

> Retouradres Postbus 20101 2500 EC Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Ministerie van Economische  
Zaken, Landbouw en  
Innovatie**

**Ministerie van Infrastructuur  
en Milieu**

**Directoraat-generaal voor  
Energie, Telecom en Markten**  
Directie Energiemarkt

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 30  
2594 AV Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20101  
2500 EC Den Haag

**Factuuradres**  
Postbus 16180  
2500 BD Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/eleni](http://www.rijksoverheid.nl/eleni)

**Ons kenmerk**  
ETM/EM / 11058468

Datum 19 april 2011

Betreft Het tracé van de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer

Geachte voorzitter,

Middels deze brief berichten wij u over het besluit betreffende het tracé van de 380 kV hoogspanningsverbinding in de gemeente Haarlemmermeer. Zoals u weet is TenneT voornemens een 380 kV hoogspanningsverbinding te realiseren van Beverwijk naar Wateringen via Bleiswijk, de zogenaamde Randstad 380 kV verbinding, en wordt de besluitvorming over dit project voorbereid met toepassing van de rijkscoördinatieregeling.

In december 2008 hebben de toenmalige ministers u geïnformeerd over het voorgenomen tracé voor het gedeelte van Beverwijk naar Bleiswijk, en hebben zij daarbij aangegeven het voornemen te hebben een oostelijk tracé langs de gemeente Haarlemmermeer (Kamerstukken I I, 2008-2009, 31 574, nr. 4) vast te stellen. Op deze manier werd voldaan aan het verzoek van de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland om zo veel mogelijk ruimte te geven aan de gebiedsontwikkeling in de Westflank. Voorafgaand aan dit voornemen was onderzocht of een oostelijk tracé langs onder meer Schiphol mogelijk was zonder dat dit tracé over langere stukken verkabeld (ondergrondse aanleg) moest worden vanwege beperkingen rondom Schiphol. De eerste resultaten lieten toen zien dat dit slechts over een klein gedeelte nodig was (ter hoogte van een bedrijventerrein), zodat voldoende ruimte overbleef om op andere delen van het tracé waar dit noodzakelijk of meer wenselijk was te verkabelen.

De afgelopen twee jaar is met de verschillende partijen in het gebied gewerkt aan optimalisatie van het tracé, hierbij is een aantal knelpunten aan het licht gekomen. In december 2010 hebben Schiphol en de gemeente Haarlemmermeer laten weten alleen nog een ondergronds oostelijk tracé te willen in verband met de vliegveiligheid. Gezien het beperkte aantal ondergrondse kilometers in het vermaasde Nederlandse hoogspanningsnet is dit niet mogelijk.

Na overleg met Schiphol en bestuurders uit de regio op 18 april is dan ook besloten om het tracé van de hoogspanningsverbinding aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer aan te leggen. Hierbij zal nog gekeken worden of de vrijgekomen ondergrondse kilometers (2,9 kilometer) ingezet zullen worden om ter hoogte van de Polderbaan alle risico's uit te sluiten.

### *Afwegingskader keuze bovengronds ondergronds*

De toenmalige minister van Economische Zaken heeft u bij eerder genoemde brief geïnformeerd over het afwegingskader voor de tracékeuze. Dit afwegingskader is grotendeels gebaseerd op de uitgangspunten in de Planologische Kernbeslissing Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding. Een van deze uitgangspunten is dat verbindingen in beginsel bovengronds worden aangelegd. Van deze regel wordt alleen in bijzondere gevallen afgeweken, met name waar het gaat om korte trajecten door landschappelijk en ecologisch kwetsbare gebieden. Ook kunnen ontwerptechnische beperkingen of regelgeving aanleiding zijn voor ondergrondse aanleg. Zoals u weet, is het aantal te verkabelen kilometers 380 kV verbindingen in het Nederlandse net beperkt tot 20 kilometer vanwege het ontbreken van ervaring met grootschalige verkabeling in combinatie met dergelijke vermogens. Tot op heden zijn er geen ontwikkelingen die extra verkabeling verantwoord maken. Bovenstaand afwegingskader heeft overigens in het kader van de Zuidring (het tracé van Wateringen naar Bleiswijk) ook voorgelegen bij de Raad van State. Deze achtte dit afwegingskader niet onredelijk en we zien dan ook geen reden om dit kader te heroverwegen. In de Zuidring is reeds in het inpassingsplan vastgelegd dat ruim 10 kilometer van de 380 kV hoogspanningsverbinding verkabeld zal worden. Dit betekent dat in de Noordring nog ruim 9 kilometer verkabeld kan worden. In de Noordring moet het tracé onder het Noordzeekanaal worden doorgetrokken en is bij het oostelijk tracé ter hoogte van een bedrijventerrein in Haarlemmermeer 3 kilometer gereserveerd voor verkabeling vanwege ruimtegebrek en hoogtebeperkingen Schiphol. Rekening houdend met het afwegingskader is besloten om de resterende 5 kilometer in het Groene Hart ondergronds aan te leggen. Het gaat hier om een nieuwe doorsnijding van het gebied waarin verschillende bebouwingslinten doorkruist worden. Er is daarom geen mogelijkheid om het gehele tracé aan de oostkant te verkabelen. Dit vraagt 9 kilometer extra verkabeling. Een alternatief is het westelijk tracé, hiervoor is slechts 3 km verkabeling nodig om de vliegveiligheid te garanderen.

### *Schiphol*

In maart van 2010 liet Schiphol bij brief weten grote bezwaren tegen het voorgenomen tracé te hebben vanwege de onzekerheid over de risico's voor de veiligheid van Schiphol. Overigens is bij de ontwikkeling van het tracé op verschillende eerdere momenten met Schiphol over het tracé gesproken en is ook op verschillende momenten met de Inspectie Verkeer en Waterstaat gekeken naar het tracé. Naar aanleiding van de brief van Schiphol is met alle betrokken partijen overleg gevoerd, en is opdracht gegeven aan NLR Air Transport Safety Institute een onderzoek te doen naar de veiligheidssituatie van Schiphol in geval van realisatie van de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding. In december 2010 concludeerde NLR Air Transport Safety Institute dat het ten aanzien van elektromagnetische invloed, door het ontbreken van gedetailleerde informatie over zowel een aantal van de mogelijke stoorbronnen als over een aantal van de mogelijk gestoorde systemen, niet mogelijk was een goede inschatting te maken.

Op basis van een eerste inschatting kon daarom niet worden uitgesloten dat de 380 kV verbinding een versturende invloed veroorzaakt op een beperkt aantal systemen op de grond en in de lucht.

Met betrokken partijen is in december afgesproken dat een vervolgonderzoek noodzakelijk was om meer duidelijkheid te krijgen over deze mogelijke interferentie. Inmiddels heeft NLR Air Transport Safety Institute opdracht gekregen dit vervolgonderzoek te doen. Dit is moeilijk gebleken. Op dit moment zijn slechts enkele metingen verricht die deels bruikbaar blijken. De overige metingen kennen andere storende elementen waardoor de meting onbruikbaar werd of zijn gedaan bij een niet vergelijkbaar vermogen. De voorlopige conclusie van het lopend onderzoek is dan ook dat de risico's voor vliegveiligheid voornamelijk niet uit te sluiten zijn. NLR denkt enige maanden nodig te hebben om metingen af te ronden. NLR heeft aangegeven dat ook bij het afronden van de metingen nooit met 100% zekerheid enig risico is uit te sluiten.

#### *Westflank*

De afgelopen maanden is gekeken naar de mogelijkheid om aan de westkant van Haarlemmermeer het Nota Ruimte/Randstad Urgent project Westflank te combineren met het tracé van de hoogspanningsverbinding. Onze verwachting is dat de 380 kV verbinding gecombineerd kan worden met een Westflankproject waarbij (in een alternatief plan) naast woningbouw ook groen en waterberging gerealiseerd kan worden. De regio is verzocht aan een alternatief plan voor de gebiedsontwikkeling, in combinatie met een goede inpassing van het tracé aan de westkant mee te werken.

Geconstateerd is dat een westelijk tracé minder duur is dan een oostelijk tracé. Dit heeft deels met de uitvoering te maken (geen speciaal te ontwikkelen masten en minder ruimtegebruik) en deels met de verwachting dat de schade aan de westkant minder is. Hierbij wordt aangetekend dat de afstand tot de wijk Floriande vanuit het oogpunt van het magneetveldenbeleid ruim voldoende is. Bijkomend voordeel is dat de 150 kV verbinding uit de wijk wordt gehaald in plaats van in de wijk ondergronds wordt gebracht waarbij altijd een magneetveld aanwezig blijft in de wijk.

Gezien de verschillende kabinetsdoelstellingen, zoals aan de ene kant de verdere versterking van de Mainportfunctie van Schiphol en het belang van de elektriciteitsvoorziening aan de andere kant, in combinatie met het feit dat vanuit het Rijk wordt ingeschat dat de 380 kV verbinding gecombineerd kan worden met een alternatief plan voor het Westflankproject en de zorgen die Schiphol ten aanzien van de veiligheid voor de luchtvaart heeft geuit, is besloten de Randstad 380 kV verbinding te realiseren aan de westkant van Haarlemmermeer.

Dit besluit heeft natuurlijk consequenties voor burgers en bedrijven in het gebied. Door de brief van december 2008 is eerder het idee ontstaan dat er geen hoogspanningsverbinding aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer zou komen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de keuze voor een tracé aan de oostkant altijd onder voorwaarden is gemaakt. Op korte termijn wordt dan ook een inloopavond georganiseerd in Hoofddorp voor geïnteresseerden, om een ieder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van deze stappen en de consequenties.

(w.g.) drs. M.J.M Verhagen  
Minister van Economische Zaken,  
Landbouw en Innovatie

mw. drs. M. H. Schultz van Haegen  
Minister van Infrastructuur en Milieu