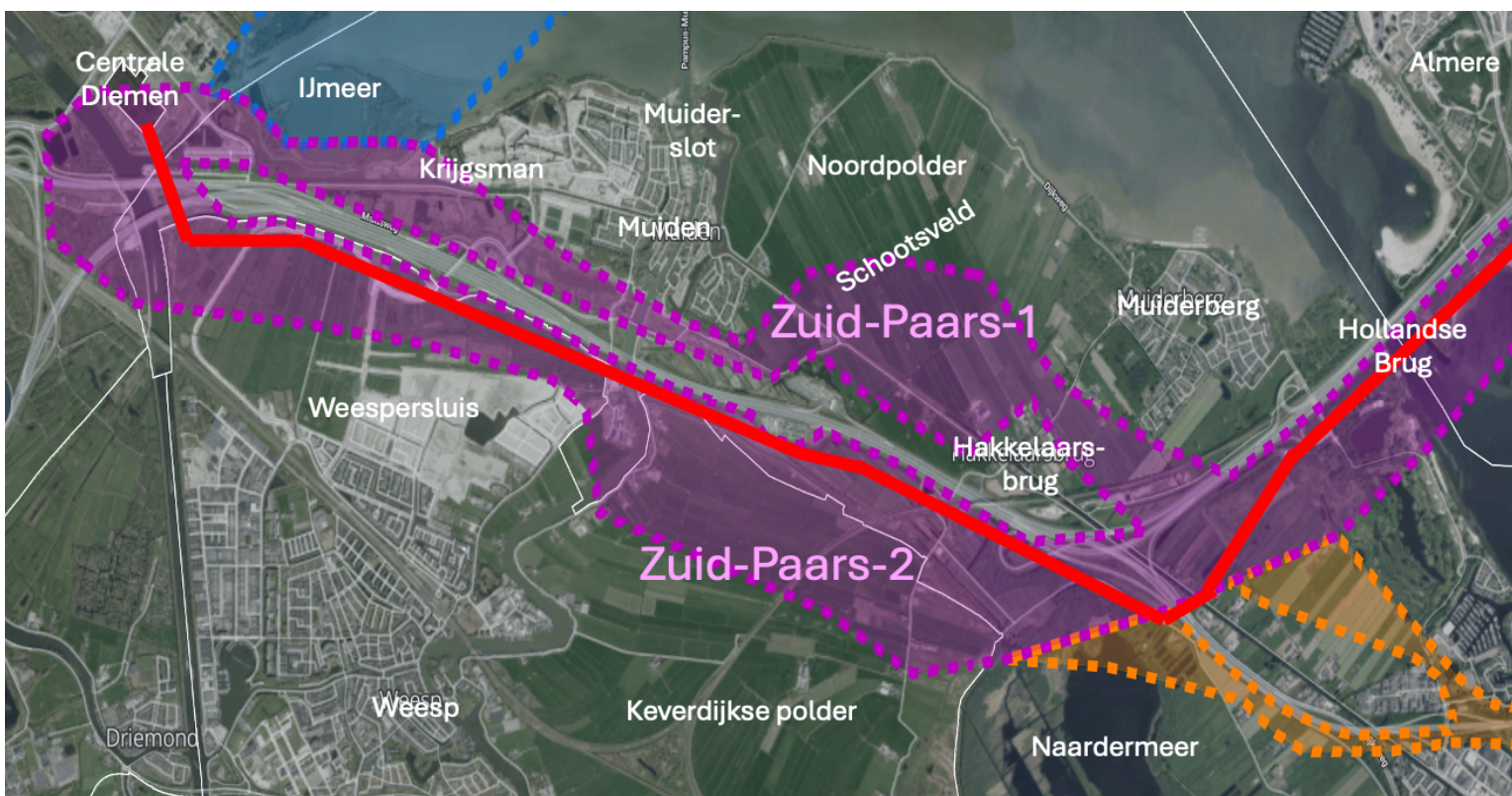


Nieuwe TenneT hoogspanningsverbinding Diemen – Ens

Advies van bewoners en belangenorganisaties voor Noord-Holland



SAMENVATTING

(Voor meer informatie zie onderliggende documenten)

April 2025

Toelichting m.b.t.:

1. Ons voorkeurstracé
2. Onze analyse van alle formele onderzoeksrapporten waaruit blijkt dat Zuid-Paars-2 ook de beste corridor is voor Noord-Holland
3. Hoe ons voorkeurstracé naadloos past binnen de corridor Zuid-Paars-2 en de beste tracé invulling is
4. Zorgpunten/knelpunten (uit het regioadvies NH) waarvoor ons voorkeurstracé oplossingen biedt:
 - a. Wonen in Weespersluis, de windenergieprojecten & natuur in Diemen en Amsterdam
 - b. Bescherming woonomgeving en natuurgebied Het Naardermeer bij knooppunt Muiderberg
 - c. Beperking impact op UNESCO-Werelderfgoed de Hollandse Waterlinie
 - d. Kaart met zorg- en knelpunten die met ons voorkeurstracé worden opgelost
5. Onze conclusies voor Noord-Holland
6. Ons advies voor Noord-Holland

Bijlage A:

- Vergelijkingsoverzicht corridor-opties en voorkeurstracé o.b.v. onderzoeksconclusies IEA/MER
- Beoordelingscriteria in kaart gebracht

1. Ons voorkeurstracé

Als bewoners en belangenorganisaties erkennen wij het belang van de energietransitie en begrijpen wij de impact hiervan op onze gemeente en provincie. Tegelijkertijd zoeken wij garanties voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Als bewoners en belangenverenigingen van Muiderberg, Naarden en Muiden hebben wij vorig jaar een voorkeurstracé voor de hoogspanningsverbinding door Noord-Holland bepaald. Dit voorkeurstracé is gebaseerd op:

- a) onze lokale gebiedskennis;
- b) de door TenneT gedefinieerde randvoorwaarden en uitgangspunten;
- c) de mogelijkheden om een nieuwe verbinding te bundelen met de bestaande infrastructuur om versnippering van het gebied te voorkomen;
- d) het maximaal beperken van de impact op mens en gezondheid, natuur, monumenten, cultuur, wonen, leven en recreatie;
- e) en de mitigatiemogelijkheden voor eventuele knelpunten en zorgpunten.

Bij het bepalen van het voorkeurstracé door Noord-Holland hebben wij uitgebreid gekeken naar verschillende aspecten, waaronder de blootstelling aan magnetische straling, de Natura 2000-gebieden (Naardermeer en het IJmeer), het UNESCO Werelderfgoed De Hollandse Waterlinie, woningbouw, het behoud van zichtlijnen, het open polderlandschap (zoals de unieke Noordpolder), de Natuur Netwerk Nederland (NNN)-gebieden, investeringen en plannen voor gebieds-verbetering (zoals 'De Groene Uitweg'), vogeltrekroutes, weidevogelleefgebieden, vogelfoerageergebieden, de bescherming van de vestingsteden Naarden en Muiden, het Muiderslot, het behoud van schootsvelden, de impact op het dorp Muiderberg, het buurtschap Hakkelaarsbrug en de woningen ten zuiden van de A1 bij Muiderberg, de belangen van de bewoners van Amsterdam en de natuur- en energieprojecten rond Diemen.

De belanghebbenden concluderen gezamenlijk dat een hoogspanningsverbinding zo dicht mogelijk langs de huidige infrastructuur van de A1 aan de zuidzijde (waarbij het Amsterdam-Rijnkanaal niet wordt overgestoken) en aansluitend langs de A6 aan de oostzijde de minste impact heeft. Hierbij pleiten alle betrokkenen om bij het knooppunt Muiderberg een ondergrondse aanleg te realiseren tussen de spoorlijn en de aansluiting van de A1 naar de A6. Aanvullend is de wens om ook het tracé tussen de Vecht en de spoorlijn aan de zuidzijde van de A1 ondergronds aan te leggen om de belangen van bewoners en de unieke natuur van het Naardermeer maximaal te beschermen. Het voorkeurstracé is in de volgende kaart als het 'Rode Tracé' weergegeven waarbij de gele gestippelde lijn aangeeft welk deel van het tracé ondergronds zou moeten worden aangelegd.

Ons voorkeurstracé is vastgelegd in het document 'Burgerinitiatief Gooise Meren d.d. 20 juli 2024' en de brief aan de wethouder van april 2025. Het tracé zelf is uitvoerig op haalbaarheid getoetst bij TenneT, wordt breed gedragen door de bewoners, is uitgebreid besproken met lokale belangengroepen en is door de gemeente Gooise Meren omarmd. Ons voorkeurstracé wordt nadrukkelijk genoemd in het Regioadvies van Noord-Holland en wordt door medewerkers van het ministerie KGG erkend als een voorbeeld van constructieve burgerparticipatie.

Hieronder de lokale situatie tussen Diemen en de Hollandse Brug met ons voorkeurstracé en aspecten die hierop van toepassing zijn.

2. Onze analyse van alle formele onderzoeksrapporten waaruit blijkt dat Zuid-Paars-2 ook de beste corridor is voor NH

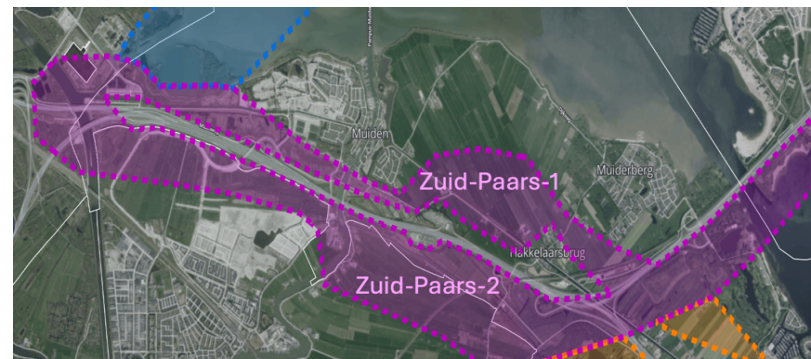
In het Regioadvies Noord-Holland wordt gekozen voor de paarse corridor, een keuze die wij steunen. Deze keuze sluit aan bij de adviezen en conclusies uit de onderzoeksrapporten IEA/MER. De Oranje en Blauwe corridor zijn ook volgens ons geen optie.

Onze bestudering van de onderzoeksrapporten toont voor Noord-Holland overduidelijk de voordelen aan van Zuid-Paars-2 (zuidelijk van de rijksweg A1) ten opzichte van Zuid-Paars-1 (noordelijk van de rijksweg A1) en bevestigt dat Zuid-Paars-1 geen reële optie is in vergelijking met Zuid-Paars-2. Zuid-Paars-1 wordt door de bewoners en belangengroepen van Muiden en Muiderberg dan ook nadrukkelijk afgewezen.

De IEA/MER rapporten beoordelen de paarse corridor varianten over het hele tracé tussen Diemen en Lelystad. Bij onze bestudering van de rapporten hebben wij specifiek naar Noord-Holland gekeken. Dit heeft geresulteerd in een dertigtal beoordelingscriteria die in de IEA/MER worden gebruikt en relevant zijn voor de corridor keuze door Noord-Holland (zie bijlage A). We hebben deze criteria gegroepeerd naar impact op natuur, op werelderfgoed, op leefomgeving, op uitvoerbaarheid en op financiële aspecten om de paarse corridor varianten door Noord Holland eenvoudig met elkaar te kunnen vergelijken.

Omdat elk mogelijk hoogspanningstracé in principe een negatieve impact heeft op de omgeving, hebben wij voor alle criteria 'de mate van negatieve impact' bepaald (geen impact, beperkt of aanzienlijke impact). De resultaten zijn in de hiernaast opgenomen tabel samengevat. Het onderliggende gedetailleerde vergelijkingsoverzicht is als bijlage A opgenomen.

Onze conclusie is dat Zuid-Paars-2 met afstand de beste optie is voor Noord-Holland.



BEOORDELINGSCRITEIA (Beoordeling obv gegevens IEA/MER)	Zuid-Paars-1	↔	Zuid-Paars-2
Impact op Natuur	■	↔	■
Instandhouding Werelderfgoed	■	↔	■
Impact op woon- en leefomgeving	■	↔	■
Uitvoerbaarheid	■	↔	■
Financiële aspecten	■	↔	■
Wat anderen concluderen	■	↔	■

■ = optie met aanzienlijk negatieve impact
 ■ = optie met beperkte negatieve impact
 ■ = optie met weinig/geen negatieve impact

3. Hoe ons voorkeustracé naadloos past binnen de corridor Zuid-Paars-2 en de beste tracé invulling is

Het door ons voorgestelde tracé ligt geheel binnen de corridor Zuid-Paars-2 in Noord-Holland en volgt de zuidzijde van de rijksweg A1 en de oostzijde van de rijksweg A6.

In de MER- en IEA-rapporten is Zuid-Paars-2 op corridor-niveau onderzocht en beoordeeld. De corridor is echter nog breed. Ons voorkeustracé, het 'Rode Tracé', is onze detailinvulling voor de hoogspanningsverbinding binnen de Zuid-Paars-2 corridor.

Het 'Rode Tracé' volgt, evenals de bestaande 380kV hoogspanningsverbinding, strak de bestaande infrastructuur maar nu aan de andere zijde van de Rijksweg. Het 'Rode Tracé' zal, evenals de bestaande verbinding, rekening moeten houden met de vogeltrekroutes en van dezelfde mitigatie-oplossingen gebruik moeten maken om de interferentie met het spoor te beperken. De oude en de nieuwe verbinding zijn qua complexiteit, technische uitdagingen en uitvoerbaarheid dus goed vergelijkbaar (en dus uitvoerbaar).

Om vast te stellen of ons voorkeustracé inderdaad het beste tracé binnen de corridor Zuid-Paars-2 is, hebben we voor ons voorkeustracé de impact bepaald op basis van dezelfde IEA/MER criteria en vergeleken met de bredere corridor Zuid-Paars-2.

De hiernaast opgenomen tabel laat overduidelijk zien dat het 'Rode Tracé' haalbaar is, onder economisch gunstige voorwaarden kan worden gerealiseerd en dat dit het meest sociaal-maatschappelijk verantwoorde tracé is. Het 'Rode Tracé' heeft de minste negatieve impact op het UNESCO Werelderfgoed de Hollandse waterlinie, op de Natura 2000 gebieden Naardermeer en IJmeer, de woon- en leefomstandigheden, natuur en landbouw, cultuur, mens en dier.

Het onderliggende gedetailleerde beoordelingsoverzicht is in bijlage A opgenomen.



BEOORDELINGSCRITEIA (Beoordeling obv gegevens IEA/MER)	Zuid-Paars-2 ⇔	Rode Tracé
Impact op Natuur	■	■
Instandhouding Werelderfgoed	■	■
Impact op woon- en leefomgeving	■	■
Uitvoerbaarheid	■	■
Financiële aspecten	■	■
Wat anderen concluderen	■	■

■ = optie met aanzienlijk negatieve impact
 ■ = optie met beperkte negatieve impact
 ■ = optie met weinig/geen negatieve impact

4. Zorgpunten/knelpunten uit het regioadvies NH waarvoor ons voorkeustracé oplossingen biedt

In het Regioadvies Noord-Holland worden verschillende aandachtspunten en knelpunten genoemd. Onderstaand gaan we in op deze punten en hoe deze met de keuze voor Zuid-Paars-2 en daarbinnen ons voorkeustracé kunnen worden weggenomen.

4a. Wonen in Weesperluis, de windenergieprojecten & natuur in Diemen en Amsterdam

De corridor Zuid-Paars-2 is voor Noord-Holland zonder twijfel de gewenste corridor-optie. Hoewel Zuid-Paars-2 vrijwel geheel door Gooise Meren loopt, zijn er twee aandachtspunten met betrekking tot het corridordeel dat vanaf Diemen door het grensgebied met Amsterdam/Weesperluis en eventueel Diemen gaat.

1. Het eerste aandachtspunt heeft betrekking op de nabijheid van de nieuwe woonwijk Amsterdam/Weesperluis. Dit punt kan worden weggenomen en/of gemitigeerd door het ondergronds brengen van de bestaande 150 kV-verbinding ter hoogte van Weesperluis.

TenneT heeft aangegeven dat de veel minder zware bestaande 150kV hoogspanningsleidingen goede mogelijkheden hebben om ondergronds te worden aangelegd. Het voornemen van TenneT is dan ook om deze bestaande 150kV hoogspanningsleiding langs Weesperluis bij uitbreiding ondergronds te brengen. De nieuwe 380kV hoogspanningsleiding kan dan, met in acht neming van de vereiste veiligheidsafstand, aan de zuidzijde van de rijksweg A1 zo dicht mogelijk langs de rijksweg aangelegd worden. De woon- en leefomgeving voor de bewoners van Weesperluis verbetert daar aanmerkelijk door omdat de bestaande 150kV hoogspanningsleiding veel dichterbij de bebouwing ligt dan de nieuwe 380kV hoogspanningsleiding.

2. Het tweede aandachtspunt betreft de natuur en de windmolenenergieprojecten van Diemen en Amsterdam langs de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. TenneT heeft aangegeven dat het met aanpassingen bij de centrale mogelijk wordt, anders dan de (roze) referentielijn nu aangeeft, dat de nieuwe 380 kV-verbinding aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal blijft ('Rode Tracé'). Deze aanpassing zou de natuur en de geplande energieprojecten in Diemen en Amsterdam ontzien. TenneT voert op dit moment detailonderzoek uit naar deze mogelijkheid.

De minder negatieve impact op de woon- en leefomgeving en op de natuur in Amsterdam/ Weesperluis en Diemen, zal de keuze voor Zuid-Paars-2 versterken. Ook het Regioadvies Noord-Holland beschrijft bovenstaande als oplossingen om tot een voor alle regiogemeenten positief provinciaal besluit voor de corridor Zuid-Paars-2 door Noord-Holland te komen.

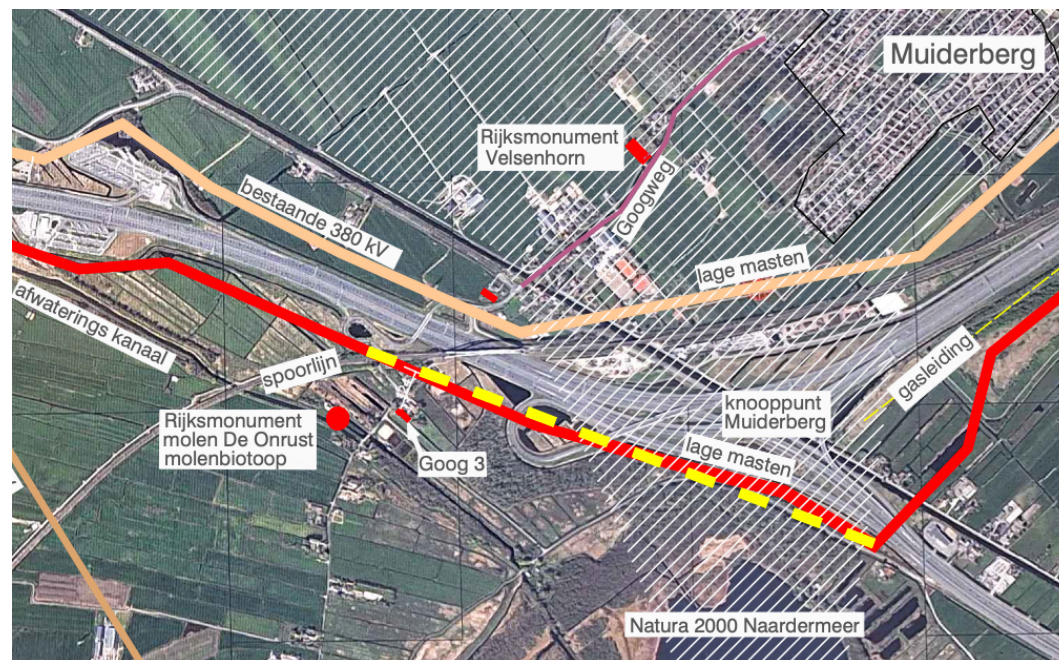


4c. Bescherming woonomgeving en natuurgebied Het Naardermeer bij knooppunt Muiderberg

Binnen Gooise Meren hebben bewoners, belangenorganisaties (waaronder Natuurmonumenten en LTO) gezamenlijk een voorkeur uitgesproken voor een ondergrondse aanleg van het 380 kV tracé bij het knooppunt Muiderberg.

Met woon-, werk- en leefomgeving als belangrijk uitgangspunt en het gegeven dat het Naardermeer het eerste beschermde natuurgebied van Nederland is en een parel van de gemeente Gooise Meren, zijn alle partijen die woonachtig en actief zijn in het betreffende gebied op 1 lijn gekomen voor wat betreft de aanleg van de hoogspanningsverbinding.

Gezamenlijk vragen wij aan het Ministerie van Klimaat en Groene Groei en aan TenneT om de hoogspanningsverbinding bij het knooppunt Muiderberg zo dicht mogelijk tegen de bestaande infrastructuur langs de zuidzijde van de A1 en aansluitend langs de A6 aan de oostzijde aan te leggen, waarbij wij primair pleiten voor een ondergrondse verbinding vanaf de Vecht tot aan de afrit van de A6 bij Muiderberg, secundair (en op zijn minst), pleiten wij voor een ondergrondse verbinding vanaf de spoorlijn tot aan de afrit van de A6 (zie de gele stippellijn).



De omgeving van het Naardermeer, de Goog en de Meerkade is een ecologisch, historisch en landschappelijk waardevol gebied dat al ernstig verstoord is door de aanleg van de A1 en de spoordijk van Weesp naar Almere. Een verdere versnippering van het landschap moet voorkomen worden.

Door het ondergronds brengen van deze hoogspanningsverbinding kunnen wij als bewoners, maar ook als beschermers en bezoekers blijven genieten van de groene ruimte in een drukke stedelijke omgeving. Wij pleiten ervoor dat de Gooise natuur en het open weidelandschap behouden blijven.

De voornaamste natuur-, landbouw- en burgerbelanghebbenden hebben een collectief standpunt ingenomen voor ondergrondse aanleg dat ons inziens leidend zou moeten zijn in de discussie over het hoogspanningstracé rondom dit complexe knooppunt Muiderberg.

4d. Impact op UNESCO-Werelderfgoed de Hollandse Waterlinie

De impact van een nieuwe hoogspanningsverbinding op het UNESCO Werelderfgoed 'De Nieuwe Hollandse Waterlinie' en de 'Stelling van Amsterdam' is voor ons als bewoners een belangrijk punt van zorg. Deze gebieden vertellen ons verleden en zijn bepalend binnen ons leefgebied.

Voor het UNESCO-Werelderfgoed geldt een sterk beschermend regime.

Een tracé aan de noordzijde van de rijksweg A1 zou ernstige gevolgen hebben voor het UNESCO-Werelderfgoed. Eén van Nederlands belangrijkste monumenten, het Muiderslot en de vesting Muiden zijn belangrijke kernkwaliteiten in het gebied. De zichtlijnen vanuit Muiderberg naar het Muiderslot en op de vesting Muiden mogen niet worden verstoord door hoogspanningsmasten.

De Hollandse Waterlinie vormt een samenhangend geheel tussen de verdedigingswerken en het landschap. Hiertoe behoort ook de Noordpolder met als kernkwaliteiten:

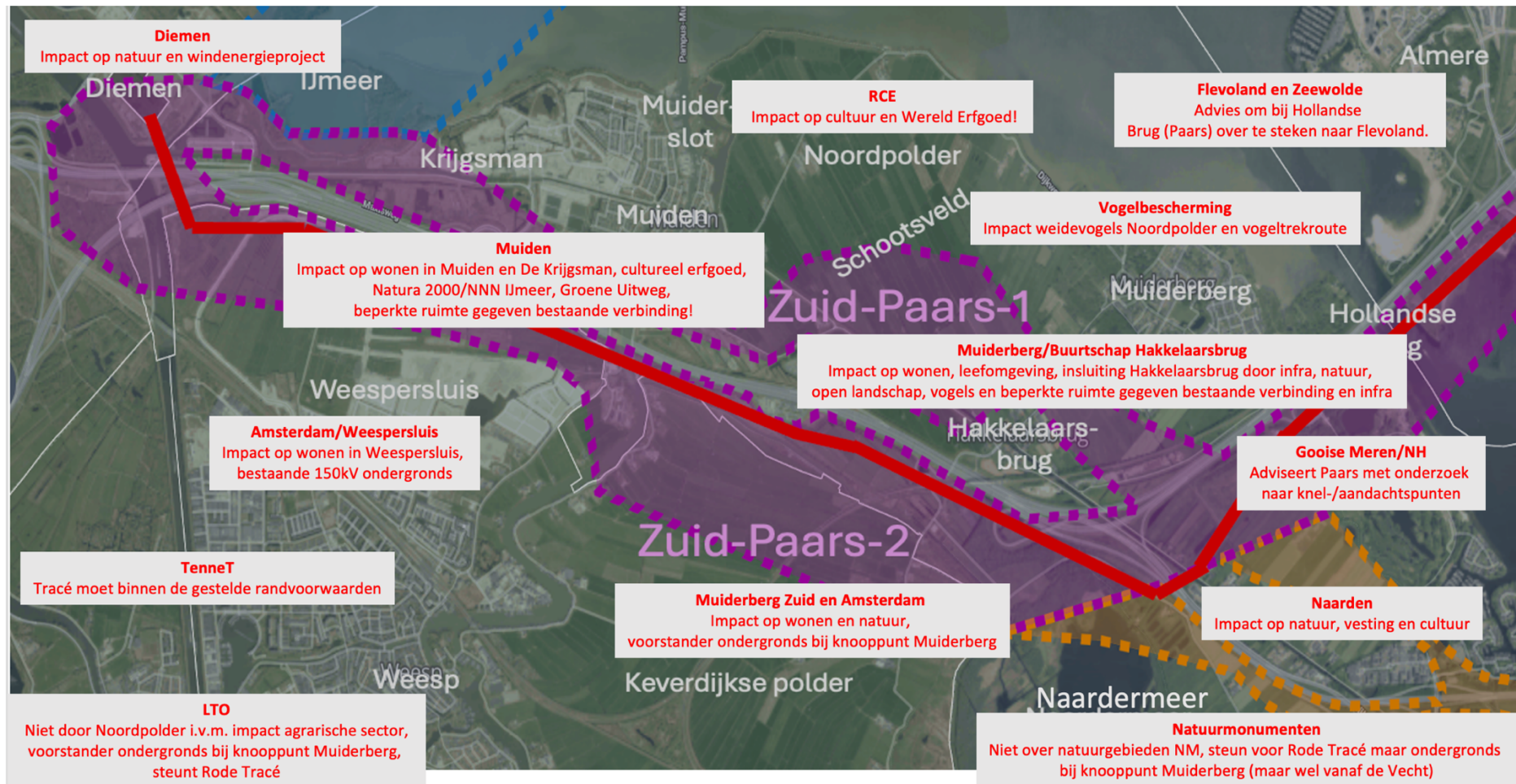
- Het inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie.
- Het open landschap met de schootsvelden.
- Het behoud van de bestaande accessen.
- De zichtlijnen in de Noordpolder.

De strook van corridor Zuid-Paars-1 die tussen de A1 en woonwijken De Krijgsman en Mariahoeve ligt bij de stad Muiden is te smal om een extra hoogspanningstracé te kunnen realiseren. Een dergelijk tracé zou de kernkwaliteiten van het UNESCO-Werelderfgoed ernstig aantasten.

Corridor Zuid-Paars-2 en ons voorkeurstracé aan de zuidzijde van de rijksweg A1 verstoren het UNESCO-Werelderfgoed nauwelijks. In zowel de onderzoeksrapporten MER/IEA als in het Regioadvies Noord-Holland wordt aangegeven dat er voor Zuid-Paars-2 mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de impact te beperken en de bescherming van het gebied te waarborgen. Onze eigen analyse bevestigt dit (zie bijlage A).



4e. Kaart met zorg- en knelpunten die met ons voorkeurstracé worden opgelost



5. Onze conclusies voor Noord-Holland

- De corridor Zuid-Paars-2 is voor Noord-Holland de beste keuze.
- Op basis van de onderzoeksgegevens in de adviesrapporten IEA/MER concluderen wij voor Noord-Holland dat ons voorkeustracé (het 'Rode Tracé') in de corridor Zuid-Paars-2 het tracé is met de minste negatieve effecten op het UNESCO Werelderfgoed de Hollandse waterlinie, op de Natura 2000 gebieden het Naardermeer en het IJ-/Markemeer, de gezondheid van bewoners in het gebied, de woonkwaliteit, de natuur en de landbouw en daarom het beste tracé is voor iedereen.
- De MER- en IEA-rapporten bevestigen dat ons voorkeustracé haalbaar is, onder economisch gunstige voorwaarden kan worden gerealiseerd en het meest sociaal-maatschappelijk verantwoorde tracé is.
- Ons voorkeustracé biedt oplossingen voor de zorgen van bewoners, gemeenten en belangenorganisaties (zoals Natuurmonumenten, RCE, LTO).
- Het is belangrijk dat nu voor Noord-Holland de corridor Zuid-Paars-2 wordt gekozen waar ons voorkeustracé straks naadloos inpast.

6. Ons advies voor Noord-Holland

Als bewoners en belangenorganisaties steunen wij de keuze voor de paarse corridor in het Regioadvies Noord-Holland. Toch blijft er onder de bewoners onzekerheid bestaan zolang er geen definitieve keuze voor Zuid-Paars-2 door Noord-Holland wordt gemaakt. De keuze voor Zuid-Paars-2 zou ook de focus en voortgang van het project helpen en onnodige vertragingen voorkomen, zoals ingewikkelde juridische procedures bij vergunning. Dit omdat er vooraf overeenstemming over het tracé is bereikt met de bewoners en met belangrijke belangenorganisaties als Natuurmonumenten en LTO en tevens MER/IEA-adviezen worden gevolgd.

Wij hopen dat de Regiogemeenten en de Provincie een stap verder gaan in hun besluitvorming en direct voor de corridor Zuid-Paars-2 kiezen door onze provincie Noord-Holland. Dit zou rust en duidelijkheid brengen voor de bewoners.

Ons advies is om, op basis van de MER, IEA, de Regioadviezen en ons eigen advies, zonder voorbehoud:

1. te besluiten voor de corridor Zuid-Paars-2 door Noord-Holland, aan de zuidzijde van de rijksweg A1 en aan de oostzijde van de A6;
2. de corridor Zuid-Paars-1 door Noord-Holland niet langer als haalbare optie te beschouwen en deze niet verder te laten onderzoeken;
3. in de volgende fase van het project, de detailinvulling van de corridor Zuid-Paars-2, ons voorkeustracé als startpunt te kiezen zodat de impact op wonen, leven en natuur (Naardermeer) wordt beperkt en acceptabel blijft;
4. ons voorkeustracé tussen de Vecht en het knooppunt Muiderberg ondergronds aan te laten leggen;
5. en te besluiten voor het ondergronds brengen van de bestaande 150 kV-verbinding ter hoogte van Weesper sluis.

Bijlage A:

Vergelijkingsoverzicht corridor-opties en voorkeurstracé obv gegevens IEA/MER

BEOORDELINGSCRITEIA (Beoordeling obv gegevens IEA/MER)	Zuid- Paars-1	Toelichting	Zuid- Paars-2	Toelichting	Rode Tracé	Toelichting
Impact op Natuur						
1. Natura 2000 gebieden	■	Door of over Ballasthaven/IJmeer/ Markermeer nauwelijks te voorkomen	■	Langs Naardermeer maar mogelijkheden afstand te houden	■	Houdt voldoende afstand tot Naardermeergebied
2. NNN gebieden	■	Gebied tussen centrale en westzijde Muiden (Diemervijfhoek, Drost, Warrenar, Hooft, De Schelp), Noordelijke Zuidpolder	■	Langs snelweg tussen Vecht en afslag naar A6 Zuidelijke Zuidpolder, Breedland en oostzijde A6 compensatie natuur, bij meest westelijke variant u=impact op Overdiemer-polder en Diemerbos	■	Te voorkomen door strak de bestaande infra vd A1/A6 te volgen en AR-kanaal niet over te steken
3. Vogeltrek routes	■	Noordpolder naar Naardermeer	■	A6 oost tot aan Naardermeer	■	Lage masten en/of ondergronds
4. Vogelweidegebied	■	Noordpolder	■	N.v.t.	■	N.v.t
5. Vogelfoerageergebieden	■	Noordpolder en BOBP polder,	■	N.v.t.	■	N.v.t
6. Versnippering landschap	■	Noordpolder en BOBP polder, NNN- gebied tussen centrale en Muiden aan IJmeer, insluiting buurtschap Hakkelaarsbrug, entree naar Muiderberg	■	Wanneer bestaande infra niet wordt gevolgd bij knooppunt Muiderberg	■	Bundeling met bestaande infra
7. Open landschap	■	Noordpolder en BOBP polder, NNN- gebied tussen centrale en Muiden aan IJmeer	■	Wanneer bestaande infra niet wordt gevolgd bij knooppunt Muiderberg	■	Bundeling met bestaande infra
8. Conflicterend met Nationaal/EU beleid	■	Natura2000, NNN-beleid	■	Te voorkomen bij volgen bestaande infra	■	N.v.t
9. Verlies recreatief gebruik	■	IJmeer bij Diemen/IJburg	■	N.v.t	■	N.v.t
10. Agrarische landschap	■	Noordpolder	■	N.v.t	■	N.v.t door bundeling infra
Instandhouding Werelderfgoed						
11. Hollandse Waterlinie	■	Muiderslot, Noordpolder, vestingstad Muiden, vrijhouden Noordpolder, vrij zicht op/vanaf forten (Pampus, Muiden) en vrije verbinding Naardertrekvaart	■	Geen extra belasting (380kV ipv 150kV leiding)	■	380kV ipv 150kV (ondergronds)

BEOORDELINGSCRITEIA (Beoordeling obv gegevens IEA/MER)	Zuid- Paars-1	Toelichting	Zuid- Paars-2	Toelichting	Rode Tracé	Toelichting
12. Stellingzone/Schootsveld	■	Noordpolder	■	Geen extra belasting (380kV ipv 150kV leiding)	■	N.v.t
13. Doorzichten/Zichtlijnen	■	Noordpolder	■	Keverdijkse polder	■	N.v.t door bundeling infa
14. Vestingsteden	■	Muiden	■	N.v.t	■	N.v.t
15. Rijksmonumenten	■	Muiderslot, Velsenhorn	■	Molen 'De Onrust'	■	Voldoende afstand tot molen 'Onrust'
16. Archeologische waarden gebied	■	Schootsveld Muiderslot	■	N.v.t	■	N.v.t
Impact op woon- en leefomgeving						
17. Woningen binnen magnetische zone 65 meter	■	0	■	2 (Goog 3 en woning Naarderstraatweg liggen binnen corridor, mitigeerbaar)	■	Geen door strak volgen bestaande infra en/of ondergronds
18. Woningen binnen afstand 215 meter (RIVM)	■	Krijgsman (te beperken met route-keuze), Muiden Mariahoeve (woningen zuidzijde Muiden), Buurtschap Hakkelaarsbrug (bijna volledig), Muiderberg (woningen zuidelijke punt dorp)	■	Weespersluis (te beperken met route-keuze en ondergrond brengen 150kV), knooppunt Muiderberg Zuid (5) en knooppunt Muiderberg Oost (3) mitigeerbaar	■	Beperkt door volgen infra
19. Woningen met zicht op hoogspanningslijn (woongenot)	■	Krijgsman, Muiden, Hakkelaarsbrug, Muiderberg	■	Weespersluis (verbeterd door 380kV ipv 150kV), Keverdijksepolder, Muiden bij Vecht zuidzijde A1	■	Gelijk maar minder storend wanneer bestaande infra wordt gevolgd)
20. Woningbouwprojecten (Weespersluis, Krijgsman)	■	Krijgsman	■	Weespersluis	■	Verbetering door ondergrond brengen bestaande 150kV
21. Bundeling met bestaande infrastructuur	■	Beperkt mogelijk door ruimtegebrek en kruising leidingen	■	Mogelijk	■	Wordt gerealiseerd
22. Lopende gebiedsprojecten (Groene Uitweg)	■	Groene Uitweg	■	Diemer Scheg	■	Geen impact
23. Realisatie Omgevingsvisie Gooise Meren	■	Geen bundeling infrastructuur	■	Beperkte impact	■	Beperkte impact
Uitvoerbaarheid						
24. Complexiteit aanleg	■	Langs Muiden, kruising bestaande leidingen	■	Kruising spoorlijn	■	Groter bij spoor en/of ondergronds
25. Complexiteit onderhoud	■	Zie aanleg	■	Zie aanleg	■	Groter door ondergronds
26. Conflicterend met windenergieprojecten	■	Diemen westzijde AR-Kanaal	■	Deelname Gooise Meren	■	Steekt AR-kanaal niet over
27. Vergunbaarheid	■	Werelderfgoed	■	Terrein Natuurmonumenten	■	Terrein Natuurmonumenten
28. Te verwachten juridische procedures	■	RCE, bewoners Krijgsman en Hakkelaarsbrug, Vogelbescherming,	■	Natuurmonumenten	■	Beperkt, vooraf tracé-akkoord met bewoners
Financiële aspecten						
29. Kosten aanleg	■	Beperkte ruimte, kruising leidingen en A6/spoorlijn	■	Complexiteit bij kruisen spoorlijn	■	Hoger door ondergronds 150kV en mogelijk 380kV

BEOORDELINGSCRITEIA (Beoordeling obv gegevens IEA/MER)	Zuid- Paars-1	Toelichting	Zuid- Paars-2	Toelichting	Rode Tracé	Toelichting
30. Kosten onderhoud	■	Zie aanleg	■	Zie aanleg	■	Hoger door dichter op bestaande infra e/o gedeeltelijk ondergronds
31. Waardeverlies woningen stralingsgebied	■	Zie aantal woningen binnen 65m	■	Zie aantal woningen binnen 65m	■	Geen verschil
32. Waardeverlies woningen in zichtzone	■	Zie aantal woningen binnen 215m	■	Zie aantal woningen binnen 215m	■	Beperkt door bundeling infra
33. Ruimte economische activiteiten	■	Beperkingen voor agrarisch gebruik en recreatie	■	Niet over agrarisch gebied	■	Niet over agrarisch gebied

■ = optie met aanzienlijk negatieve impact

■ = optie met beperkte negatieve impact

■ = optie met weinig

