

Vergaderjaar 2011–2012

31 574

PKB Randstad 380 kV verbinding Haarlemmermeer Oost

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN, LANDBOUW EN INNOVATIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2011

Tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer op 9 juni jl. (kamerstuk 31 574, nr. 19) heb ik toegezegd u te informeren over het uiteindelijke tracé van de Randstad 380kV hoogspanningsverbinding ter hoogte van Haarlemmermeer en Kaag en Braassem. Inmiddels hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en ik een besluit over het tracé genomen. Ik schrijf u deze brief dan ook mede namens de minister van Infrastructuur en Milieu.

U heeft mij gevraagd het tracé in overleg met regionale bestuurders vast te stellen. De afgelopen maanden is met de diverse partijen in het gebied (zowel ambtelijk als bestuurlijk) veelvuldig overleg geweest over de mogelijke tracé-opties. Hierbij zijn de volgende (met uw Kamer overeengekomen) uitgangspunten gehanteerd:

- 1 kilometer verkabeling bij Rijpwetering (i.v.m. cumulatie van factoren: HSL, A4 en het aantal woningen dat in de magneetveldzone komt te liggen);
- Verkabeling ter hoogte van Schiphol (i.v.m. vliegveiligheid);
- Verkabeling langs de wijk Floriande (i.v.m. korte afstand verstedelijkt gebied);
- Ter hoogte van Nieuwe Wetering verder weg van dorp.

Aan de hand van deze uitgangspunten is in overleg met de diverse partijen in het gebied een tracé ontwikkeld, waarbij de vele belangen met betrekking tot de tracékeuze nauwgezet zijn onderzocht en met elkaar zijn besproken. Daarbij is zo veel mogelijk rekening gehouden met de gevoelens van bewoners in het gebied en overige ruimtelijke ontwikkelingen. Over bijgevoegd definitief tracé heeft op 28 oktober jl. bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Bestuurders van Kaag en Braassem en provincie Zuid-Holland hebben daarbij nogmaals hun teleurstelling en afwijzing over het verlaten van het oorspronkelijke tracé kenbaar gemaakt.

Bestuurders hebben aangegeven het uiteindelijke tracé wel als «next best» tracé te zien. De inzet van de gemeente daarbij was een zo gunstig mogelijk tracé voor bewoners.

In aanvulling op onderstaande toelichting treft u bijgaand een tracékaart in drie delen aan.¹

Kaag en Braassem

Eind augustus is overleg geweest met respectievelijk bewoners van Rijpwetering en Nieuwe Wetering (de Dorpsraad) om over de consequenties van het gewijzigde tracé te spreken. Hierbij is bewoners gevraagd om zelf ook met suggesties voor het te ontwikkelen tracé te komen. Het merendeel van bewoners is hier niet op ingegaan, mede vanwege het feit dat voor hen alleen een ondergronds tracé bespreekbaar is.

In overleg met de gemeente en op verzoek van een aantal bewoners is 29 september jl. een algemene informatieavond georganiseerd waarbij een aantal tracéopties zijn gepresenteerd. Bewoners konden hun voorkeur aangeven. Het overgrote deel van de bewoners heeft geen voorkeur uitgesproken voor een van de bovengrondse tracéopties omdat men alleen over een ondergronds tracé wil spreken. Eerder was wel al duidelijk geworden dat bewoners een bovengronds tracé zo ver mogelijk van de dorpskern van Nieuwe Wetering het open gebied in willen leggen. Ook LTO Kaag en Braassem is gevraagd om mee te denken, zij hebben aangegeven hier nu geen behoefte aan te hebben en pas mee te willen denken over de precieze invulling van het tracé als er een besluit is genomen.

Begin oktober heeft een vertegenwoordiging van Rijpwetering mij een brief gestuurd met het verzoek de in uw Kamer toegezegde 1 kilometer kabel ter hoogte van Rijpwetering met zo'n 1 500 meter te verlengen.

Bij de uitwerking van het bovengrondse tracé door de gemeente Kaag en Braassem is naast de wensen van bewoners een aantal andere zaken aan de orde waarmee rekening moet worden gehouden. Er lopen door het gebied bestaande buisleidingen voor CO₂, kerosine en aardgas alsmede de buisleidingenstrook uit de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen. Ook is ten westen van Nieuwe Wetering een monumentale molen gesitueerd. Om het bebouwingslint van Rijpwetering (met voldoende afstand aan de zuidkant) en de bestaande leidingen en buisleidingenstrook te passeren is het noodzakelijk een langer ondergronds tracé te hanteren. Dit heeft geleid tot een tracé, waarbij ter hoogte van Rijpwetering de ondergrondse kabel met ongeveer 1 kilometer «verlengd» is om zo een aantal extra gevoelige bestemmingen en de buisleidingenstrook te vermijden. Hiermee is de totale kabellengte bij Rijpwetering op ruim 2 kilometer gekomen. De boring ter hoogte van het bebouwingslint zal diep genoeg zijn om bovengronds geen magneetveld van de hoogspanningsverbinding te hebben zodat er geen gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone komen te liggen. Na Rijpwetering ondergronds te hebben gepasseerd maakt de verbinding bovengronds een knik het open gebied in, op ruime afstand van Nieuwe Wetering, richting de Ringvaart. De molen wordt oostelijk gepasseerd. Bij een westelijke passage van de molen zou de verbinding erg dicht langs het buurtschap Huigsloot ten noorden van de Ringvaart lopen wat onwenselijk is.

Hoewel de hiervoor beschreven verlenging van het ondergrondse tracé bij Rijpwetering niet de totale door de bewoners van Rijpwetering gewenste verlenging met ongeveer 1 500 meter omvat, komt dit tracé grotendeels aan hun wens tegemoet en wordt ook rekening gehouden met de wensen van de bewoners van Nieuwe Wetering doordat het tracé hiermee op ruimere afstand van hun woonomgeving komt te liggen en wordt te

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

gelijktijd rekening gehouden met het buurtschap ten noorden van de Ringvaart.

Haarlemmermeer

Ten Noorden van de Ringvaart komt het tracé op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer. Ook over dit deel van het tracé is veelvuldig met de gemeente (ambtelijk) overleg gevoerd. Daarnaast is gesproken met LTO Haarlemmermeer en met de initiatiefnemers van een windmolenpark in dit gebied. Ook is overleg gevoerd met luchtvaartpartijen Schiphol en KLM over het tracé, waarbij ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn betrokken.

Komend uit de gemeente Kaag en Braassem maakt het tracé ten noorden van de Ringvaart een knik om zo snel mogelijk ter hoogte van de spoorlijn met de spoorlijn te kunnen bundelen. Hierna wordt gebundeld met de provinciale weg N207. Dit tracé sluit aan bij hetgeen door LTO Haarlemmermeer in die overleggen is voorgesteld om de beperkingen ten aanzien van agrarische percelen zo veel mogelijk te voorkomen en heeft de voorkeur van de gemeente Haarlemmermeer. Vervolgens loopt de verbinding langs de N205 in noordelijke richting en wordt ten zuiden van de woonwijk Floriande door middel van een opstijgpunt de verbinding ondergronds gebracht. De verbinding loopt ondergronds buiten de wijk Floriande om verder naar het noorden en komt dan weer ten noorden van de Kruisweg omhoog. De boring ter hoogte van de Kruisweg zal naar verwachting zo diep zijn dat daardoor alle woningen buiten het magneetveld liggen. Van de Kruisweg tot aan de Drie Merenweg gaat de verbinding bovengronds verder waarna het laatste stuk van de verbinding, daar waar deze van de N205 afbuigt richting het transformatorstation Vijfhuizen, ondergronds komt ter beperking van de risico's voor de vliegveiligheid van Schiphol.

In overleg met de gemeente Haarlemmermeer zal daar waar de 380kV verbinding ondergronds komt te lopen, ook de bestaande 150 kV verbinding ondergronds worden gebracht. Ook zal het laatste stuk ter hoogte van Lisserbroek verkabeld worden. Hierdoor ontstaat een ruimtelijke verbetering in het gebied en wordt een bestaande hoogspanningslijn langs Schiphol verwijderd.

Voorts is op uitdrukkelijk verzoek van de Provincie Noord-Holland, die het betreurt dat de verbinding aan de westkant wordt gerealiseerd, afgesproken dat in de toekomst extra aandacht is voor de verdere ontwikkeling van de Westflank.

Schiphol

Sinds augustus 2010 is, in aanvulling op eerdere advisering door de IVW en de LVNL op basis van het huidige wettelijke kader, nader onderzoek gedaan naar de mogelijke extra veiligheidsrisico's die specifiek de 380kV verbinding met zich mee brengt. Het onderzoekstraject is ook gestart om vraagpunten vanuit de luchtvaartpartijen nader te onderzoeken.

TenneT en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) hebben onderzoek gedaan naar risico's op het gebied van vogelaanvaring, botsings- en ongevalsrisico's en de eventuele elektromagnetische invloed van de 380kV hoogspanningsverbinding op luchtvaartcommunicatie en navigatiesystemen.

Op basis van de onderzoeksresultaten van het NLR hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en ik geconcludeerd dat eventuele risico's op genoemde aspecten klein zijn, maar niet geheel zijn uit te sluiten. Een westelijk tracé van de 380 kV verbinding is vanuit vliegveiligheid gezien altijd beter dan een oostelijk tracé omdat deze verder van Schiphol is gelegen.

Het NLR adviseert om ter hoogte van de kop van de Polderbaan (station Vijfhuizen tot aan de Drie Merenweg-N205) het tracé ondergronds te leggen (uitgaande van een westelijk tracé). Hiermee kunnen de mogelijke restrisico's bij noodsituaties verder worden gereduceerd. Dit advies, dat met de verschillende betrokken partijen is besproken, hebben de Minister van Infrastructuur en Milieu en ik dan ook overgenomen.

Ik ben van mening dat door het gevoerde overleg met de diverse partijen alle in de tracékeuze te betrekken belangen gepaste aandacht hebben gekregen. Dit leidt mijns inziens tot een tracé dat zo veel mogelijk met al die belangen in het gebied rekening houdt. Daarnaast voldoet het tracé aan hetgeen ik eerder met uw Kamer besproken heb. Ik verwacht dan ook de medewerking van de gemeenten en provincies bij het verdere proces met betrekking tot realisatie van het tracé.

Vervolg

Het tracé zal nu vastgelegd worden in een voorbereidingsbesluit dat naar verwachting eind november gepubliceerd wordt. Dit voorbereidingsbesluit zorgt er voor dat het tracé breed bekend wordt en voorkomt ontwikkelingen die een belemmering vormen voor het tracé. Voor het eind van het jaar zullen zowel in de gemeente Haarlemmermeer als in de gemeente Kaag en Braassem informatieavonden georganiseerd worden. De komende tijd zal het tracé verder uitgewerkt worden, onderdeel hiervan is de landschappelijke inpassing van de verbinding, hierbij kunt u denken aan het plaatsen van bossage rond opstijgpunten of het plaatsen van bomen in de buurt van bebouwing. Het tracé wordt vervolgens vastgelegd in een inpassingsplan. Bij dit inpassingsplan zal het landschapsplan gevoegd worden. Naar verwachting zal het ontwerp hiervan in het tweede kwartaal van 2012 ter inzage worden gelegd, met de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen.

Ik ga er van uit uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M. J. M. Verhagen