

Van:

Verzonden: vrijdag 3 december 2010 13:00

Aan:

CC:

Onderwerp: R380 Noordring - notulen

Bijlagen: R380-noord-RO-20110210-N Verslag regio-overleg 25nov10.doc

Geachte dames en heren,

Bijgaand de notulen van het regio-overleg van 25 november jl. Tevens kan ik u melden:

- dat vanaf vandaag het tweede voorbereidingsbesluit ter inzage ligt bij alle gemeenten op het trace en bij MinEL&l; er is geen inspraak op beroep mogelijk op dit besluit;
- er zijn inmiddels ook 2 nieuwe data geprikt voor de informatieavonden:
 - o woensdag 26 januari 2011: dorps huis Hazerswoude-dorp
 - o maandag 31 januari 2011: Hoofddorp, Hotel De Beurs
- Tot slot wil ik u expliciet wijzen op de in het overleg gemaakte afspraak dat alle gemeenten vóór 1 januari 2011 aan laten weten of er inderdaad geen sprake is van papieren bestemmingen in de planstrook; indien u dit niet als hun taak ziet, wilt u dat dan ook even laten weten?

Met vriendelijke groet,

.....
**NL Energie en Klimaat
Agentschap NL**

Bezuidenhoutseweg 30 | 2594 AV | Den Haag |
Postbus 93144 | 2509 AC | Den Haag
.....



Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen.

11



Verslag regio-overleg R380 - Noordring (Beverwijk-Zoetermeer)
25 november 2010, Den Haag

Aanwezig:

Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Leiderdorp
Gemeente Rijnwoude
Gemeente Velsen
Gemeente Zoetermeer
Provincie Noord-Holland
Provincie Zuid-Holland
Recreatieschap Spaarnwoude
RWS Noord-Holland
RWS Noord-Holland
Prorail Randstad Noord
Ministerie van EZ (voorzitter)
TenneT
Bureau Energieprojecten (verslag)

Afwezig:

Gemeente Beverwijk (met kennisgeving)
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (met kennisgeving)
Gemeente Kaag en Braassem (met kennisgeving)
Gemeente Lansingerland
Gemeente Zuidplas (met kennisgeving)
HH Hollands Noorderkwartier
HH Rijnland (met kennisgeving)
HH Schieland en Krimpenerwaard
RWS Zuid-Holland (met kennisgeving)
Ministerie van EL&I, Dienst Regelingen
Ministerie van I&M

1) Opening

- heet de aanwezigen welkom
- van Recreatieschap Spaarnwoude is nieuw in dit overleg en stelt zich voor.
- Een aantal overheden heeft zich afgemeld voor het overleg.
- De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2) Notulen vorig overleg

Inhoudelijk geen opmerkingen.

Actiepunten:

- N.a.v. punt 6 (details tijdelijke bouwwerken): geeft aan dat TenneT een notitie in concept afheeft. Wat betreft tijdelijke bouwwerken gaat het om:
 - Noodlijnen (tijdelijke masten daar waar de nieuwe masten niet aangelegd kunnen zonder de oude eerst te verwijderen); deze zijn in het voorontwerp-inpassingsplan aangegeven
 - Tijdelijke jukken om met de lijnen weg-, water- en spoorwegen te overkruisen
 - signaleert in het voorontwerp ook pomp huisjes. antwoordt dat de verwachting is dat deze niet nodig zullen zijn in de Noordring. Ze komen sowieso alleen ter sprake bij verkabeling.
 - lenkt bij de plannen voor de boring onder het Noordzeekanaal wel pomp huisjes gezien te hebben. zal dit nazoeken (actie:).
- vraagt ook of TenneT bij eventuele pomp huisjes wel in de gaten houdt dat die in de Waterwet wel vergunning- of meldingsplichtig zijn. Dat heeft TenneT inder-

daad in beeld.

zal checken of het eventuele gebruik van pomphuisjes verduidelijkt kan worden in het ontwerp-inpassingsplan (**actie:**).

TenneT en EL&I zullen de notitie over tijdelijke bouwwerken en de Omgevingsvergunning tijdig met het Ministerie van I&M bespreken om vóór het volgende regio-overleg een eenduidige door I&M goedgekeurde interpretatie te kunnen delen met de regio (**actie: TT en EL&I**).

- N.a.v. punt 8 (LIB-ontheffing): geeft aan dat dit nog steeds niet duidelijk is. Mede door de komst van de Wabo - die hier iets in veranderd heeft - zal hier nog goed naar gekeken moeten worden.
- N.a.v. punt 14 (aandachtsgebieden bij landschappelijke inpassing): reacties zijn ontvangen van Leiderdorp en Haarlemmermeer.

3) Stand van zaken

Voorontwerp inpassingsplan: BRO overleg

heeft doorgegeven dat in het BRO-overleg van 5 overheden géén reactie is ontvangen:

- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
- HH De Stichtse Rijnlanden
- HH Rijnland
- HH Schieland en de Krimpenerwaard

Mocht er toch een brief verzonden zijn dan hoort EL&I dat graag (**actie: deze 5 overheden**)

geeft aan dat EL&I een nota van antwoord maakt op de reacties uit het BRO-overleg. Ze heeft de intentie deze nota vóór de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten in concept te delen met de regio. vraagt of daarover dan nog overleg mogelijk is. geeft aan dat daar waar zinvol – ook afhankelijk van de uitspraak van de RvS op Zuidring-1 – er inderdaad ruimte gemaakt wordt om belangrijke punten nog te bespreken, bilateraal of in het regio-overleg.

Voorontwerp inpassingsplan: papieren bestemmingen

stelt aan EL&I voor om eventuele woonbestemmingen weg te bestemmen in het inpassingsplan. geeft aan dat in principe gekozen is voor een dubbelbestemming zodat er lokaal enige vrijheid overblijft. De RvS-uitspraak op de Zuidring-1 beroepen kan wellicht tot een herziening van die keuze leiden.

Tot nu toe heeft nog geen van de betrokken overheden gereageerd op de vraag van EL&I of er papieren bestemmingen in de strook van het voorbereidingsplan liggen. geeft aan dat het niet een taak van de gemeenten is om dit uit te zoeken maar van degene die het inpassingsplan opstelt. geeft aan dat dit gedaan is maar dat deze controle niets opleverde. Graag wil EL&I dit bevestigd zien, vandaar het verzoek. In het overleg wordt afgesproken dat alle gemeenten en provincies alsnog, en vóór 1 januari a.s., laten weten of er sprake is van dit soort papieren bestemmingen of (indien zij dit niet als hun taak zien) dat zij deze actie niet zullen gaan uitvoeren (**actie: allen**).

Voorontwerp inpassingsplan: laatste discussiepunten tracé

meldt dat met betrekking tot het gebied Rottezoom Bentwoud gisteren een bevredigende oplossing gevonden is. Daarmee blijft alleen het discussiepunt over Hoofddorp over:

- Er is een onderzoek uitgezet bij NLR over de veiligheid van de verbinding in de buurt van Schiphol. Dit onderzoek is in de afrondende fase. Het zal worden gedeeld met de regio zodra het bestuurlijk besproken is (**actie:**).
- De reden om ooit de oostvariant te onderzoeken is het project Westflank. Het is nog niet zeker of dit project doorgaat; voor het eind van het jaar moet er een sluitende businesscase zijn.

Vorbereidingsbesluit

Vanwege de onzekerheid over het project Westflank en de kwesties die er aan de oostkant spelen, is in het voorbereidingsbesluit zowel een oostelijke als een westelijke variant opgenomen. Wethouder -heeft hierover al iets in de openbaarheid gebracht. Het voorbereidingsbesluit treedt 3 december in werking en zal vanaf die datum ter inzage liggen bij EL&I en bij de betrokken gemeenten. De map wordt tijdig voor BEP opgestuurd aan de gemeenten (**actie: BEP**). vraagt of bij het voorbereidingsbesluit fotokaarten geleverd kunnen worden voor de duidelijkheid. zegt dit toe; dit lukt waarschijnlijk niet tegelijk met de start van de terinzagelegging; de fotokaarten zullen zo snel mogelijk worden nagezonden (**actie:**).

Structuurvisie De Wilck

De structuurvisie zou mondeling behandeld worden in de Tweede Kamer, maar is uiteindelijk schriftelijk behandeld. Er is een tiental vragen gesteld in die behandeling, o.a. over het tracé rondom Schiphol (hoewel dat niet het onderwerp van de structuurvisie is). De antwoorden gaan naar verwachting volgende week naar de Tweede Kamer.

Zodra de Tweede Kamer akkoord is gaat ook de structuurvisie ter inzage, bij EL&I en de gemeente Rijnwoude.

Terugkoppeling RvS Zuidring beroepen

De Raad van State heeft de uitspraak op de 1^e Zuidring-ronde uitgesteld tot half december a.s.; hopelijk komt de uitspraak ook daadwerkelijk binnen deze nieuwe termijn. Inmiddels is duidelijk dat op de 2^e Zuidring-ronde één beroep is ontvangen bij de Raad van State. Zij zoekt momenteel uit of dit beroep ontvankelijk is.

Station Vijfhuizen

Afgelopen week heeft TenneT aangegeven de afgesproken procedures voor station Vijfhuizen voorlopig op te willen schorten. De reden hiervoor is dat er veelal beperkt beschikbare ruimte is om de stations te bouwen en dat TenneT daarom kijkt naar slimme toepassingen, zoals moderne hybride stations. TenneT zoekt hierbij de balans tussen innovatie enerzijds en leveringszekerheid en veiligheid anderzijds. Onlangs is gebleken dat er meer tijd nodig is om tot een verantwoord technisch ontwerp te komen voor station Vijfhuizen. Het verzoek van TenneT is om de behandeling van de al ingediende vergunningaanvragen tot eind februari op te schorten in afwachting van de uitwerking van het technisch ontwerp.

De betrokken overheden ontvangen van EL&I hierover een brief. Ook zullen de omwonenden geïnformeerd worden via de nieuwsbrief en wellicht ook in een persoonlijke brief (**actie EL&I**).

4) Planning

Er zijn momenteel geen wijzigingen in de planning te melden. Wel zijn 4 nieuwe regio-overleggen in 2011 toegevoegd.

vraagt of de vergunningaanvragen straks getoetst moeten worden aan het voorontwerp-inpassingsplan. antwoordt dat de uitspraak van de Raad van State op Zuidring-1 wellicht gaat zorgen voor aanpassingen van het inpassingsplan. Hierover volgen nog nadere instructies.

vraagt of de eerste uitvoeringsmodule van de R380 Noordring alleen het inpassingsplan en de vergunningen van Noordring-noord betreffen. Dat klopt; het gaat in die ronde voor wat betreft de Omgevingsvergunning in Haarlemmermeer om slechts enkele masten.

5) Voorbereiding vergunningaanvragen

Digitale aanvragen omgevingsvergunning

bespreekt het memo dat TenneT voorbereid heeft over dit onderwerp. De voorkeur van TenneT is om de omgevingsvergunningen digitaal te gaan aanvragen, tenzij de gemeenten dat liever niet hebben. De aanwezigen geven aan dat het formeel aan de aanvrager is om te bepalen of de aanvraag op papier of digitaal gedaan wordt. heeft wel een voorkeur voor papier. Ook zegt dat grotere aanvragen eenvoudiger op papier te verwerken zijn.

De gemeenten die betrokken zijn bij de 2^e uitvoeringsmodule denken tegen die tijd goed met een digitale aanvraag uit de voeten te kunnen: geeft dit aan voor Leiderdorp en per e-mail) voor Kaag en Braassem.

stelt dat de Waterwet ook digitaal aangevraagd wordt; refereert aan een eerder overleg met de Waterwet-BG's, waarin zij aangaven ook papier te prefereren. Indien dit nu ook digitaal zou kunnen heeft dat de voorkeur van TenneT.

Besloten wordt om dit onderwerp op het volgende regio-overleg terug te laten komen en dan een keuze te maken voor de eerste uitvoeringsmodule (**actie: BEP**).

Wat wel al direct wordt besloten is dat indien gekozen wordt voor papieren aanvragen dit op de volgende manier zal gebeuren:

- alle BG's ontvangen hun aanvraag op papier
- updates en aanvullingen gebeuren per e-mail
- pas als op die manier alle aanvragen ontvankelijk en compleet zijn volgt er naar alle overheden tegelijk in één keer een papieren update.

is benieuwd of digitale aanvragen (van niet-RCR projecten) ook leiden tot een digitale terinzagelegging. Dat is niet het geval: de gemeenten zorgen via plotten en printen toch voor een papieren terinzagelegging.

Welstandsadviezen

TenneT heeft in kaart gebracht wat de welstandsnota's van de gemeenten betrokken bij Noordring-noord zeggen over hoogspanningsverbindingen. signaleert dat geen van de gemeenten hier concreet beleid over heeft; in de optiek van TenneT is er dan geen weigeringsgrond op basis van de welstandstoets geeft aan dat de gemeente dit anders ziet.

De aanwezigen vinden het een goed idee om een presentatie over het project te geven aan de betrokken welstandscommissies, al was het alleen maar om aan te geven dat de ruimte voor advies voor de welstandscommissies beperkt is omdat het tracé vastgelegd wordt in het inpasingsplan. Alle gemeenten geven per e-mail binnen 2 weken door aan of er behoefte is aan een presentatie en zo ja met wie contact opgenomen kan worden daarvoor (**actie: alle gemeenten**).

Overzicht vergunningen

geeft aan dat het overzicht nauwelijks gewijzigd is. Met alle overheden is inmiddels vooroverleg gevoerd; hier zijn geen vreemde dingen uitgekomen.

Op de vraag van over de Flora- en faunawetvergunning bevestigd dat die niet aangehaakt wordt op de Omgevingsvergunning.

vraagt of zijkanaal B en C al in beeld zijn voor de Watervergunning; dat is inderdaad het geval. Hier is het Hoogheemraadschap van Rijnland bevoegd gezag, met advies van Rijkswaterstaat.

6) Communicatie

Informatieavonden

Vandaag is besloten om de informatieavonden die gepland stonden voor 13 en 15 december uit te stellen tot eind januari 2011, omdat dan meer duidelijkheid kan worden gegeven over het voorgenomen tracé. Zodra de data bekend zijn worden die aan de regio bekend gemaakt (**actie: BEP**).

Nieuwsbrief

Er gaat binnen enkele weken een nieuwsbrief uit naar de mensen in het gebied; daarin zal de laatste informatie over de informatieavonden opgenomen worden. Ook zal uitleg over de oostelijke en de westelijke variant gegeven worden, en over de vertraging die bij Station Vijfhuizen optreedt. EL&I en TenneT zullen er voor zorgen dat bij de gemeenten een stapeltje nieuwsbrieven bezorgd wordt die bij de terinzagelegging van het voorbereidingsbesluit gelegd kan worden (**actie: EL&I / TenneT**).

Bij de vorige nieuwsbrief is een combinatie gemaakt van een geografisch gebied en de EL&I-adreslijst van insprekers, grondeigenaren en andere geïnteresseerden. Bij de bezorging is het een en ander misgegaan; deze keer zal daar een extra check op gedaan worden.

7) W.v.t.t.k.

- vraagt aandacht voor het feit dat al op 25 november 2009 door omwonenden in Hazerswoude per brief vragen gesteld zijn aan TenneT. Hierop zijn nog steeds geen antwoorden ontvangen. Deze mensen hebben hun brief nu aan de gemeente gezonden. De gemeente verzoekt TenneT om een snel antwoord en wil graag cc die antwoordbrief ontvangen (**actie: TenneT**).
- geeft aan dat het overleg met TenneT over het interferentieonderzoek nu loopt. wil dat rapport wel ruim vóór de vergunningaanvragen ontvangen; zegt dat dit geen probleem zal zijn. voegt toe dat ook tussen ProRail en TenneT nu overleg over interferentie loopt.

8) Sluiting

Volgende regio-overleggen:

- Donderdag 10 feb 2011 van 13-15 uur, MinEL&I, Bezuidenhoutseweg 30, Den Haag
- Donderdag 24 mrt 2011 van 13-15 uur, MinEL&I, Bezuidenhoutseweg 30, Den Haag
- Donderdag 12 mei 2011 van 13-15 uur, MinEL&I, Bezuidenhoutseweg 30, Den Haag
- Donderdag 8 sep 2011 van 13-15 uur, MinEL&I, Bezuidenhoutseweg 30, Den Haag

Websites van belang:

www.randstad380kv.nl algemene website van het Ministerie van EL&I en TenneT met veel achtergrondinformatie over het project.

www.bureau-energieprojecten.nl voor de procedure en digitale terinzagelegging (ook van andere rijksprojecten)

www.vrom.nl/hoogspanningslijnen voor informatie over em-velden

www.rivm.nl/hoogspanningslijnen voor informatie over em-velden en indicatieve zones naast hoogspanningslijnen.

www.steunpunthoogspanningslijnen.nl, speciaal voor gemeenten.

Actiepunten

	Wie	Wat	wanneer
1	BEP	Workshops voor vergunningverleners organiseren	zodra relevant
2	Allen	Bestemmingsplannen nakijken op eventuele 'papieren bestemmingen' in de EM-veldzone	1 jan 2011
3		Zal uitspraak RvS over Zuidring besluiten direct doormailen aan de regio	half dec
4		Check op noodzaak pomphuisjes in Noordring	z.s.m.
5		Check verduidelijking pomphuisjes in inpassingsplan	z.s.m.
6	TT/EL&I	Details tijdelijke bouwwerken in kaart brengen; notitie aan MinI&M voorleggen over uitleg Wabo	Begin feb11
7		Conclusie LIB-ontheffing al dan niet vanuit inpassingsplan delen met H'meer	z.s.m.
8	5 BG's	Check of het klopt dat geen BRO-reactie is ontvangen	z.s.m.
9		SPL veiligheidsonderzoek delen met regio	z.s.m.
10	BEP	Terinzage-map met voorbereidingsbesluit naar gemeenten	2dec10
11		Nazenden fotokaart bij voorbereidingsbesluit	z.s.m.
12	EL&I	Communicatie aan omwonenden station Viujfhuizen over vertraging (nieuwsbrief en evt brief)	z.s.m.
13	BEP	Aanvragen digitaal of op papier op agenda vlg RO	Feb11
14	gemeenten	doorgeven aan _____ of behoefte is aan presentatie voor welstandscommissies / indien ja contact geven	9dec10
15	EL&I / TT	Elke gemeente voorzien van stapeltje nieuwsbrieven	z.s.m.
16	BEP	Nieuwe data infoavonden bekend maken	z.s.m.
17	TT	Beantwoorden brief bewoners Hazerswoude	z.s.m.

BEP/EW/30nov10.



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

> Retouradres Postbus 20101 2500 EC Den Haag

Zie verzendlijst

**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

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/eleni

Behandeld door

Datum 3 december 2010

Betreft Nieuw voorbereidingsbesluit voor tracé Randstad 380kV verbinding van
Beverwijk naar Zoetermeer

Geacht college,

Zoals u weet, wordt momenteel een rijksinpassingsplan voorbereid voor een
nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Zoetermeer. In
december 2008 hebben de ministers van Economische Zaken (EZ) en
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) hun voorkeur
uitgesproken ten aanzien van het tracé van deze verbinding. Sindsdien is het
tracé in nader detail uitgewerkt. Het gaat dan bijvoorbeeld om de precieze
inpassing van het tracé, de masten en opstijpunten en de ligging van
ondergrondse tracédelen.

Ons kenmerk
ETM/EM / 10182195

Uw kenmerk

Bijlage(n)
3

In afwachting van het definitieve rijksinpassingsplan hebben de Minister van
VROM en de Minister van EZ in november 2009 een voorbereidingsbesluit
genomen als bedoeld in artikel 3.7 Wro. Dit voorbereidingsbesluit was tot 9
november 2010 geldig.

Daarom is een nieuw voorbereidingsbesluit genomen dat op 3 december in
werking treedt. Een kopie van dit besluit, de bijbehorende plankaarten alsmede
een toelichting op het besluit treft u als bijlage aan. Voorts kunt u het
voorbereidingsbesluit ook raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het plangebied van het nieuwe voorbereidingsbesluit betreft in beginsei een zone
van 150 meter rondom het voorgenomen tracé, op enkele plekken wijkt dit af. In
het nieuwe voorbereidingsbesluit is ter hoogte van Rottezoom/Bentwoud het tracé
enkele honderden meters naar het westen verschoven en is de zogenaamde knik
uit het tracé gehaald. De komende tijd zal onder meer in overleg met
grondeigenaren gekeken worden naar de mastposities in dit gebied.
Ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer zijn twee tracés opgenomen, een
aan de westkant van Haarlemmermeer en een aan de oostkant. De reden hiervoor
is dat enerzijds aan de oostkant diverse aandachtspunten bestaan die om een
oplossing vragen, anderzijds echter staat ook het denken over de woningbouw-,
groen- en wateropgave in de Westflank niet stil. De ministers staan voor de vraag
of het ambitieniveau van die opgave nog steeds een doorslaggevende reden moet
zijn om voor een oostelijk tracé, met de bijbehorende knelpunten, te kiezen.
Deze keuze tussen een westelijk en oostelijk tracé is op dit moment nog niet
gemaakt. De kans bestaat dat de keuze voor een oostelijk tracé gehandhaafd



Directoraat-generaal voor
Energie, Telecom en Markten
Directie Energiemarkt

Ons kenmerk
ETM/EM / 10182195

blijft. Echter, om te voorkomen dat een keuze onmogelijk wordt gemaakt door onvoorziene ontwikkelingen in de Westflank, is ervoor gekozen ook een westelijk tracé in dit voorbereidingsbesluit op te nemen. Zodra voldoende duidelijkheid is over de definitieve keuze tussen een oostelijk en een westelijk tracé zal het voorbereidingsbesluit worden herzien en zal een van beide opties uit het voorbereidingsbesluit worden geschrapt.

Op de overige delen van het tracé hebben slechts kleine optimalisaties plaatsgevonden ten opzichte van het eerdere voorbereidingsbesluit.

Om omwonenden en andere belangstellenden zo goed mogelijk te kunnen informeren, vinden er eind januari twee informatieavonden plaats, op 26 januari 2011 is een informatieavond in Hazerswoude-Dorp en op 31 januari 2011 zal een informatieavond georganiseerd worden in Hoofddorp. Tijdens deze avonden zal informatie worden verstrekt over het voorgenomen tracé en diverse verwante onderwerpen (techniek, gezondheidsaspecten, procedure, etc.). Als bijlage treft u een brief aan die hierover een bewoners is gestuurd, met daarbij de desbetreffende kennisgeving.

Vervolg

In september van dit jaar is het voorontwerp van het inpassingsplan aan de betrokken bestuursorganen gezonden voor het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. In dit voorontwerp was reeds aangekondigd dat het tracé ter hoogte van Haarlemmermeer en Rottezoom/Bentwoud nog gewijzigd kon worden in afwachting van de discussie die rond het tracé werd gevoerd.

In 2011 zal de procedure voor de benodigde vergunningen en ontheffingen worden gestart, onder coördinatie van de Minister van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie. De vergunningaanvragen zijn voorzien voor eind februari 2011, het ontwerp-inpassingsplan zal naar alle waarschijnlijkheid gereed zijn rond de zomer van 2011. Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting op het project of het proces, dan kunt u daarvoor contact opnemen met:

De projectleider voor dit project, via telefoon _____, of via

De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
namens deze,

Programmamanager Rijkscoördinatieregeling



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

> Retouradres Postbus 20101 2500 CC Den Haag

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

Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101
2500 CC Den Haag

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/eleni

Behandeld door

Datum 24 NOV 2010

Betreft Voorbereidingsbesluit Randstad 380 kV verbinding Beverwijk-
Zoetermeer

Ons kenmerk
ETM/EM / 10140930

Uw kenmerk

Bijlage(n)

Besluit

De Minister van Infrastructuur en Milieu

en

De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

Overwegende dat het wenselijk is, te voorkomen dat zich, in het gebied dat bestemd zal worden voor het tracé van de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding Beverwijk-Zoetermeer, ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die het gebied minder geschikt maken voor de verwezenlijking van die bestemming.

Gelet op de artikelen 3.3 en 3.7 in samenhang met artikel 3.28, tweede lid, en artikel 3.35, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

Besluiten:

Artikel 1

Te verklaren dat voor het gebied, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende kaart, een inpassingsplan, als bedoeld in artikel 3.28, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening, wordt voorbereid waarin de tracés zullen worden bestemd van een 380 kilovolt hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en de omgeving van Zoetermeer, een daarmee samenhangende ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding alsmede, in verband met de aanleg deze verbindingen, noodzakelijke tijdelijke 150 kV verbindingen ('noodlijnen').

Artikel 2

1. Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
 - a. het aanbrengen van beplantingen en bomen;
 - b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;

Directoraat-generaal voor
Energie, Telecom en Markten
Directie Energiemarkt

Ons kenmerk
ETM/EM / 10140930


- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
 - d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
 - e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.
2. De vergunning wordt geweigerd indien de werken en werkzaamheden naar het oordeel van het bevoegd gezag de grond in het gebied, waarvoor dit voorbereidingsbesluit geldt, minder geschikt maken voor de verwezenlijking van de bij het in voorbereiding zijnde inpassingsplan daaraan te geven bestemming.
 3. Het bevoegd gezag raadpleegt ten behoeve van het oordeel, bedoeld in het tweede lid, de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie alsmede de beheerder van de hoogspanningsverbinding, bedoeld in artikel 1.
 4. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:
 - a. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de geldende bestemming betreffen;
 - b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit in overeenstemming met de op dat moment geldende toepasselijke regelgeving;
 - c. dienen ter uitvoering van het inpassingsplan dat is vastgesteld krachtens artikel 39b, eerste lid, van de Gaswet ten behoeve van de hoofdaardgastransportleiding tussen Beverwijk en Wijngaarden.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de dag waarop het in de Staatscourant is geplaatst en ter inzage is gelegd.

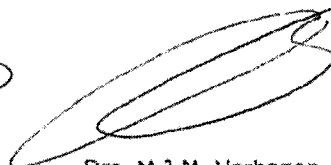
's-Gravenhage,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR
EN MILIEU,



Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

De Minister van Economische Zaken
Landbouw en Innovatie,



Drs. M.J.M. Verhagen

Toelichting

Inleiding

Om in de toekomst voldoende capaciteit te hebben voor elektriciteitstransport moet tussen Beverwijk en Zoetermeer een nieuwe 380 kilovolt hoogspanningsverbinding worden aangelegd. In de planologische kernbeslissing 'Randstad 380 kV verbinding' is bepaald binnen welk gebied de verbinding kan worden aangelegd. Op grond van die planologische kernbeslissing (pkb) wordt het besluit over het tracé van de verbinding genomen door de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) en de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M). Dit volgt ook uit artikel 20a van de Elektriciteitswet 1998. Bij die besluitvorming wordt de rijkscoördinatie-regeling (artikel 3.35 van de Wet ruimtelijke ordening) toegepast. Het besluit over het tracé wordt door de Ministers (het bevoegd gezag) neergelegd in een inpassingsplan.

Op grond van artikel 3.35, tweede lid, gelezen in samenhang met artikel 3.28, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn de beide ministers ook bevoegd gezamenlijk een voorbereidingsbesluit te nemen. In een voorbereidingsbesluit verklaren de ministers dat voor een bepaald gebied een inpassingsplan wordt voorbereid. Doel van het voorbereidingsbesluit is dat gebied te vrijwaren van andere ontwikkelingen die aan realisatie van het inpassingsplan in de weg kunnen staan.

Op 9 november 2009 is voor het onderhavige project al eerder een voorbereidingsbesluit genomen. Dit besluit is echter niet meer geldig. Daarom is een nieuw voorbereidingsbesluit genomen. Dit wordt hierna toegelicht.

Het gebied

Het gebied waarvoor dit voorbereidingsbesluit geldt, ligt binnen het zoekgebied dat daarvoor was aangewezen in voornoemde pkb. Het gebied is nader afgebakend tot een smallere zone. Die zone bestaat uit twee elementen:

- een gebied rondom het tracé Beverwijk-Zoetermeer uitgaande van een oostelijke passage van Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- een gebied rondom een eventueel alternatief tracé aan de westzijde van Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Voorgenomen tracé 18 december 2008

In december 2008 hebben de betrokken ministers in een brief aan de Tweede Kamer een voorkeur voor een bepaald tracé uitgesproken (Kamerstukken II, 2008-2009, 31 574, nr. 4). Dit tracé liep van Beverwijk, via de noord- en ooststrand van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, naar Zoetermeer. Naderhand is dit globale tracé, naar aanleiding van overleg met betrokken partijen, op een aantal punten enigszins aangepast en nader uitgewerkt. Die uitwerking heeft plaatsgevonden in twee stappen.

Eerste fase uitwerking

Een eerste uitwerking heeft plaatsgevonden in de periode december 2008 - oktober 2009. De belangrijkste resultaten daarvan waren:

- Er is een keuze gemaakt tussen de twee in december 2008 nog voorliggende tracémogelijkheden voor het traject tussen Velsen en Spaarnwoude; er is gekozen voor een ligging nabij het bestaande 150 kV tracé door recreatiegebied Spaarnwoude.
- Het tracé langs de noordrand van Hoofddorp (de parallelloop met de N201) is enkele honderden meters naar het noorden verschoven om rekening te houden met de daar aanwezige landschapselementen ('Gekantelde Kavels').
- Het tracé in het gebied dat begrensd wordt door de Bennebroekerweg (aan de noordzijde) en de zuidelijke ringvaart van de Haarlemmermeer (aan de zuidzijde) is circa een kilometer naar het westen verplaatst.

Het aldus uitgewerkte tracé is uitgangspunt geweest voor het voorbereidingsbesluit van november 2009. Dat voorbereidingsbesluit heeft op 9 november 2010 echter zijn gelding verloren omdat een voorbereidingsbesluit niet langer dan één jaar geldig blijft, als binnen dat jaar geen ontwerp-inpassingsplan ter inzage wordt gelegd. Dat is niet geschied.

Tweede fase uitwerking

Sinds oktober 2009 is het tracé verder uitgewerkt, wederom in overleg met betrokken partijen. Dit heeft geleid tot aanpassingen en/of detailleringen op de volgende punten (van noord naar zuid).

- Het tracé in het gebied ten noorden van Hoofddorp rondom de IJweg, nabij de Stelling van Amsterdam, is enkele honderden meters naar het zuiden verschoven in verband met andere belangen en ontwikkelingen in het gebied.
- Er is meer duidelijkheid ontstaan over het voorgenomen tracé in het gebied ten oosten van Hoofddorp tussen de Stelling van Amsterdam en de Bennebroekerweg (het beoogde gebied voor het bedrijventerrein 'A4 Zone West').
- Het tracé vlak ten noorden van Rijkswetering is 'rechtgetrokken'.
- Het tracé in het gebied tussen Hazerswoude Dorp en het schakel- en transformatorstation Zoetermeer is verlegd, om rekening te houden met andere belangen en ontwikkelingen in het gebied.

Het aldus uitgewerkte tracé is uitgangspunt van het onderhavige voorbereidingsbesluit, aangevuld met een zone ten westen van Hoofddorp (zie hierna).

Westelijke passage van Hoofddorp

Zoals gezegd, hebben de betrokken ministers in december 2008 een voorkeur uitgesproken voor een tracé dat Hoofddorp en Nieuw-Vennep oostelijk passeert. Daarmee was echter nog niet de definitieve keuze voor dit tracé gemaakt; een keuze voor een westelijk tracé was nog steeds mogelijk. In de loop der tijd zijn diverse partijen zich blijven (of alsnog gaan) uitspreken voor een westelijk tracé. Het onderzoek naar de best mogelijke tracéoplossing is dan ook doorgegaan. Daarbij speelt enerzijds een rol dat het oostelijke tracé diverse aandachtspunten kent die om een oplossing vragen, zoals de passage van waardevolle

groengebieden en nieuwe projecten in dat verband, de passage van Schiphol, de kruising van meerdere hoogwaardige (beoogde) bedrijventerreinen, en mogelijke interferentie met de spoorlijn en de HSL. Anderzijds staat ook het denken over de woningbouw-, groen- en wateropgave in de Westflank niet stil. Het bevoegd gezag staat voor de vraag of het ambitieniveau van die opgave nog steeds een doorslaggevende reden moet zijn om voor een oostelijk tracé, met de bijbehorende knelpunten, te kiezen.

De keuze tussen een westelijk en oostelijk tracé is op dit moment nog niet gemaakt. De kans bestaat dat de keuze voor een oostelijk tracé gehandhaafd blijft. Echter, om te voorkomen dat een keuze onmogelijk wordt gemaakt door (onvoorziene) ontwikkelingen in de Westflank, is ervoor gekozen ook een westelijk tracé in dit voorbereidingsbesluit op te nemen. Zo wordt ook in dit gebied voorlopig ruimte gereserveerd voor een eventuele hoogspanningsverbinding. Overigens geldt dat wanneer de 380 kV verbinding inderdaad aan de westzijde van Hoofddorp wordt gerealiseerd, TenneT en het Rijk ervoor zorgen dat de bestaande 150 kV verbinding daar wordt weggehaald.

Het gebied dat aan de westzijde van Hoofddorp en Nieuw-Vennep wordt gereserveerd, komt in grote lijnen overeen met het tracéalternatief dat in het (concept) milieueffectrapport (dat is opgesteld ten behoeve van het inpassingsplan) als 'meest milieuvriendelijke alternatief' is benoemd, met een aanpassing rekening houdend met een eventuele verlegging van de N205, die is voorzien in het kader van de gebiedsontwikkeling.

Zodra voldoende duidelijkheid is over de definitieve keuze tussen een oostelijk en een westelijk tracé zal het voorbereidingsbesluit worden herzien en zal de reikwijdte van de reservering worden teruggebracht tot een zone rondom het voorgenoemde tracé.

Opgemerkt zij dat de keuze voor een tracé westelijk van Hoofddorp en Nieuw-Vennep ook consequenties heeft voor de ligging van het tracé in de zuidelijke Haarlemmermeerpolder. Daarom zijn in dat gebied ook twee gereserveerde stroken opgenomen, één 'behorend bij' een westelijk tracé en één aansluitend op het oostelijke tracé.

Motivering tracékeuze en besluitvorming

Een complete motivering van het uiteindelijke definitieve tracé zal te zijner tijd door het bevoegd gezag worden neergelegd in de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan. Dat ontwerp-inpassingsplan zal in een later stadium ter inzage worden gelegd, en een ieder kan op dat moment op alle aspecten van het tracé, en de gemaakte keuzes, zijn zienswijze indienen. De keuzes die ten grondslag liggen aan de zone die in dit voorbereidingsbesluit is opgenomen, zijn niet definitief en niet bindend voor het inpassingsplan. De zone in dit voorbereidingsbesluit dient als reservering, maar met het voorbereidingsbesluit worden geen onomkeerbare beslissingen over het tracé genomen.

De zone

Standaard: 150 meter

Het plangebied van het voorbereidingsbesluit is voor het grootste deel van het gebied 150 meter breed: 75 meter aan weerszijden van het voorgenomen tracé. De ruimtereservering voor het uiteindelijke tracé in het rijksinpassingsplan zal smaller zijn dan deze zone. De breedte van de zone is nu zo gekozen dat bij de verdere voorbereiding van het inpassingsplan voldoende ruimte bestaat om de exacte ligging van het tracé indien nodig in (nog meer) detail af te stemmen op relevante omgevingsfactoren, rekening houdend met - onder meer - vigerende bestemmingen en de magneetveldzone van de hoogspanningsverbinding.

Smaller: Polanenpark

Voor een deel van het tracé geldt dat het voorbereidingsbesluit een smaller gebied bestrijkt dan de hiervoor beschreven zone van 150 meter breed. Dit geldt voor het gedeelte van het tracé door het bedrijventerrein (i.o.) Polanenpark (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude). Het plangebied in het voorbereidingsbesluit is daar slechts 100 meter breed om de ontwikkeling van het bedrijventerrein niet onnodig te belemmeren. De ligging van het voorgenomen tracé daar is reeds in detail op de plannen voor het bedrijventerrein afgestemd.

Breder: bundeling en kruising N205 nabij Vijfhuizen

Het boogde tracé van de 380 kV verbinding ligt nabij Vijfhuizen parallel aan de N205. De gereserveerde zone in dit gebied is breder dan elders omdat deze ruimte biedt voor zowel een ligging oostelijk als westelijk van de N205. Een westelijke ligging is in het bijzonder aan de orde als gekozen wordt voor een tracé dat ook Hoofddorp en Nieuw-Vennep westelijk passeert. De bredere zone biedt ook nog ruimte voor een optimalisering van de plek waar - bij een oostelijke ligging - de N205 wordt gekruist, rekening houdend met de nabijheid van de Polderbaan van Schiphol en de beperkingen die daaruit voortvloeden. De beschermde zone is hier tussen de (circa) 320 en 390 meter breed. Zodra meer duidelijkheid is over het exacte beoogde tracé zal het voorbereidingsbesluit worden herzien en de gereserveerde zone worden verkleind.

Varianten westzijde Hoofddorp en Nieuw-Vennep

Mocht voor een tracé westelijk van Hoofddorp en Nieuw-Vennep worden gekozen, dan is van belang dat het tracé zo goed mogelijk wordt ingepast in de daar voorziene ontwikkelingen. Daarom houdt het voorbereidingsbesluit ook rekening met de mogelijkheid dat, in het kader van die ontwikkelingen, de N205 (waarmee het tracé in beginsel gebundeld zou worden), wordt verlegd. Het voorbereidingsbesluit bevat in dit gebied dan ook twee gereserveerde zones, beide met een breedte van 150 meter: één gebundeld met de bestaande N205, en één gebundeld met de verlegde N205. Waar deze zones overlappen (ten zuidwesten van Hoofddorp) is sprake van één bredere zone die tussen de (circa) 340 en 440 meter breed is.

Breder: kabeltracé 150 kV verbinding

Op dit moment wordt voorzien dat het inpassingsplan naast de 380 kV hoogspanningsverbinding ook het tracé voor een ondergrondse 150 kV verbinding zal bevatten. De beschermde zone tussen de Oude Rijn en Hazerswoude Dorp houdt er rekening mee dat het tracé van die 150 kV in enige mate zal afwijken van het tracé van de 380 kV verbinding ter plaatse (daar 'omheen zal slingeren'). Om die reden varieert de breedte van het gereserveerde gebied hier van 150 tot 370 meter

Gevolgen van het voorbereidingsbesluit

Omgevingsvergunningen (bouwen, aanleggen)

In het gebied waarvoor het voorbereidingsbesluit geldt, zijn er beperkingen aan het bouwen van nieuwe bouwwerken en het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden. Als na het in werking treden van het voorbereidingsbesluit een aanvraag wordt gedaan voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk (de vroegere 'bouwvergunning') of het uitvoeren van een ander werk of van werkzaamheden (de vroegere 'aanlegvergunning') in het gebied waarvoor het voorbereidingsbesluit geldt, worden de volgende stappen gezet (zie artikel 3.3 van Wet algemene bepalingen omgevingsrecht):

- Er wordt getoetst of er, los van het voorbereidingsbesluit, een grond is de vergunning te weigeren. Als dit zo is, dan wordt de aanvraag afgewezen.
- Als dat niet zo is, dan wordt de aanvraag aangehouden. Dat betekent dat er in beginsel geen besluit wordt genomen totdat het inpassingsplan is vastgesteld en in werking is getreden.¹ De aanvraag wordt dan vervolgens getoetst aan bestemmingsplan zoals dat na inwerkingtreding van het inpassingsplan is komen te luiden.
- Bij wijze van uitzondering kan de vergunning toch worden verleend, als blijkt dat de activiteit waarvoor hij wordt aangevraagd niet in strijd is met het inpassingsplan dat wordt voorbereid.

Vergunningstelsel in het voorbereidingsbesluit

In dit voorbereidingsbesluit is bepaald dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning bepaalde werken of werkzaamheden uit te voeren in het gebied waarvoor dit voorbereidingsbesluit geldt. De werken en werkzaamheden waarvoor dit verbod geldt, zijn opgesomd in artikel 2, eerste lid, onder a tot en met e in het besluit. In artikel 2, vierde lid, is een uitzondering op het verbod opgenomen (zie ook hierna). De omgevingsvergunning zal in de regel worden aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: 'college'), via de normale regels voor een omgevingsvergunning. Voordat het college de vergunning verleent, moeten de Minister van EL&I en TenneT (die de verbinding zal aanleggen en exploiteren) om advies worden gevraagd (artikel 2, derde lid).

¹ In artikel 3.3, tweede lid, van de Wabo is in detail aangegeven hoe lang de aanhouding, afhankelijk van de precieze omstandigheden van het geval, duurt.

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

Ons kenmerk
ETM/EM / 10140930

enkele plekken zullen kruisen, zodat de aardgastransportleiding komt te liggen in het gebied waarvoor dit voorbereidingsbesluit geldt. Dat zou betekenen dat Gasunie een vergunning nodig heeft voor de aanleg, op grond van het onderhavige voorbereidingsbesluit. Naar ons oordeel is zo'n vergunningplicht een onnodige verzwaring van de administratieve last. Aangezien wij bevoegd gezag zijn voor beide inpassingsplannen is op die wijze geborgd dat beide tracés op elkaar zijn afgestemd. Om deze reden achten wij een aanvullende vergunningplicht niet zinvol. Daarom is voornoemde uitzonderingsbepaling opgenomen.

Gevolgen voor ontwikkelingen in het gebied

Dit voorbereidingsbesluit heeft tot gevolg dat in het gebied waarvoor het voorbereidingsbesluit geldt beperkingen gelden voor de bouw en aanleg van (bouw)werken. Naar het oordeel van het bevoegd gezag zijn deze beperkingen redelijkerwijs noodzakelijk om te voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking van de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding.

Werkingsduur van het voorbereidingsbesluit

Het voorbereidingsbesluit vervalt op het moment dat het inpassingsplan in werking treedt. Echter, als niet binnen een jaar na de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit een ontwerp-inpassingsplan ter inzage wordt gelegd, vervalt het voorbereidingsbesluit op dat moment. Het vergunningsteisel dat in het voorbereidingsbesluit is opgenomen, vervalt dan ook.



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

> Retouradres Postbus 20101 2500 EC Den Haag

**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

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/eleni

Behandeld door

Datum 8 december 2010

Betreft Nieuw voorbereidingsbesluit voor de Randstad 380kV
hoogspanningsverbinding van Beverwijk naar Zoetermeer

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief wil ik u graag informeren over de stand van zaken met betrekking tot de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding Beverwijk-Zoetermeer.

Ons kenmerk
ETM/EM / 10182209

Uw kenmerk

Bijlage(n)
1

Achtergrond

Op 7 januari 2008 is de planologische kernbeslissing (pkb) 'Randstad 380 kV verbinding' vastgesteld, met daarin naast de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de verbinding ook het zoekgebied waarbinnen deze verbinding moet worden aangelegd. In de pkb is ook aangegeven dat het tracé zal worden vastgelegd in een rijksinpassingsplan dat wordt vastgesteld door de Minister van EZ, samen met de Minister van VROM. Dit gebeurt in twee deelprojecten namelijk voor de Zuidring (tussen Wateringen en Zoetermeer) en voor de Noordring (tussen Beverwijk en Zoetermeer). Voor het rijksinpassingsplan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld om in beeld te brengen welke gevolgen de verbinding heeft voor het milieu. Hierbij zijn verschillende tracés onderzocht.

Nieuw voorbereidingsbesluit

In december 2008 hebben de betrokken ministers een voorkeur uitgesproken voor een tracé dat van Beverwijk, via de noord- en ooststrand van Hoofddorp en Nieuw-Vennep, naar Zoetermeer liep. Naderhand is dit globale tracé, naar aanleiding van overleg met betrokken partijen, op een aantal punten enigszins aangepast en nader uitgewerkt. In afwachting van het definitieve rijksinpassingsplan hebben de Minister van VROM en de Minister van EZ in november 2009 een voorbereidingsbesluit genomen voor het voorgenomen tracé. Dit betekent dat ontwikkelingen binnen het voorgenomen tracé aangehouden dienen te worden. De ministers kunnen hiervan ontheffing verlenen. Dit besluit liep af op 9 november 2010. Omdat er nog geen definitief besluit is genomen over het tracé, is een nieuw voorbereidingsbesluit vastgesteld dat op 3 december in werking treedt.

Het tracé van het voorbereidingsbesluit

In het nieuwe voorbereidingsbesluit is ter hoogte van Rottezoom/Bentwoud het tracé enkele honderden meters naar het westen verschoven en is de zogenaamde knik uit het tracé gehaald. De komende tijd zal onder meer in overleg met grondeigenaren gekeken worden naar de mastposities in dit gebied.

Ter hoogte van Haarlemmermeer zijn enerzijds aan de oostkant diverse aandachtspunten die om een oplossing vragen, anderzijds staat ook het denken over de woningbouw-, groen- en wateropgave in de Westflank niet stil. De ministers staan voor de vraag of het ambitieniveau van die opgave nog steeds een doorslaggevende reden moet zijn om voor een oostelijk tracé, met de bijbehorende knelpunten, te kiezen.

Deze keuze tussen een westelijk en oostelijk tracé is op dit moment nog niet gemaakt. De kans bestaat dat de keuze voor een oostelijk tracé gehandhaafd blijft. Echter, om te voorkomen dat een keuze onmogelijk wordt gemaakt door onvoorziene ontwikkelingen in de Westflank, is ervoor gekozen ook een westelijk tracé in dit voorbereidingsbesluit op te nemen. Zo wordt ook in dit gebied voorlopig ruimte gereserveerd voor een eventuele hoogspanningsverbinding. Overigens geldt dat wanneer de 380 kV verbinding inderdaad in de Westflank wordt gerealiseerd, TenneT en het Rijk ervoor zorgen dat de bestaande 150 kV verbinding daar wordt weggehaald. Zodra voldoende duidelijkheid is over de definitieve keuze tussen een oostelijk en een westelijk tracé zal het voorbereidingsbesluit worden herzien en zal een van beide opties uit het voorbereidingsbesluit worden geschrapt.

Op de overige delen van het tracé hebben slechts kleine optimalisaties plaatsgevonden ten opzichte van het eerdere voorbereidingsbesluit.

Informatieavonden

Om belangstellenden zo goed mogelijk te kunnen informeren, vinden er eind januari twee informatieavonden plaats. Medewerkers van de verschillende betrokken overheden en van TenneT zijn dan aanwezig om uw vragen te beantwoorden.

Deze infoavonden vinden beide van 19.00 uur tot 21.00 uur plaats op:

- woensdag 26 januari 2011: Dorpshuis De Juffrouw, Dorpsstraat 250 te Hazerswoude-Dorp;
- maandag 31 januari 2011: Hotel de Beurs, Kruisweg 1007, te Hoofddorp;

Nog geen inspraak

Omdat er nog geen officieel besluit genomen is, is nu nog geen inspraak mogelijk. Naar verwachting zal rond de zomer van 2011 een officieel *ontwerp* besluit (het inpassingsplan) worden vastgesteld. Daarop kan iedereen wel inspreken. Dit zal opnieuw worden aangekondigd per brief en door advertenties in huis-aan-huisbladen.

Meer informatie?



De kennisgeving van het voorbereidingsbesluit is op 2 december 2010 gepubliceerd in de Staatscourant en in werking getreden. In dezelfde week is ook in de regionale en huis- aan huisbladen kennisgeving gedaan. Zie bijgaand een kopie van de kennisgeving.

Het voorbereidingsbesluit, de toelichting en de kaarten liggen ter inzage op de in de kennisgeving genoemde plekken. Voorts kunt u het voorbereidingsbesluit ook raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl.

6
7
8
9
10
11
12
13
14
15

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

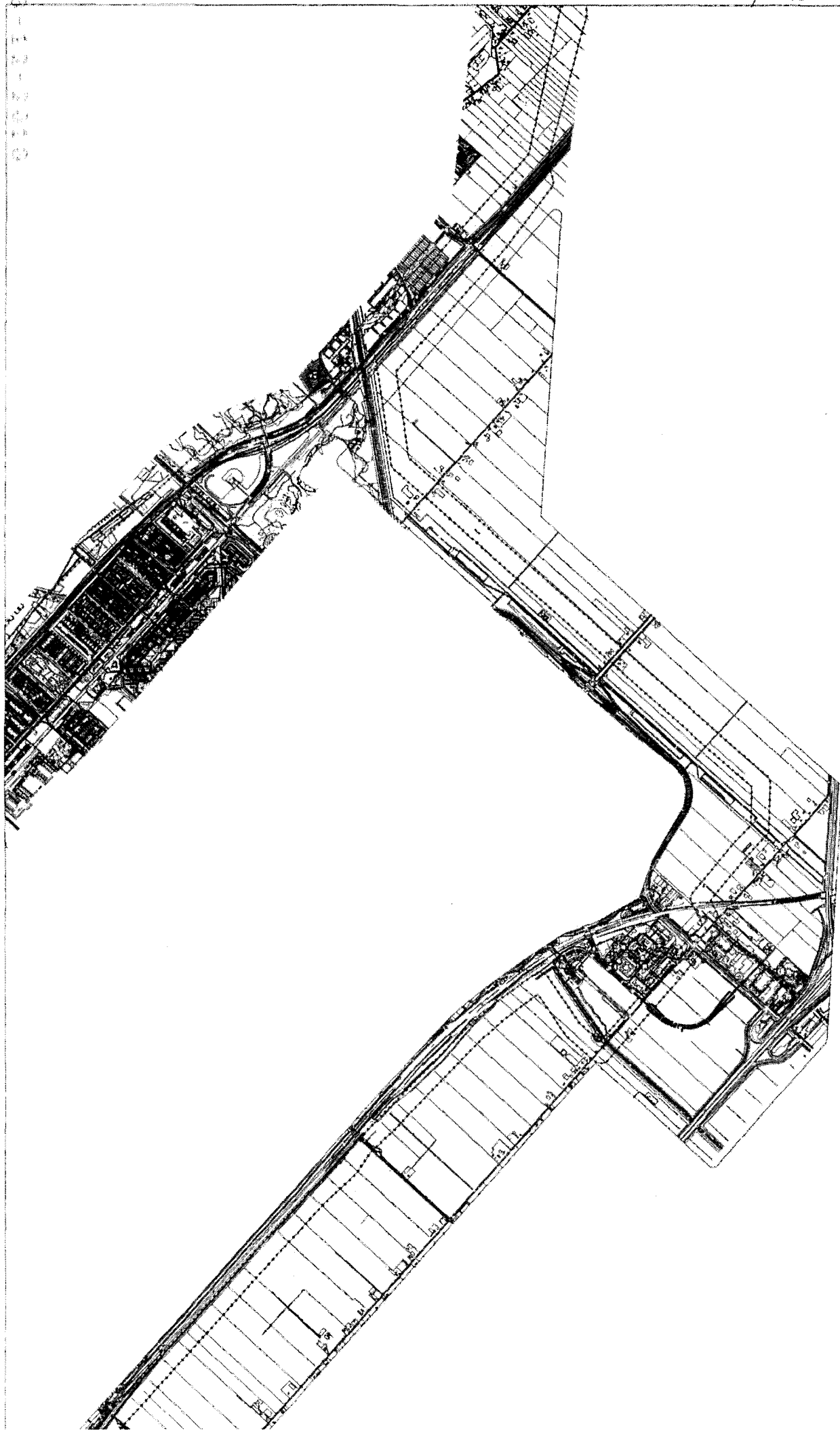
Ons kenmerk
ETM/EM / 10182209

Zodra meer bekend is over het MER en over de ontwerpbesluiten, ontvangt u van ons weer een brief. Voor overige informatie over het project Randstad 380 kV kunt u kijken op de websites van het project www.randstad380kv.nl en van Bureau Energieprojecten www.bureau-energieprojecten.nl. U kunt ook contact opnemen met  van het Ministerie van Economische Zaken, tel- 

De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
namens deze:

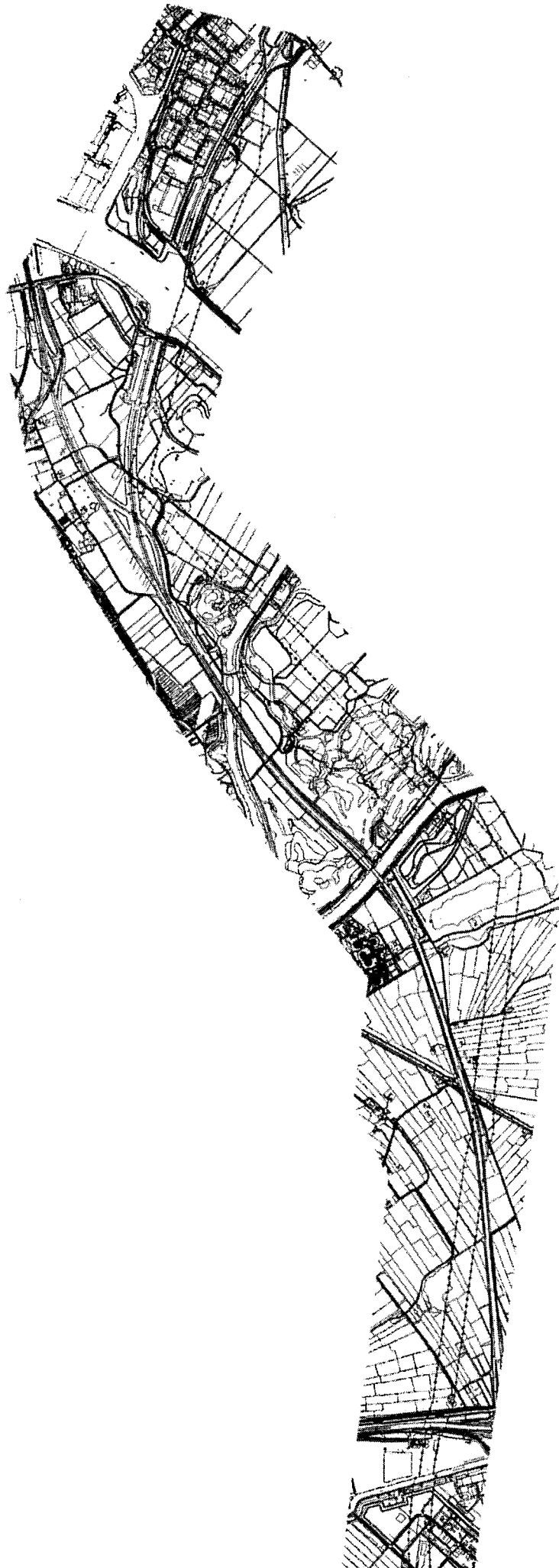
Programmamanager Rijkscoördinatie-regeling

ETM/EM 10170015



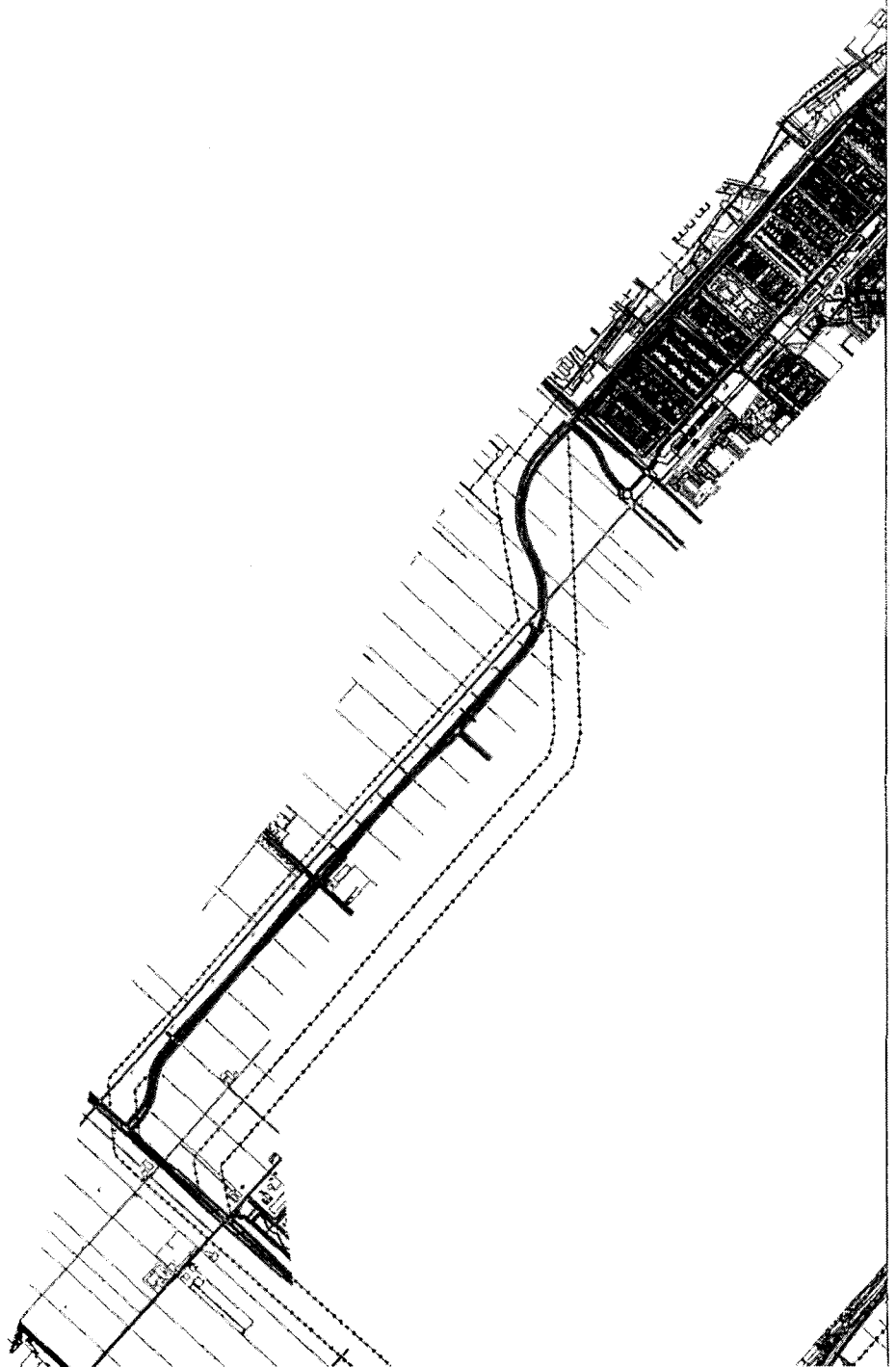
ELM/CM10170016

8-10-2010



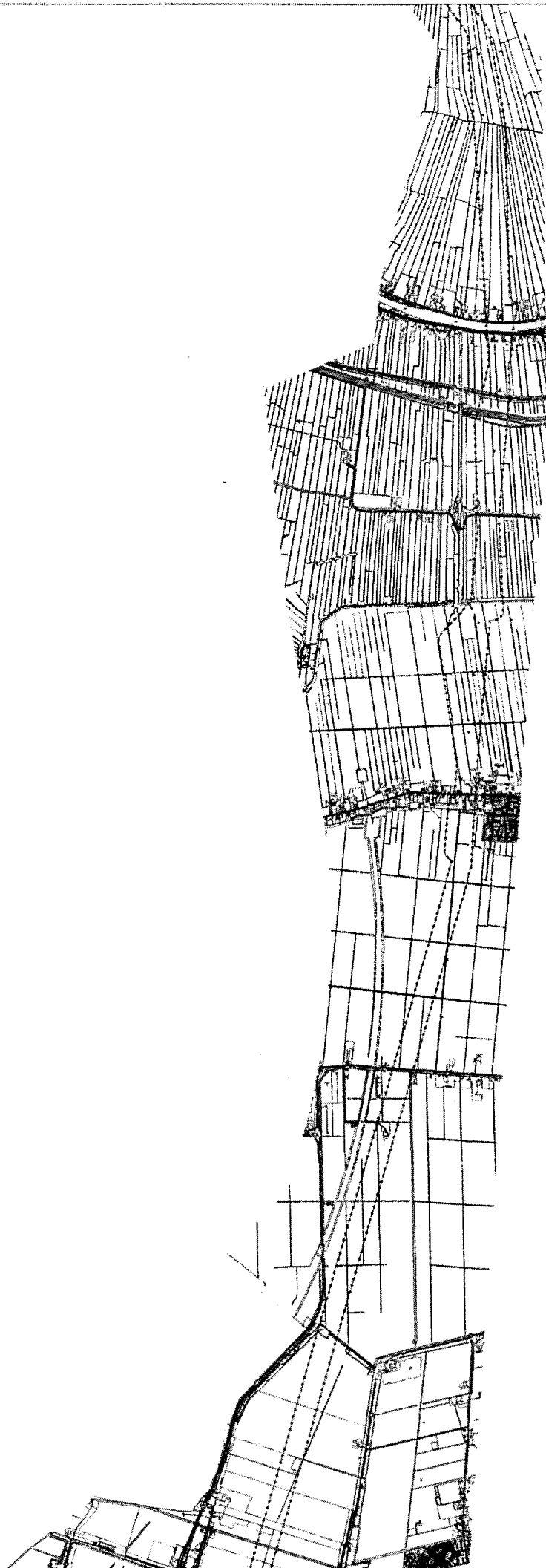
ELM/EM 10170017

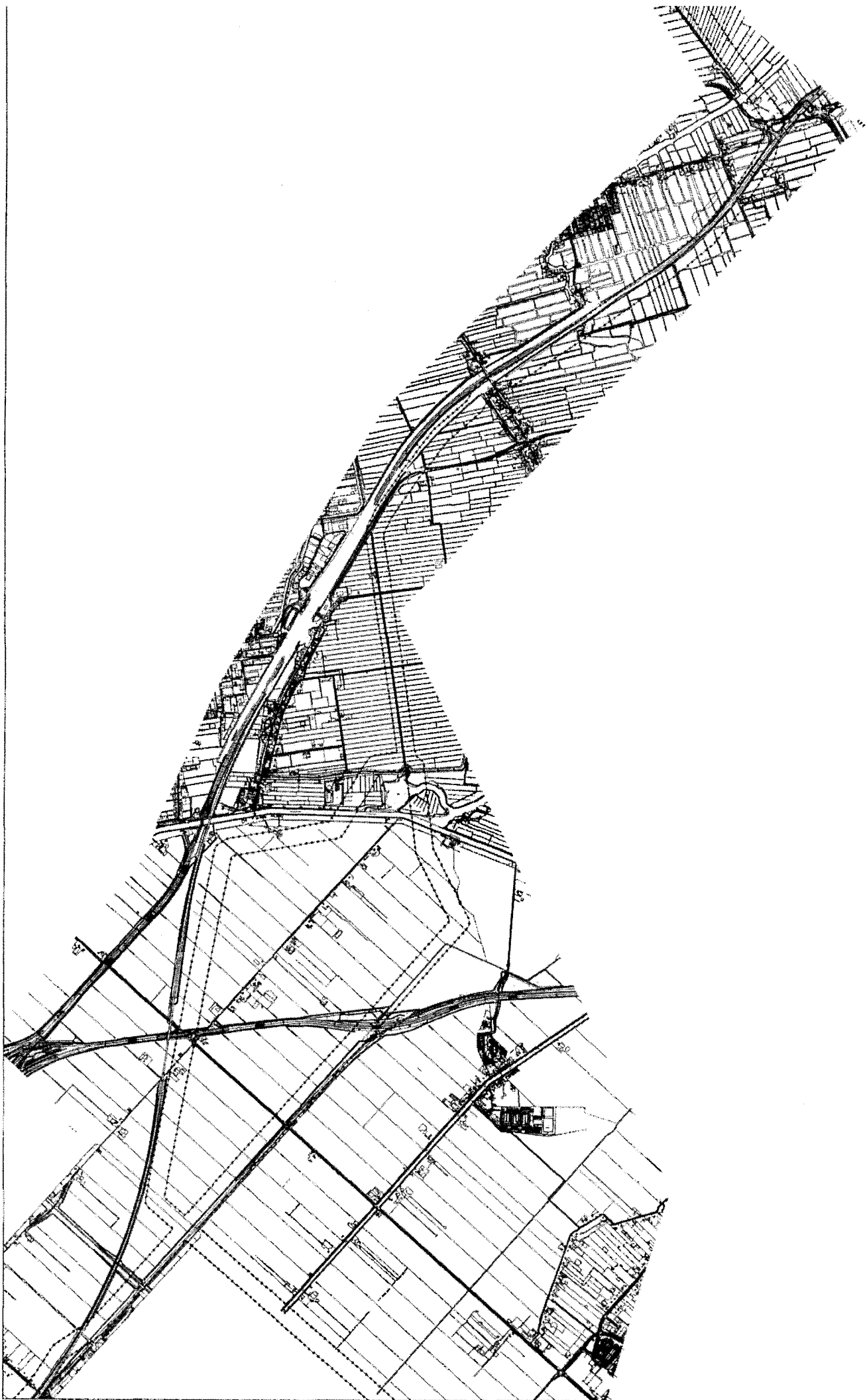
12-2016



66M/EM 10170013

10170013





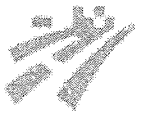
66M/EM 10170023

EM / EM 10182261

Organisatie	Bestuur	Tax	adres	postcode
Gemeente Beverwijk	College van B&W, t.a.v.		Postbus 450	1940 AL
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude	College van B&W, t.a.v.		Postbus 83	1160 AB
Gemeente Haarlemmermeer	College van B&W, t.a.v.		Postbus 250	2130 AG
Gemeente Kaag en Braassem	College van B&W, t.a.v.		Postbus 1	2370 AA
Gemeente Leiderdorp	College van B&W, t.a.v.		Postbus 35	2350 AA
Gemeente Rijnwoude	College van B&W, t.a.v.		Postbus 115	2394 ZG
Gemeente Velsen	College van B&W, t.a.v.		Postbus 465	1970 AL
Gemeente Zuidplas	College van B&W, t.a.v.		Postbus 100	2910 AC
Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht	College van D&H		Postbus 94370	1090 GJ
Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	College van D&H, t.a.v.		Postbus 550	3990 GJ
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	College van D&H, t.a.v.		Postbus 130	1135 ZK
Hoogheemraadschap van Rijnland	College van D&H, t.a.v.		Postbus 156	2300 AD
Provincie Noord-Holland	Gedeputeerde Staten, t.a.v.		Postbus 3007	2001 DA
Gemeente Zoetermeer	College van B&W, t.a.v.		Postbus 15	2700 AA
Gemeente Lansingerland	College van B&W, t.a.v.		Postbus 1	2650 AA
Provincie Zuid-Holland	Gedeputeerde Staten, t.a.v.		Postbus 90602	2509 LP
Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard	College van D&H, t.a.v.		Postbus 4059	3006 AB
Ministerie van LNV, Dienst Regelingen, Back Office West	De Minister, t.a.v.		Postbus 19530	2500 CM
Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland, Wegendistrict Haagland	De Minister, t.a.v.		Postbus 24018	2490 AA
ProRail	Raad van Bestuur, t.a.v.		Postbus 2625	3000 CP

10200020

ETH
3.



Gemeente
Haarlemmermeer

De Minister en Staatssecretaris van Economische
Zaken, Landbouw & Innovatie
De heer drs. M J M. Verhagen
De heer dr. H. Bleker
Postbus 20101
2500 EC Den Haag

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Telefax 023 563 95 50

Cluster Projectmanagement
Contactpersoon
Doorkiesnummer
Uw brief
Oms kenmerk 10.0425093
Bijlage(n)
Onderwerp

Verzenddatum
22 DEC 2010

Ondergronds brengen tracé 380 kV nabij Schiphol

Geachte heren Verhagen en Bleker,

Met deze brief reageren wij op het op 24 november 2010 door u en de Minister van
Infrastructuur en Milieu genomen voorbereidingsbesluit voor het opstellen van een
inpassingsplan voor de hoogspanningsverbinding Randstad 380 kV. Vanaf 3 december 2010
ligt dit besluit ter inzage. Sinds 2009 wordt gezamenlijk gewerkt aan de inpassing van een
tracé voor de Randstad 380 kV dat oostelijk in de gemeente Haarlemmermeer is gesitueerd.

De keuze voor een oostelijk tracé is gelegen in het feit dat de westflank van
Haarlemmermeer zo beschikbaar blijft voor grootschalige gebiedsontwikkeling met wonen,
water en groen, en de hoogspanningsverbinding beter aanluit op het gebiedskarakter van
de oostflank van Haarlemmermeer met bedrijvigheid, logistiek en infrastructuur. De
planvorming voor het oostelijk tracé van de Randstad 380 kV is reeds in een vergevorderd
stadium.

Tegelijkertijd zijn in het planvormingsproces verschillende vragen gerezen over het
samengaan van de Randstad 380 kV en de vliegveiligheid nabij Schiphol. In de afgelopen
periode is naar de vliegveiligheidsrisico's onderzoek verricht, waarvan de definitieve
resultaten nog niet bekend zijn. Over de resultaten van dit onderzoek heeft uw voorganger,
minister M J A. van der Hoeven, ons toegezegd met ons te overleggen. U heeft
vooruitlopend op de definitieve uitkomsten van het onderzoek, gemeend een opening te
moeten creëren naar een westelijke ligging van de Randstad 380 kV door in het
voorbereidingsbesluit naast het oostelijk gelegen tracé, ook een westelijk gelegen tracé op te
nemen. Dit ondanks het feit dat er een aanzienlijke hoogwaardige woningbouwopgave in het
project Westflank gepland is, die ons inziens niet kan samengaan met de Randstad 380 kV.

Wij, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer, bepleiten als gezamenlijke belanghebbende
partijen een heroverweging van de uitgangspunten voor het tracé van de Randstad 380 kV.
Gezien de complexe situatie tot inpassing van de Randstad 380 kV nabij Schiphol en gezien



Milieu Centraal
Kruisstraat 10
1016 CA Amsterdam
T 020 674 4747
F 020 674 4748
E info@milieucentraal.nl
www.milieucentraal.nl



29-12-2010

Ons kenmerk
Volgvet 2

de Rijksbelangen die u hebt bij de beoogde realisatie van een hoogwaardige woningbouwopgave in combinatie met een kwalitatieve groen- blauw opgave in de Westflank, pleiten wij ervoor om het oostelijk tracé nabij de polderbaan ondergronds aan te leggen. Daarbij komt bovendien de in het regeerakkoord aangegeven noodzaak van versterking van de mainportfunctie van Schiphol. De ontwikkeling van de westflank draagt bij aan het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu en versterking van de economie, beide in het belang van de mainport. De Randstad 380 kV met het beoogde attractieve milieu, gaat daar niet mee samen.

De genoemde punten in ogenschouw nemende, ligt naar onze mening de oplossing in het vergroten danwel opnieuw herverdelen van het totale aantal ondergrondse kilometers in het tracé Randstad 380 kV zodat nabij de polderbaan het oostelijk gelegen voorkeustracé ondergronds kan komen te liggen.

Wij sturen deze brief in afschrift naar de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Hoogachtend,

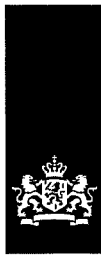
Directeur Schiphol,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

drs. P.J. Buijtels

de burgemeester,

drs. Th.L.N. Weterings



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

Behandeld door _____

Datum
1 maart 2011

Ons kenmerk
ETM/EM / 11030934

Bijlage(n)

agenda

Omschrijving Bestuurlijk overleg tracé Randstad 380kV
hoogspanningsverbinding
Voorzitter Dhr. M. Verhagen
Notulist
Vergaderdatum en -tijd 11 maart 2011, 09.00 uur - 09.45 uur
Locatie Ministerie van Economische Zaken, Landbouw &
Innovatie, Bezuidenhoutseweg 30 te Den Haag

Vergaderpunten

1. Opening
2. Mededelingen
3. Tracé randstad 380 kV verbinding
4. Inpassingsvraagstukken
5. Planning
6. Rondvraag
7. Sluiting



5.

Van:**Verzonden:** woensdag 16 maart 2011 11:42**Aan:****CC:****Onderwerp:** schade-kosten aspecten 380kV**Bijlagen:** R380 10 1294 FHE versie 3 0 Indicatieve kostenvergelijking w-ovariant Haarlemmermeer tracégedeelte Station Vijfhuizen-Ringvaart.pdf; R380 10 1294 bijlage 1 100921 Noordring westflank alternatief1.pdf; 101122 email schade oost-west.pdf

Beste

Afgelopen vrijdag heeft er een bestuurlijk plaatsgevonden over het trace 380 kV, jou uiteraard bekend. Uit de terugkoppeling daarvan heb ik begrepen dat het indicatieve kosten- en schadevergelijk oost-west op rij gezet moet worden om te kunnen vaststellen waar we het met elkaar eens zijn en waar we van mening verschillen. Dit, omdat in het overleg gebleken is dat er vanuit verschillende uitgangspunten geredeneerd wordt en dat er over kosten en schade dus verschillende bedragen worden genoemd. Wij zijn in november vorig jaar geëindigd met bijgaand overzicht behorend bij de alternatief 1 Driemerenvariant, hetgeen ook nu het uitgangspunt vormt voor het vergelijk. Wij hebben toen vanuit gemeente en projectorganisatie Westflank verduidelijkende vragen gesteld over de opstelling, die tot op heden onbeantwoord zijn gebleven (zie bijlage).













Om de feiten op een rij te krijgen voor het komende overleg tussen regio en Rijk, lijkt het me als eerste stap van belang een antwoord op deze vragen te krijgen. Zou jij op korte termijn een reactie willen geven?

Alvast dank, groeten

10.



Legenda:

- | | | | |
|---|--------------------|---|---------------|
|  | bouwfocusties |  | corridor |
|  | groen |  | alternatief 1 |
|  | ruimwerk |  | variant |
|  | waterberging | | |
|  | hoofdinfrastuctuur | | |
|  | deelgebieden | | |
|  | bestaande brug | | |
|  | nieuwe brug | | |
|  | HOV - traject | | |
| x | Parcele | | |



Westflank Haarlemmermeer huidige situatie **Alternatief 1 met variant**

<p>Project: Westflank Haarlemmermeer</p> <p>locatie: Haarlemmermeer</p> <p>Bestanddeel: Westflank</p> <p>Scale: 1:5000</p> <p>datum: 2010</p> <p>ontwerper: LINDSCHPEERDRIJVEN</p> <p>Projectleider: J. van der Vliet</p> <p>1973 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010</p> <p>www.lindschpeerdrijven.nl</p>	<p>Bestand: 1:5000</p> <p>Scale: 1:5000</p> <p>datum: 2010</p> <p>ontwerper: LINDSCHPEERDRIJVEN</p> <p>Projectleider: J. van der Vliet</p> <p>1973 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010</p> <p>www.lindschpeerdrijven.nl</p>
---	--



Van:
Verzonden: maandag 22 november 2010 13:30
Aan:
CC:
Onderwerp: 380 kV schade

Beste mensen,

In het overleg van vorige week hebben we afgesproken dat we een aantal verduidelijkende vragen zouden sturen over het door Tennet opgestelde schadevergelijk oost-west. Daarnaast som ik een aantal ruimtelijke aandachtspunten op voor de tratering in het geval de 380kV door het westen gaat (waarbij dan geen sprake meer is van een project Westflank).

Twee opmerkingen vooraf: schadeaspecten voor De Liede vallen buiten de vergelijking, maar zijn wel onderdeel van de schade die geleden wordt (zowel in oost als west aan de orde). Ook de effecten op de schade in het geval uitgegaan wordt van een ondergronds deel van de 380 kV in de westkant, zijn in het vergelijk niet meegenomen. In het overleg is toegelicht waarom uitgegaan is van een bovengronds tracé en dat dit een politieke keuze betreft. De effecten van schadebeperking door ondergrondse aanleg van de 380 kV, zijn echter daarmee in dit vergelijk niet inzichtelijk gemaakt ten behoeve van politieke afweging.

Oost en west

- Op grond van welke criteria is de planschade bepaald? Welke percentages worden gehanteerd en waarom? Houdt planschade ook in derving uitgeefbare m2 en grondwaarde-effecten van ligging in de magneetveldzone? En tegemoetkoming in plan-en proceskosten? Kortom: welke schade omvat de term planschade en welke criteria voor het waarderen/kwantificeren daarvan worden toegepast?
- Hoe is de doorrekening gemaakt van de genoemde kengetallen in de uitgangspunten van het vergelijk naar de hoofdbedragen? Die vergelijking is nu niet te maken.
- Op welke wijze zijn de inpassingskosten bepaald, welke kosten zitten hier in en welke niet? Vallen hier ook de kosten onder van aanpassingen in het ontwerp met daarbij horend maatschappelijk overleg (Boseilanden, Park Vijfhuizen, etc.)?
- Op welke wijze is rekening gehouden met het verlies in recreatieve waarden (bijv. Buurderij, Groene Carré)?
- Op welke wijze is rekening gehouden met renteverliezen en faseringskosten als gevolg van vertraging in uitgifte (bijv. Boseilanden of uitvoering van de Plesmanhoek)?
- Welke bedragen voor aftrek bouwrijpmaak kosten zijn gehanteerd? Is dit zowel in de oost- als westvariant gebeurd? En hoe wordt dan met instandhoudingskosten omgegaan?

Oost

- Met welk uitgangspunt is de m2 beperking van de Groene Hoek bepaald, en hoe is omgegaan met de verwachtingswaarde voor de toekomstige bedrijfsfunctie?
- Wordt met opstijppunt Stelling van Amsterdam ook bedoeld de inpassing in het Geniepark?

West

- Hoe is de kostenbesparing van de verkabeling van de 150 kV bepaald? Is het deel voor het verkabelen van de 150 kV vanaf de Ringvaart tot aan de N207 aan de kostenkant blijven staan? Idem voor de verkabeling van het onderstation in Floriande naar de 150 kV/380 kV combimast?
- Er wordt gesproken over waardevermindering in best en worst-case. Wat zijn de uitgangspunten voor worst case: hoe wordt omgegaan met onverkoopbaarheid van kavels, met renteverliezen en faseringskosten, met wisselende marktomstandigheden? En hoe is omgegaan met de effecten van de 380 kV op de beoogde (woon)kwaliteiten van het gebied in zijn geheel?
- Is ook rekening gehouden met het feit dat de "rode ontwikkelingen" als financieringsbron dienen voor de groen-blauw-grijze structuren en dat die dus ook te lijden zullen hebben onder slechtere verkoop?
- De achterliggende bedragen per woning en per m2 sluiten niet 1-op-1 aan bij de financiële doorrekening Westflank. Wat is hier de reden voor?
- Wat betreft de ruimtelijke uitgangspunten is de vraag welke gebieden en kwaliteiten zijn gehanteerd? De genoemde bedragen in de financiële doorrekening zijn niet nader onderbouwd.
- Hoe wordt omgegaan met de kopers van het zestal verkochte kavels in de Boseilanden?
- Hoe is rekening gehouden met de Buurderij (in alternatief 1 - variant - vindt complete doorsnijding van de Buurderij plaats)? <http://www.buurderijhaarlemmermeer-zuid.nl>
- De westvariant raakt ook het woningbouwproject 55+ in Vijfhuizen, hoe is hiermee omgegaan?
- Het aantal gevoelige bestemmingen van 3 stuks lijkt weinig, omdat een flink aantal oost-west verbindingen wordt gekruist (zie onder).

- Hoe is de inpassing van de doorsnijding van de Geniedijk verwerkt?

Ruimtelijke aandachtspunten voor inpassing 380 kV tracé west (zonder project Westflank)

- Inpassing in Park Vijfhuizen (ontwerp moet aangepast)
- Inpassing van het Woningbouwproject 55+ Vijfhuizen
- Kruising viaduct Zuidtangent
- Doorsnijding Geniedijk
- Verstoring zicht op de Big spotter hill
- Kruising aansluiting Groene Weelde- Haarlemmermeerse bos (bij fietsbrug Driemerenweg)
- Kruising Kruisweg (gevoelige bestemmingen)
- Doorsnijding van de heuvels bij de boseilanden (inrichting moet aangepast)
- Kinderspeelplaats Boseilanden niet meer mogelijk
- Kruising bestaand viaduct Bennebroekerweg
- Kruising toekomstige aansluiting nieuwe Bennebroekerweg
- Aanpassing inrichting Zwaansbroek (is net aangeplant)
- Gezinsvervangend tehuis Veldzicht ten zuiden van Leimuiderweg (is pas gebouwd)
- Is rekening gehouden bij de tracering met het project Windenergiepark Zuid?
- Het tracé bij de HSL doorsnijdt agrarische percelen sterk schuin en gerend is t.o.v. de HSL en grote afstand tot de HSL heeft. Is daar een reden voor?
- Kruising Vennepeweg, Leimuiderweg, IJweg, Hoofdwegen en Rijnlanderweg (gevoelige bestemmingen)
- Passage knooppunt spoor/A44 (hoog)/Lisserweg/Rijnlanderweg: landschappelijk inpassing vraagt bijzondere aandacht.

Tot zover, groeten

Van:

Verzonden: donderdag 17 maart 2011 13:52

Aan:

CC:

Onderwerp: overleg tracé randstad 380kV verbinding

Bijlagen: traces westvariant topmap.JPG

Allen,

Afgelopen vrijdag heeft het bestuurlijk overleg tussen de bestuurders uit de regio en de Minister van EL&I plaatsgevonden over het tracé van de 380kV verbinding ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer.

In dit overleg is afgesproken om een overleg te plannen waar op ambtelijk niveau gezamenlijk de feiten te delen over de mogelijkheden voor inpassing van een tracé door de Westflank incl. de knelpunten en wat de gevolgen zijn voor de business case en de kostenberekeningen.

Graag wil ik voorstellen om dit in twee verschillende sessies te doen. In de eerste sessie kunnen dan de varianten en uitgangspunten besproken worden alsmede welke invloed dit heeft op de plannen voor de Westflank (aantal woningen etc.) uitgaande van de ambities die er liggen. Het is hierbij van belang dat voor een vergelijking dezelfde uitgangspunten gehanteerd worden. In een vervolgsessie kunnen, met de experts op dit terrein, de gevolgen voor de businesscase en de kostenberekeningen (incl evt. schade) besproken worden. Voorgesteld wordt dat zowel rijk als regio naar aanleiding van de eerste sessie de kosten/schade etc. op een rijtje zetten en in de tweede sessie besproken wordt waar de verschillen zitten, of deze op te lossen zijn en dit tot één verhaal wordt gemaakt waarbij de evt. restverschillen herkenbaar worden aangegeven. Dit kan dan in een volgend BO besproken worden. In deze tweede sessie kunnen ook de kosten voor de oostvariant op een zelfde manier aan de orde komen.

Voor de eerste sessie stellen we vanuit het Rijk voor om hierbij als vertrekpunt alleen de twee tracés die in het voorbereidingsbesluit aan de westkant zijn opgenomen te hanteren. Bijgaand treft u een kaartje.

In het bestuurlijk overleg heeft de Minister van EL&I aangegeven dat hij binnen 1 1/2 week een bestuurlijk overleg met Schiphol wil organiseren. Hieropvolgend is een nieuw bestuurlijk overleg tussen regio en de Ministers. Dit betekent dat bovengenoemde sessies op korte termijn zouden moeten plaatsvinden.

Ik stel daarom voor om volgende week de eerste sessie te houden. Ik stel daarom de volgende datum voor een sessie van 09.00 tot 13.00 op:

woensdag 23 maart

donderdag 24 maart

vrijdag 25 maart.

Graag hoor ik van u op welke data u kunt. Ik verzoek u vriendelijk om hierbij enigszins flexibel in u agenda te willen zijn om e.e.a. op zo'n korte termijn mogelijk te maken. Dit overleg kan indien dit makkelijker in agenda's is in te passen ook in Hoofddorp of omgeving plaatsvinden.

De vervolgsessie dient dan een week later plaats te vinden (ook weer ochtend):

Woensdag 30 maart

Donderdag 31 maart

Vrijdag 1 april.

Graag hoor ik van u wie bij dit overleg moeten aansluiten en wanneer deze personen kunnen.

Voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg is aangegeven dat door het Rijk van het overleg een verslag zal worden gemaakt. Momenteel wordt dit verslag afgerond, u ontvangt binnenkort dit verslag van ons.

Met vriendelijke groet,

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie
Directoraat-Generaal voor Energie, Telecom en Markten
Directie Energiemarkt
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20101

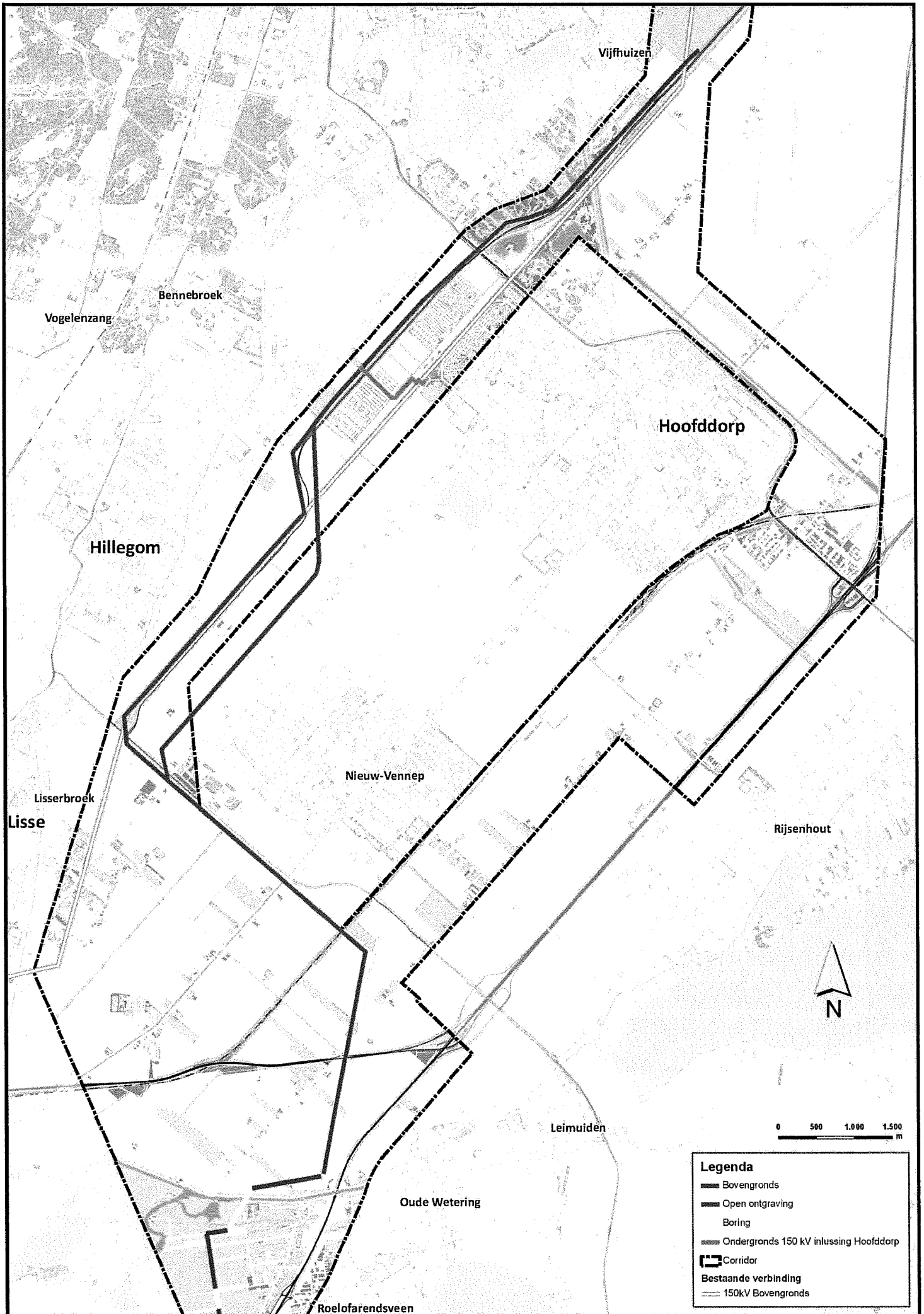
24-9-2012

2500 EC, Den Haag

Bezoekt u binnenkort een EZ-locatie? Houd u er dan rekening mee dat u in het bezit dient te zijn van een geldig identiteitsbewijs (paspoort, ID-kaart of rijbewijs). Indien u bij de receptie geen geldig identiteitsbewijs kunt tonen, wordt u geen toegang verleend.

Legitimatiebewijzen en toegangspassen van andere organisaties worden niet geaccepteerd.







Van:

Verzonden: woensdag 13 april 2011 14:24

Aan:

CC:

Onderwerp: RE: verslag 1e gezamenlijke huiswerksessie Westflank + 380 kV

Bijlagen: 110413 kosten schadevergelijk oost-west.xls

Beste mensen,

Naar aanleiding van ons overleg gisteren, hierbij de aangepaste tabel met kosten en schade aspecten 380 kV. Ik bovenin een samenvatting met totalen opgenomen en alle opmerkingen verwerkt.

Groeten

Van: F

Verzonden: zondag 10 april 2011 10:40

Aan:

I:

CC:

Onderwerp: verslag 1e gezamenlijke huiswerksessie Westflank + 380 kV

Beste mensen,

Hier het (concept)verslag van onze sessie afgelopen donderdag;
Zie ook de actiepunten daarin.

Volgende sessie a.s. dinsdag 12 april 1300-1630 Polderhuis Hoofddorp (vergelijk Oost-West).

Groet

Ministerie van Infrastructuur & Milieu, DG-Kuimte, Directie Gebiedsontwikkeling
Postbus 20951 (o.
2500 EZ Den Haag

!Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).
Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

11-22-74
11-22-74
11-22-74



8.



Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

Directoraat-generaal voor
Energie, Telecom en Markten
Directie Energiemarkt

Behandeld door

agenda

Datum
13 april 2011

Ons kenmerk
ETM/EM / 11056213

Bijlage(n)

Omschrijving Bestuurlijk overleg over tracé randstad 380kV
hoogspanningsverbinding ter hoogte van de gemeente
Haarlemmermeer

Voorzitter Minister Schultz Van Haegen

Notulist

Vergaderdatum en -tijd 13 april 2011, 15.30 uur - 16.30 uur

Locatie Ministerie van Infrastructuur & Milieu, Plesmanweg 1-6
Den Haag

Vergaderpunten

1. Opening
 2. Mededelingen
 3. onderzoek vliegveiligheid Schiphol
 4. standpunt Schiphol
 5. conclusies
- vervolgoverleg regio en Minister
6. Tracékeuze
 7. Vervolgstappen
 8. Sluiting



3



11078066

ETM



g.

De Minister van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie
de heer drs. M.J.M. Verhagen
Postbus 20101
2500 EC Den Haag

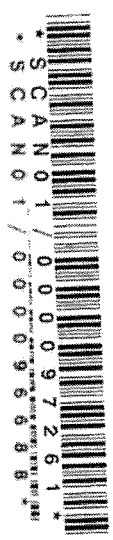
Telefoonnummer	briefnummer	Bijlage	
	SSE/E020	1	
zakesnummer	behandelnummer	verzorgingsd.d.	datum
			Schiphol, 1 juni 2011

Titel: Tracé van Randstad 380 kV-leiding nabij Schiphol

Geachte heer Verhagen,

Bijgaand zend ik u een afschrift van de brief die vandaag door de heer Jos Nijhuis, CEO Schiphol Group, gezonden is aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP



6-6-2011
7-6-2011

President & CEO



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

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
	SSE/E019	--	
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
	--	--	1 juni 2011

Betref: Tracé van Randstad 380 kV-leiding nabij Schiphol

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u ter voorbereiding op het Algemeen Overleg d.d. 9 juni 2011 informatie van de luchtvaartsector over het tracé van de Randstad 380 kV-leiding.

Op 19 april 2011 is door het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en mede namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een besluit genomen voor de westvariant (met een gedeelte ondergronds) van het 380 kV-tracé nabij Hoofddorp. Het besluit, indien hierbij voldoende aantal km ondergronds worden aangelegd, voldoet aan de voorwaarden die de sector stelt vanuit vliegveiligheid.

Op 9 juni 2011 zal er een Algemeen Overleg in de Tweede Kamer plaatsvinden inzake 380 kV en wellicht zal er naast het besluit nog gevraagd worden naar het alternatief, de oostvariant.

Onzes inziens betekent de aanleg van de 380 kV-leiding dicht bij een luchthaven (oostvariant) een vergroting van de veiligheidsrisico's vanwege de toename van obstakels nabij de luchthaven. Vanuit de luchtvaartsector zijn hierbij twee risico's aan de orde:

- De luchtvaartsector maakt zich zorgen over de grote obstakels rondom drie van onze start- en landingsbanen (Polderbaan, Zwanenburgbaan en de Kaagbaan), waarvan er twee de meest gebruikte banen zijn.
- Het is niet uitgesloten dat de 380 KV-verbinding een versturende invloed heeft op de vliegveiligheid van bijv. boordapparatuur (zoals het NLR rapport reeds heeft aangegeven).

Obstakeldichtheid en calamiteiten

In algemene zin geldt dat – ook indien aan de geldende regels voor obstakelklaring wordt voldaan - ieder obstakel in de omgeving van de luchthaven een extra (rest)risico vormt voor de vliegveiligheid in geval van calamiteiten en derhalve dient te worden vermeden; De minimale afstand van de Polderbaan is slechts circa 800 m. Vanuit die optiek geldt dat de sectorpartijen voor alle 380kV-varianten nabij de luchthaven, banen en aan- en uitvliegprocedures pleiten voor ondergrondse aanleg en voor het overige voor realisatie zo ver weg als mogelijk.

Bladnummer

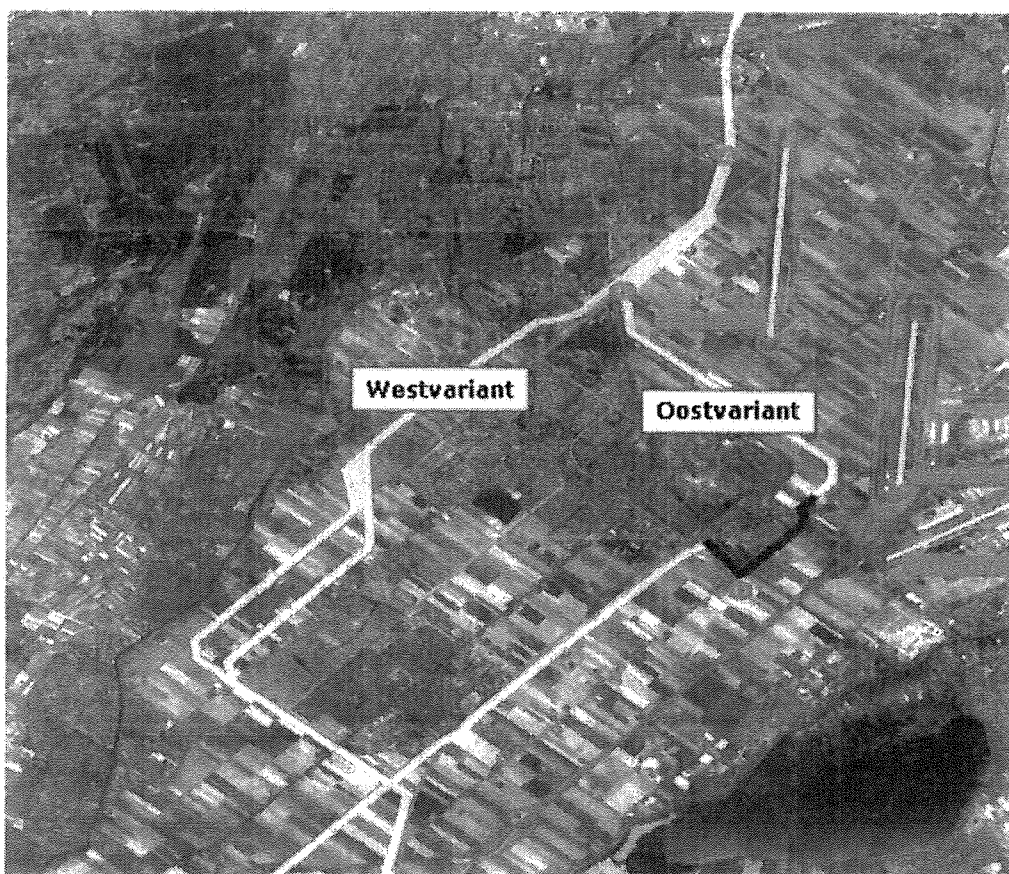
2 / 4

Datum

1 juni 2011

Het risico doet zich met name voor in het geval dat een vliegtuig tijdens de start een technisch probleem krijgt zoals het verlies aan motorvermogen, besturing of andere calamiteiten. Ook kan deze situatie zich voordoen indien een landend vliegtuig een doorstart moet maken en hierbij met voornoemde problemen te maken krijgt. In dergelijke situaties moet de vlieger zoveel mogelijk manoeuvreerruimte tot zijn beschikking hebben en niet geconfronteerd worden met obstakels. Recente voorbeelden zijn: Air Maroc (na de start, verlies van motorvermogen als gevolg van een vogelaanvaring) en Turkish Airlines (voor de landing, crash nabij Polderbaan).

Strikt genomen valt het tracé qua hoogte en afstand binnen de regelgeving maar ervaring leert dat vliegtuigen zich bij calamiteiten niet altijd volgens theoretische routes bewegen. Het slechts verleggen van het tracé (parallel gedeelte aan de Polderbaan) met een aantal honderd meter biedt niet de oplossing om de veiligheidsrisico's uit te sluiten.



Bladnummer

3 / 4

Datum

1 juni 2011

Elektro Magnetische Straling

Vanuit Kamerleden is de vraag gesteld of de 380 kV-leiding geen versturende invloed heeft op boordapparatuur (net zoals bij mobiele telefonie). Dit is inderdaad een risico. Het NLR heeft hier reeds onderzoek naar gedaan (zie hierboven) en heeft aangegeven

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

NLR verricht op dit moment een vervolg onderzoek. Ook de eerste resultaten van het vervolgonderzoek geven aan dat risico's niet zijn uit te sluiten.

Sector stelt voorwaarden voor een veilige luchtvaartoperatie

De sector stelt voorwaarden voor een veilige luchtvaartoperatie om risico's uit te sluiten en een veilige luchtvaartoperatie te kunnen garanderen. Hierbij is het van belang dat aanleg voor zowel de westvariant als de oostvariant, in de nabijheid van Schiphol, ondergronds plaatsvindt. De risico's worden beheerst bij aanleg van een ondergronds tracé over de gehele lengte van de Polderbaan (oost als westvariant) en de delen die in de aanvlieg, uitvlieg en 'missed approach'-zones (oostvariant) van de start en landingsbanen (ook Zwanenburg en Kaagbaan) gepland staan. Dit betekent voor de westvariant deels in nabijheid SPL ondergronds (circa 4 km). Bij de oostvariant zou dit volledig (in de nabijheid van SPL) ondergronds moeten (circa 8 km).

Het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft per brief d.d. 19 april 2011 aangegeven dat het aantal te verkabelen kilometers in het Nederlandse net (380kV) beperkt is tot 20 kilometer en dat in de Zuidring (het tracé van Wateringen naar Bleiswijk) in het inpassingsplan is vastgelegd dat ruim 10 kilometer verkabeld zal worden. Het resterende deel van 10 kilometer zal aangewend kunnen worden voor de Noordring waarbij wij hebben begrepen dat deze kilometers voor meer dan de helft richting het Groene Hart gaan en het tracé onder het Noordzeekanaal. Hierdoor is er geen mogelijkheid om het gehele tracé aan de oostkant te verkabelen en zal daardoor de oostvariant niet meer voldoen aan de voorwaarden vanuit vliegveiligheid die door de Luchtvaartsector worden gesteld.

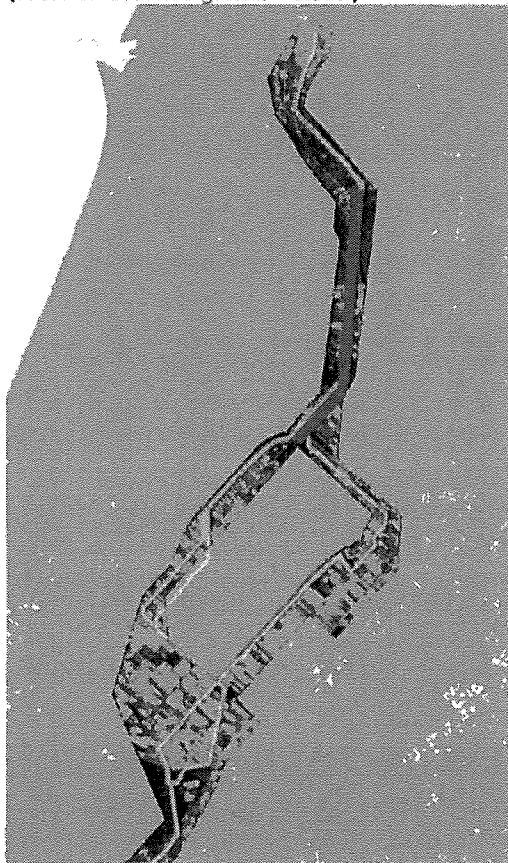
President & CEO

Schiphol
Amsterdam Airport

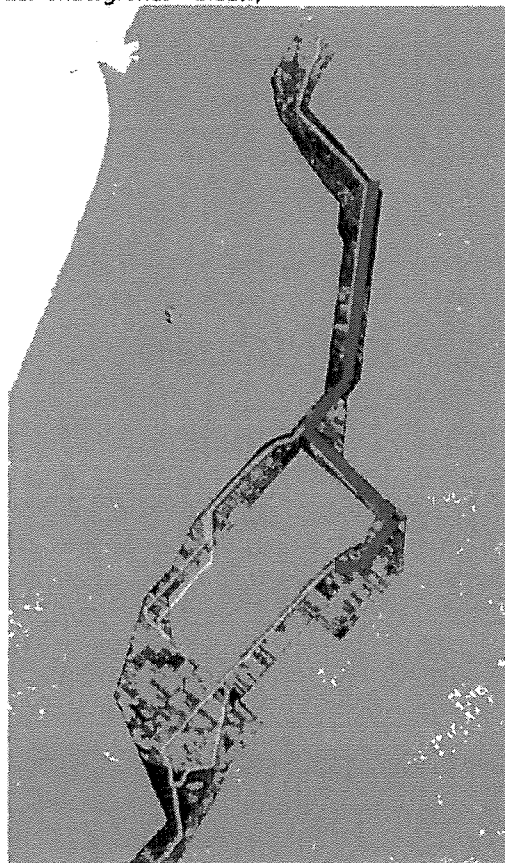
Bladnummer
4 / 4

Datum
1 juni 2011

Westvariant
(voorwaarde: ondergronds = blauw)



Oostvariant
(voorwaarde: ondergronds = blauw)



Mede vanuit de verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de Mainport menen wij de risico's te moeten blijven benadrukken.

Wij sturen deze brief in afschrift naar de Ministers van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie en van Infrastructuur & Milieu.

Met vriendelijke groet,
SCHIPHOL GROUP

President & CEO



Van:

Verzonden: woensdag 22 juni 2011 11:48

Aan:

CC:

Onderwerp: CONCEPT beantwoording Bro reacties

Bijlagen: CONCEPT beantwoording BRO reacties.pdf

Geachte leden van het regio overleg,

Hierbij treft u -zoals beloofd- de **concept** beantwoording van de opmerkingen geuit in het kader van het BRO overleg. Hierbij zou ik graag het volgende willen opmerken.

-Het tracé is ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp; de betrokken ministers hebben inmiddels besloten tot een westelijke passage van Hoofddorp. In dit westelijk tracé worden onder meer de gekantelde kavels, park Plesmanhoek, de Hoek, Groene Hoek en A4 zone west niet langer doorkruist door de hoogspanningsverbinding. Park Vijfhuizen zal nog wel aan de rand worden gekruist door de hoogspanningsverbinding. De komende maanden zal in overleg met betrokkenen een nieuw tracé (gedeeltelijk ondergronds) worden uitgewerkt.

- Met betrekking tot het gewijzigd tracé ter hoogte van Hoofddorp zal gelegenheid worden geboden (aan de betrokken bestuursorganen) tot het geven van een **nieuwe Bro reactie**. Over de wijze en inhoud daarvan zal te zijner tijd nader worden gecommuniceerd.

-Daarnaast is in overleg met de Tweede Kamer besloten om het tracé ter hoogte van Nieuwe Wetering bovengronds aan te leggen. Alleen ter hoogte van Rijkswetering zal het tracé nog ondergronds gaan. Dit betekent dat ook hier in overleg met betrokkenen een nieuw tracé moet worden vastgesteld. Ook hierover wordt nog **een nieuw Bro overleg** gevoerd en over de wijze en inhoud daarvan zal eveneens nog nader worden gecommuniceerd.

- Voorts staat in de beantwoording van reacties aangegeven dat sommige overleggen plaats hebben gevonden. In de praktijk zal dit thans nog niet altijd het geval zijn. Dit houdt verband met het feit dat de concepttekst inzake beantwoording van de BRO reacties is opgesteld alsof het ontwerp-inpassingsplan reeds ter inzage ligt. Sommige overleggen zullen dus nog plaats moeten vinden.

Vanwege het conceptuele karakter van de beantwoording, worden tenslotte wijzigingen in de uiteindelijke beantwoording van de Bro reacties voorbehouden.

Mocht u -naar aanleiding van deze beantwoording van de Bro reacties- nog behoefte hebben aan verdere toelichting of overleg dan kunt u uiteraard nader contact opnemen.

Ik ben telefonisch bereikbaar op: (van maandag tot en met donderdag).

Mocht u nog eventuele reacties hebben dan vernemen wij die graag uiterlijk binnen drie weken na datum van verzending van deze mail.

Met vriendelijke groet,

4

0

0

1. Gemeente Kaag en Braassem (brief d.d. 20 oktober 2010, ontvangen op 21 oktober 2010)	
Reactie	Antwoord
a. De gemeente kan zich vinden in het voorgestelde tracé. Wel is het van belang dat de verbinding goed wordt ingepast in het landschap.	De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd en de uitvoering van het landschapsplan is zeker gesteld door verankering van het landschapsplan in de planregels. Verder is waar nodig de plangrens zo gelegd dat de gronden waar landschappelijke inpassing plaatsvindt onderdeel van het inpassingsplan zijn. Ook hierover heeft nader overleg plaatsgevonden met de betreffende gemeenten.
b. De gemeente gaat ervan uit dat de discussie rondom de tracé optimalisering bij Hoofddorp geen gevolgen heeft voor het tracé in Kaag en Braassem	In overleg met de Tweede Kamer is besloten om het tracé ter hoogte van Nieuwe Wetering bovengronds aan te leggen en alleen ter hoogte van het bebouwingslint van Rijpwetering het tracé ondergronds aan te leggen. Dit betekent dat in uw gemeente een nieuw tracé moet worden vastgesteld, waarbij de onderzochte tracés uit het MER uitgangspunt zijn. Hierover wordt apart overleg gevoerd met uw gemeente.
2. Staatsbosbeheer (brief d.d. 18 oktober 2010, ontvangen op 21 oktober 2010)	
a. De tracé kaarten geven onvoldoende detail om limitatieve opsomming van de betrokken eigendommen te kunnen geven. Dit betreft onder meer het recreatiegebied Spaarnwoude, de gronden ten noorden van de bebouwing van Hoofddorp, het natuurgebied De Wilck en recreatiegebied Bentwoud.	Het ontwerp-inpassingsplan is een digitaal plan, waarbij het mogelijk is om in te zoomen op perceelsniveau. Op die wijze kunt u bepalen of uw eigendommen betrokken zijn. In het ontwerp-inpassingsplan is dan ook geen limitatieve opsomming gegeven van eigendommen.
b. In de recreatiegebieden Spaarnwoude en Bentwoud vindt aantasting plaats van de doelstellingen op het gebied van recreatie en natuur vanwege de aanleg van de verbinding. Staatsbosbeheer zal hier geen bezwaar maken tegen het tracé, maar wil onderhandelen over schadevergoeding.	In paragraaf 8.2 van de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringsschade en schade door wijziging van het planologisch regime. TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schadevergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.

<p>c. Staatsbosbeheer heeft bezwaar tegen het voorgenoemen tracé ter hoogte van De Wilck. Een ondergronds tracé voor zowel de 150 kV als de 380 kV leiding verdient de voorkeur. De argumentatie hiervoor vormt het voorkomen van mogelijk significant negatieve effecten op vliegbewegingen van de Kleine Zwaan en Smient van en naar het Natura 2000 gebied De Wilck. O.g.v. Europese regelgeving dienen onder meer ruimtelijke ontwikkelingen buiten een Natura 2000 gebied -die van invloed zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied- getoetst te worden. Uit het voorontwerp blijkt dat deze 'passende beoordeling' nog gaande is. Een afweging ten aanzien van het ondergronds brengen van de 380 kV leiding over delen van het gehele Noordring traject kan pas gemaakt worden na een afweging tussen alle effecten van de leiding. Daarnaast is maatschappelijk gezien merkwaardig dat het gebied door een voorgaande regering als zodanig waardevol beoordeeld dat een grote investering is gepleegd om de hogesnelheidslijn ondergronds aan te leggen. Het voornemen om de 380 kV leiding nu wel bovengronds aan te leggen brengt opnieuw schade toe aan het landschap en de natuur en doet afbreuk aan de eerdere investering in de spoortunnel.</p>	<p>Uit het MER en de passende beoordeling blijkt dat met de gekozen oplossing geen sprake is van significante negatieve effecten op Natura-2000 gebied De Wilck. Omdat de bovengrondse tracédelen worden uitgerust met vogelmarkeringen, is slechts sprake van enkele tientallen draadslachtoffers onder de smient en een incidenteel draadslachtoffer onder de kleine zwaan. Daarnaast zijn de effecten op het landschap onderzocht. De landschappelijke inpassing is vormgegeven in het landschapsplan. Over het landschapsplan heeft overleg plaats gevonden met betrokken partijen.</p> <p>Inzake het door u aangevoerde met betrekking tot de hogesnelheidslijn: het effect van de hogesnelheidslijn is niet gelijk aan of vergelijkbaar met het effect van de hoogspanningsverbinding. Voor de hoogspanningsverbinding moet en is dan ook een eigen afweging gemaakt over het al dan niet ondergronds brengen bij De Wilck.</p>
<p>d. Indien de Minister besluit de 380 kV verbinding niettemin bovengronds aan te leggen dan stelt Staatsbosbeheer voor ook de 150 kV bovengronds te houden. Het is niet te begrijpen hoe de natuur gecompenseerd wordt wanneer in casu een bestaande bovengrondse verbinding ondergronds wordt gelegd, terwijl op dezelfde plaats een nieuwe bovengrondse leiding wordt gerealiseerd. De natuurcompensatie zou in die situatie beter in financiële zin kunnen worden geregeld, d.m.v. het storten van de uitgespaarde kosten van het ondergronds brengen in het Groenfonds, zodat op een andere locatie een effectievere natuurcompensatie kan worden gerealiseerd.</p>	<p>De aanpak die gekozen is, komt overeen met het toetsingskader voor Natura 2000 gebieden (artikelen 19d tot en met 19h, van de Natuurbeschermingswet 1998). Indien significante negatieve effecten niet bij voorbaat uit te sluiten zijn, is een passende beoordeling noodzakelijk.</p> <p>Uit het MER en de passende beoordeling blijkt dat verkabeling van de 150 kV-verbinding noodzakelijk is om significante negatieve effecten te voorkomen. Gelet op het toetsingskader in de Natuurbeschermingswet 1998 kan de 150 kV verbinding daarom alleen bovengronds worden gehandhaafd (samen met de 380 kV verbinding) indien wordt onderbouwd dat daarvoor geen alternatieven bestaan, er sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en compensatie plaatsvindt.</p> <p>Aangezien er een alternatief bestaat in de vorm van verkabeling zou de voorgestelde aanpak in strijd zijn met de Natuurbeschermingswet 1998. Overigens is er bij de voorgestelde verkabeling van de 150 kV en het bovengronds aanbrengen van de 380 kV geen sprake van compensatie (ook niet in financiële zin), omdat er geen significant negatieve effecten optreden.</p>
<p>e. TenneT en Staatsbosbeheer zullen over vergoedingen in het kader van het magneetveldvoorzorgbeleid en over vergoedingen voor schade als gevolg van de aanleg en instandhouding van de nieuwe hoogspanningsverbinding separaat afspraken maken. Hierbij moeten alle grondposities betrokken worden; naast gronden in eigendom van Staatsbosbeheer ook de gronden die in erfpacht zijn uitgegeven aan het Recreatieschap.</p>	<p>Zie het antwoord onder 2b. Zowel eigendomsposities als erfpachtposities worden betrokken.</p>

<p>f. Bij vestiging van een zakelijk recht, dient het principe van schadeloosstelling (volledige schadevergoeding) uit de Belemmeringenwet Privaatrecht het uitgangspunt te vormen. Rechthebbenden dienen voor en na vestiging van het zakelijk recht in een gelijkwaardige vermogens- en inkomenspositie te verkeren. Bovendien dient schadeloosstelling te geschieden op ieder moment dat schade zich voordoet. Geadviseerd wordt -gelet op de aanzienlijke gevolgen van de aanleg van de verbinding voor Staatsbosbeheer- de onderhandelingen over zakelijke rechten vroeg te starten.</p> <p>g. Graag komt de regiodirecteur in goed overleg tot een juiste inpassing van de hoogspanningsleiding op de terreinen van Staatsbosbeheer, opdat de natuur en de recreant de minste hinder ondervinden van aanleg en onderhoud van de leiding.</p>	<p>Zie het antwoord onder 2b. De onderhandelingen over schadevergoedingen worden gestart, zodra het definitieve voorkeustracé vast staat. De Belemmeringenwet Privaatrecht wordt gehanteerd.</p> <p>Het definitieve tracé is opgenomen in het inpassingsplan. De landschappelijke inpassing van de verbinding is daarnaast uitgewerkt in een landschapsplan en Staatsbosbeheer is bij het opstellen van dit landschapsplan betrokken. Overigens blijkt uit onderzoek, dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding (zie paragraaf 5.3 in het MER). Tijdens de aanlegfase en onderhoudswerkzaamheden wordt tenslotte getracht de overlast voor de natuur en recreanten zo veel mogelijk te beperken.</p>
<p>3. Ministerie van Defensie - Commando Diensten Centra (brief d.d. 22 oktober 2010, ontvangen op 25 oktober 2010)</p>	
<p>a. In delen van het plan zijn ondergrondse buisleidingen van het Ministerie van Defensie gelegen. Het betreft twee (delen van) onder genoemde leidingstracés:</p> <ul style="list-style-type: none"> -T.z.v. Leiding P17 is geen planologische regeling noodzakelijk. Deze leiding is buiten gebruik gesteld. -Leiding P31B is een 12" operationele leiding en hiervoor is een planologische regeling gewenst c.q. noodzakelijk. -T.z.v. leiding 31 B geldt dat op plankaarten 8 en 10 sprake is van een bovengrondse hoogspanningsverbinding die de buisleiding van Defensie twee maal kruist. Op plankkaart 7 is sprake van een ondergrondse hoogspanningsverbinding die de buisleiding van Defensie ook tweemaal kruist. <p>b. Hoewel op grond van artikel 13.2 het gebruik van de ondergrondse buisleiding niet in gevaar komt, hecht Defensie eraan dat in de regels (in de artikelen 6 en 9 van het Inpassingsplan) bestemmingsregels worden opgenomen die de ondergrondse buisleiding planologisch beschermen. Het bestemmen dient te geschieden onder de benaming 'ondergrondse buisleiding'. Ter weerszijden van de leiding dient een strook van minimaal 5 meter op de plankkaart te worden aangegeven, waarbinnen beperkende maatregelen t.a.v. het gebruik van gronden en het bouwen gelden. Dit is een bebouwingsvrije zone.</p>	<p>Dit inpassingsplan regelt enkel de juridisch planologische inpassing van de nieuw aan te leggen hoogspanningsverbinding. De juridisch planologische inbedding van de bestaande buisleidingen van Defensie maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan. Deze zijn in gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen of moeten op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen door de gemeenteraad in de bestemmingsplannen worden opgenomen. Het inpassingsplan verandert niets aan deze planologische inbedding van de buisleidingen; het inpassingsplan past zich als het ware in het bestemmingsplan in.</p> <p>Er is uiteraard nagegaan of de bestemmingen voor de hoogspanningsverbinding en de buisleidingen zich met elkaar verdragen. Dit is het geval.</p> <p>Zie ook voornoemd antwoord onder 3a. Voor zover buisleidingen onjuist in bestemmingsplannen zijn opgenomen, dient hiervoor contact opgenomen te worden met de betrokken gemeente.</p>

<p>c. Elke verwijzing in het inpassingsplan naar Defensie of NAVO dient vermeden te worden. Ook verwijzing in de regels naar de Dienst Vastgoed Defensie dient vermeden te worden. In dat kader dient in de regels het begrip 'leidingbeheerder' te worden gehanteerd.</p>	<p>De verwijzingen naar Defensie zijn vervangen door 'leidingbeheerder'.</p>
<p>d. Verzoek is om het aanlegvergunningstelsel uit de artikelen 6.4.1. en 9.4.1. tevens van toepassing te verklaren op de bestemming: 'ondergrondse buisleiding'.</p>	<p>Dit is niet noodzakelijk, zie het antwoord geformuleerd onder 3a.</p>
<p>e. Aan de artikelen 6.4.2. en 9.4.2. toevoegen dat bij toepassing van deze artikelen afstemming met de leidingbeheerder dient plaats te vinden.</p>	<p>Dit is niet mogelijk, omdat het aanlegvergunningstelsel enkel dient ter bescherming van de hoogspanningsverbinding. Zie ook het antwoord geformuleerd onder 3a.</p>
<p>f. Naast de fysieke bescherming van de ondergrondse leiding dient ook aandacht te worden besteed aan externe veiligheid. Het verzoek is om een plaatsgebonden risicocontour op te nemen (grenswaarde 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten en richtwaarde 10-6 voor beperkt kwetsbare objecten) van 15 meter ter weerszijden van het hart van de leiding.</p>	<p>Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dwingt niet tot het opnemen van de plaatsgebonden risicocontour van de leiding in het bestemmingsplan/inpassingsplan. Wel bepaalt artikel 1.1, derde lid van het Bevb dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan (hieronder wordt tevens een inpassingsplan begrepen) -op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een risicoverhogend object zoals een hoogspanningsverbinding wordt toegelaten- in de directe omgeving van de buisleiding de grenswaarde van 10-6 per jaar met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten in acht moet worden genomen en rekening gehouden moet worden met een richtwaarde van 10-6 per jaar met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor beperkt kwetsbare objecten. In dit kader is door Tennet onderzoek verricht naar het effect van de hoogspanningsverbinding op de plaatsgebonden risicocontour van de betrokken leidingen. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is verantwoord dat is voldaan aan de normen uit het Bevb.</p>
<p>4. Gemeente Leiderdorp (brief d.d. 12 oktober 2010, ontvangen op 15 oktober 2010)</p>	
<p>a. De ondergrondse aanleg van zowel de 380 kV als de 150 kV verbinding vormt de beste oplossing voor de kwetsbare poldergebieden (gerefereerd wordt aan polder Achthoven en het onlosmakelijk daarmee verbonden deel in de Hondsdijkpolder in Rijnwoude). De keuze en motivering voor het wel ondergronds brengen van de 150 kV verbinding in het Rijnwoude deel van de polder, -maar niet in het Leiderdorpse deel- is niet houdbaar. De motivering vanuit natuurwaarden (vogelbescherming) is niet steekhoudend, omdat de te beschermen weidevogels wel aan de Hondsdijkse polder worden geliefd, maar niet aan de polder Achthoven. Vogels hanteren niet de scheiding tussen Leiderdorp en Rijnwoude als grens van hun gebied.</p>	<p>De 150 kV verbinding wordt in het Rijnwoude deel (Hazerswoude-Dorp t/m Hondsdijkse Polder) ondergronds aangelegd omdat, in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, bij het combineren met een 380 kV verbinding bovengronds de kans op significante effecten niet kan worden uitgesloten. De reden voor ondergrondse aanleg is niet ingegeven door de aanwezigheid van weidevogels, maar door de aanwezigheid en vliegbewegingen van smient en kleine zwaan (gelet op instandhoudingsdoelen voor nabijgelegen Natura 2000-gebied De Wilck). In de passende beoordeling is onderbouwd waar en over welke lengte de 150 kV ondergronds zou moeten om de kans op significant negatieve effecten uit te sluiten. Polder Achthoven behoort niet tot de gebieden waar beide soorten regelmatig over de hoogspanningsverbinding (zullen) vliegen (zie het achtergrondrapport 'natuur' van Prinsen bij het MER). Voor weidevogels geldt dat verstoring door de nieuwe (combi)verbinding niet wezenlijk verschilt van verstoring door de huidige 150 kV lijn. Eventuele aanvaringsslachtoffers worden gemitigeerd door middel van draadmarkeringen. Er is daarom geen reden om ten behoeve van weidevogels de 150 kV lijn ook in polder Achthoven ondergronds aan te leggen.</p>

b. Als de ondergrondse aanleg van zowel de 380 kV als de 150 kV verbinding niet mogelijk is, dient tenminste de 150 kV verbinding ook binnen Leiderdorp ondergronds te worden aangelegd. Op die manier kan het beoogde opstijppunt buiten het open polderlandschap van het Groene Hart worden gehouden. Inpassing door inplanting is geen logische optie, omdat dit haaks staat op de openheid van het polderlandschap.

Het uitgangspunt uit de Pkb is dat slechts in bijzondere gevallen de 380kV verbinding ondergronds wordt aangelegd, 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. Deze benadering wordt het 'bovengronds, tenzij'-beginsel genoemd.

Bij de definitieve besluitvorming over de keuze tussen boven- en ondergrondse aanleg hebben in meer detail, de volgende overwegingen een rol gespeeld. Verkabeling vindt in elk geval plaats op die tracédelen waar dat technisch gezien onvermijdelijk is. Tevens vindt verkabeling plaats op tracédelen waar, door een combinatie van factoren, sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden, dat bovengrondse aanleg naar het oordeel van het bevoegd gezag onwenselijk zou zijn. Het betreft dan met name (gecombineerde) knelpunten op het terrein van leefomgeving, het landschap en de natuur. Evenzeer heeft de passage van woongebieden (leefomgevingsaspecten) een rol gespeeld, waarbij het aantal gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone is meegewogen.

Van dergelijke redenen om tot ondergrondse aanleg over te gaan is in casu geen sprake. De 150 kV verbinding bij De Wilck wordt ondergronds gebracht vanwege mogelijke effecten op het Natura 2000 gebied. Een dergelijke dwingende reden speelt binnen het grondgebied van Leiderdorp niet.

Over de keuze voor het opstijppunt in de Hondsdijkse polder kan het volgende worden opgemerkt. Onderzocht zijn twee varianten: te weten het opstijppunt op de gemeentegrens Leiderdorp- Rijnwoude bij de A4 alsmede het opstijppunt in de Hondspolderdijk. Bij het beoordelen van de landschappelijke effecten geldt dat hoe eenvoudiger de vormgeving van de hoogspanningsverbinding is hoe kleiner de invloed op het landschap zal zijn. Daarom is ernaar gestreefd de visuele complexiteit van de verbinding in relatie tot de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De positionering van een opstijppunt bij de A4 is visueel complexer dan positionering in de Hondsdijkse polder. Dit houdt verband met het feit dat bij de A4 -op korte afstand van het opstijppunt- sprake zou zijn van de overgang van 380 kV lijnen naar 380-150 kV combinatielijnen, forse knikken in de 380 kV lijn, mogelijk verhoogde masten voor het kruisen van de HSL en A4, alsmede een aftakking van de 150 kV lijn naar Leiderdorp. Het opstijppunt in de Hondsdijksepolder leidt tot een eenvoudigere vormgeving van de verbinding met minder landschappelijke effecten.

Over het effect van het opstijppunt op de openheid van het polderlandschap kan ten slotte het volgende worden opgemerkt. Het opstijppunt heeft weliswaar in algemene zin invloed op de omgeving, maar heeft geen invloed op het open karakter van het gebied in groter verband. Het opstijppunt ligt bovendien op de grens tussen open gebied en de infrastructurele bundel die gevormd wordt door de HSL en de snelweg.

De landschappelijke inpassing van de opstijpunten is tenslotte uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg 5 plaatsgevonden met uw gemeente.

<p>c. Geconstateerd wordt dat voornamelijk een landschapsplan ontbreekt. De verbinding loopt door het nationale landschap Het Groene Hart, waarvan de polder Achthoven onderdeel uitmaakt. De conclusies uit het MER en het inpassingsplan over het veranderende landschap hanteren de stelling dat er al sprake is van een doorsnijding van het Groene Hart door de aanwezigheid van een 150 kV verbinding, terwijl de masten tevens het karakter van het gebied beïnvloeden. Hiermee wordt te gemakkelijk als een gegeven geaccepteerd dat de karakteristieke en vanuit cultuurhistorie aanvaarde vakwerkmasten worden vervangen door moderne witte pilaren die volstrekt niet passen in het landschappelijke beeld. Een goede inpassing van deze masten in het open polderlandschap is feitelijk niet goed mogelijk.</p>	<p>De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten. De vakwerkmasten hebben zich in het verleden ingepast in het landschap. Ook de Wintrack masten zullen dat op hun beurt doen. Beide zijn op vergelijkbare wijze onderdeel van een continue veranderend landschap.</p>
<p>d. Tegenwoordig is het aanvaard dat – in geval van noodgedwongen aantasting van bepaalde waarden- ook alternatieve compensatiemogelijkheden bekeken worden. De gemeente verzoekt op basis van het compensatiebeginsel middelen ter beschikking te stellen die kunnen worden besteed aan maatregelen uit de gebiedsvisie Polder Achthoven. Hierin is beleid vastgelegd om het open en groene karakter van de polder te beschermen en bij de opstelling van dit beleid is in het verleden –vanwege de 380 kV ontwikkelingen- ook TenneT betrokken.</p>	<p>Er is geen sprake van een nieuwe doorsnijding, maar van een andere doorsnijding. In plaats van een 150 kV vakwerkmast doorsnijdt straks een 380 kV Wintrackmast het landschap. Er is daarom geen sprake van een compensatieplicht. De landschappelijke inpassing van de verbinding is verder uitgewerkt in een landschapsplan.</p>
<p>e. Er ontbreekt voldoende inzicht in de tijdelijke verstoring van de natuurwaarden gedurende de realisatiefase met name voor weidevogels (onder meer grutto en tureluur) in de polder Achthoven. Effecten op de natuur tijdens de aanlegfase worden verwaarloosbaar geacht en dit is een magere beschouwing van de invloed van de tijdelijke activiteiten die circa 2,5 jaar duren. Verzocht wordt om een uitgebreidere toelichting te geven op de tijdelijke verstoring van de natuurwaarden gedurende de realisatiefase.</p>	<p>Voor de realisatiefase is een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet aangevraagd. Er kan geen ontheffing worden verkregen voor het verstoren van broedvogels. In de ontheffingsaanvraag (geen onderdeel van het MER) is daarom aangegeven op welke manier wordt voorkomen dat broedvogels (incl. weidevogels) worden verstoord. Dit betreft onder andere het uitvoeren van werkzaamheden buiten het broedseizoen en -wanneer dit niet mogelijk is-, het voorkomen dat broedvogels zich vestigen op/nabij de bouwlocaties. In een door het Ministerie van EL&I goed te keuren werkprotocol (voor de uitvoerders) is in detail beschreven hoe werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om verstoring en wezenlijke invloed op broedvogels te voorkomen.</p>

<p>f. Gerefereerd wordt aan de in het bestuurlijk overleg gemelde aspecten. In dat kader wordt aangegeven dat de aan de oever van de DOES beoogde mast binnen een zogenaamd SGR compensatiegebied valt vanuit de aanleg van de hogesnelheidslijn. Voorts wordt aangegeven dat het Hoogheemraadschap plannen heeft voor het poldergebied in samenhang met mogelijke watercompensatie.</p>	<p>De natuurcompensatieplicht op grond van de Structuurvisie Groene Ruimte vanwege de aanleg van de HSL is bekend. Hierover is -naar aanleiding van deze Bro reactie- ook nader contact opgenomen vanuit EL&I met de gemeente Leiderdorp en de provincie. PM: nader contact opnemen provincie.</p> <p>Over de plannen van het Hoogheemraadschap van Rijnland voor het poldergebied Achthoven -in samenhang met mogelijke watercompensatie- is in 2010 overleg geweest tussen TenneT en het Hoogheemraadschap. Meer specifiek is toen de visie van het Hoogheemraadschap met betrekking tot wateropvang besproken. Hieruit is naar voren gekomen dat -om de plannen inzake watercompensatie concreet te kunnen realiseren- eerst wijzigingen in het bestemmingsplan vereist zijn. Ook is in januari 2011 nader overleg gevoerd tussen TenneT en de Dienst Landelijk Gebied (die namens de gemeente Leiderdorp alle ontwikkelingen in de polder Achthoven inventariseert). Hierbij zijn wederom de plannen van het Hoogheemraadschap ter sprake gekomen.</p>
<p>5. Gemeente Haarlemmermeer (brief d.d. 21 oktober 2010, ontvangen op 22 oktober 2010).</p>	
<p>Deze brief bevat 2 bijlagen, deze bijlagen worden -nadat de deelopmerkingen uit de brief zelf zijn behandeld- hieronder separaat weergegeven en beantwoord.</p> <p>Ter zake van het voorontwerp-inpassingsplan:</p>	
<p>a. Het concept MER van mei 2010 dient congruent te worden gemaakt met het voorontwerp-inpassingsplan op basis van de laatste tracé wijzigingen. De gemeente wil in de gelegenheid worden gesteld om in gesprek te gaan over de wijzigingen en over de verwerking van de opmerkingen die zij heeft geplaatst bij het concept MER en het voorontwerp-inpassingsplan. Dit, voordat het MER definitief wordt gemaakt en voor de ter inzage legging van het ontwerp-inpassingsplan.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart Bro overleg gevoerd met uw gemeente. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van uw gemeente ter zake van het voorontwerp-inpassingsplan.</p> <p>Er was sprake van een concept MER op het moment dat het voorontwerp-inpassingsplan naar de overlegpartners is gestuurd. Het ontwerp-inpassingsplan sluit aan op het definitieve MER. De gemeente is in een gesprek op de hoogte gesteld op welke wijze haar opmerkingen zijn verwerkt.</p>

<p>b. Hoofdstuk 7 van het inpassingsplan regelt een dubbelbestemming. Dit kan niet en zodoende dient naast een dubbelbestemming tevens een primaire of basisbestemming te worden opgenomen. Het enkel opnemen van een dubbelbestemming komt erop neer dat het plan als een soort van paraplu plan of partiële herziening kan worden aangemerkt en die zijn, tot op heden, digitaal gezien niet mogelijk. Probleem dat ontstaat is dat wanneer het plan wordt gepubliceerd op RO-online en op de gronden wordt geklikt alleen de dubbelbestemming zichtbaar wordt en het onderliggende gemeentelijke bestemmingsplan niet. Verzocht wordt het plan conform de zogenaamde SVBP2008 en alle andere digitale vereisten op te stellen. Daar hoort een goede inventarisatie en een set met enkelbestemmingen bij.</p>	<p>Een inpassingsplan past zich in bestaande bestemmingsplannen in. Dit betekent dat ook alleen een dubbelbestemming kan worden toegepast. Uitgangspunt is dat het Rijk met inpassingsplannen zo min mogelijk ingrijpt in de bestaande bestemmingsplannen.</p> <p>Uiteraard dient het Rijk zich bij het opstellen van een inpassingsplan rekenschap te geven van de onderliggende (enkel)bestemmingen en dienen de dubbelbestemmingen in het inpassingsplan daarmee in een logische relatie te staan. In het kader van de planvorming is daarom geïnventariseerd wat de onderliggende bestemmingen zijn. Deze werkwijze sluit aan bij het uitgangspunt dat de toegekende bevoegdheid tot vaststelling van een inpassingsplan ten behoeve van nationale belangen ook enkel daarvoor wordt benut.</p> <p>Het inpassingsplan is voorts opgesteld conform de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) en de gevolgde werkwijze is verder uitgewerkt in de landelijke werkaafspraken omtrent digitalisering van ruimtelijke plannen.</p>
<p>c. Uit de tekst van het inpassingsplan komt de indruk naar voren dat twee plannen zullen gelden, enerzijds het inpassingsplan voor het tracé en anderzijds verschillende (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Afgevraagd kan worden of de Wro dit toestaat. Wat is de verhouding tussen beide (vaak meerdere) plannen en de in beide plannen opgenomen verschillende bouwregelingen? Dat de Wro en het Bro deze wijze van opstellen van het plan toestaan, lost het probleem niet op. Indien naast dubbelbestemmingen ook enkelbestemmingen worden opgenomen, wordt een en ander wel goed geregeld.</p>	<p>Het karakter van een inpassingsplan is dat het automatisch in de onderliggende bestemmingsplannen wordt ingepast. In het inpassingsplan zijn dubbelbestemmingen opgenomen die voorrang hebben boven de bestemmingen uit de onderliggende bestemmingsplannen. Dat is in de betreffende dubbelbestemmingen bepaald door een bouwverbod voor de onderliggende enkelbestemming (met ontheffingsmogelijkheid). Daar waar sprake is van een enkelbestemming in het inpassingsplan, zoals de bestemming 'Bedrijf – Opstijpunt' wordt het onderliggende bestemmingsplan op die gronden vervangen door het inpassingsplan.</p>
<p>d. Bovendien wordt met dit inpassingsplan een versnippering van planologische regelingen veroorzaakt wat niet bijdraagt aan een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Dit oordeel delen wij niet. De toegekende bevoegdheid tot het vaststellen van een inpassingsplan dient ten behoeve van het borgen van nationale belangen. Het inpassingsplan past zich in de vigerende bestemmingsplannen in.</p> <p>Voor zover u m.b.t. versnippering doelt op het niet digitaal zichtbaar zijn op www.ruimtelijkeplannen.nl van zowel het bestemmingsplan als het inpassingsplan merken wij op dat zodra alle bestemmingsplannen geactualiseerd zijn op www.ruimtelijkeplannen.nl zichtbaar is dat zowel een bestemmingsplan als een inpassingsplan geldt.</p>
<p>e. In het inpassingsplan staat aangegeven dat de gemeente gedurende een periode van drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan geen bestemmingsplannen mag opstellen. Dit is gelet op de plicht om bestemmingsplannen te actualiseren niet wenselijk. Voorgesteld wordt om de constructie op te nemen dat plannen mogen worden geactualiseerd, waarbij het inpassingsplan in acht moet worden genomen.</p>	<p>In het vaststellingsbesluit alsmede de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is opgenomen dat actualiseren van een bestemmingsplan binnen drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan mogelijk is wanneer de regeling voor de hoogspanningsverbinding daarin wordt opgenomen.</p>

<p>f. Op veel plaatsen ontbreekt in het inpassingsplan verduidelijkend kaartmateriaal. Zo ontbreekt een overzichtskaart van het tracé en ontbreken bij de beschrijving van het plangebied diverse soorten kaarten. Daarnaast is er geen kaart opgenomen met de magneetveldzones. Een dergelijke kaart geeft tevens onderbouwing aan de opsomming van adressen in bijlage 2.</p>	<p>Het kaartmateriaal is verduidelijkt. Zo is onder meer een overzichtskaart van het tracé opgenomen. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een kaart met magneetveldzones opgenomen.</p>
<p>g. In hoofdstuk 4 van het inpassingsplan worden ook autonome ontwikkelingen aan de westkant van de Haarlemmermeer beschreven. Deze zijn op die plaats niet relevant, want deze beschrijvingen horen bij het concept MER en de PKB die in hoofdstuk 5 aan de orde komt. In hoofdstuk 5 wordt geen helder onderscheid gemaakt tussen het plangebied (dat betrekking heeft op het inpassingsplan in casu het oostelijke tracé) en het zoekgebied dat gedefinieerd is in de PKB. Om de leesbaarheid te vergroten wordt voorgesteld hoofdstuk 5 te starten met een korte beschrijving van het voorkeustracé met een kaart.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p> <p>Gezien de uiteindelijke keuze voor een tracé aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer is deze tekst nu wel relevant.</p> <p>In hoofdstuk 5 van het ontwerp-inpassingsplan is bij de tekst over de PKB het zoekgebied genoemd en bij de tekst over het definitief tracé het plangebied.</p> <p>De opbouw van hoofdstuk 5 is bewust zo gekozen dat pas na uitleg hoe gekomen is tot het voorkeustracé, het voorkeustracé wordt beschreven. Dit is dan ook niet aangepast. Hoofdstuk 5 bevat een leeswijzer die de lezer op weg helpt.</p>
<p>h. In hoofdstuk 6 van het inpassingsplan wordt ingegaan op het leefomgevingsaspect geluid. Onduidelijk is of en hoe groot de geluidsoverlast van een opstijgpunt is, of er geluidsoverlast van wintrackmasten dan wel portaalmasten is en of deze variërend zijn naar de diverse hoogten van de masten.</p>	<p>Er is aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het definitief MER en ontwerp-inpassingsplan.</p>
<p>i. Over de (plan)schade a.g.v. de komst van de verbinding wordt thans met EZ en TenneT overleg gevoerd. De gemeente gaat ervan uit dat dit overleg de komende periode wordt voortgezet.</p>	<p>Dit overleg is in de resterende planvormingsperiode voortgezet.</p>
<p>j. De gemeente vertrouwt erop dat rekening wordt gehouden met de in de brief beschreven aspecten alsmede met de punten omschreven in de twee bijlagen (waarvan er 1 ziet op het MER en 1 ziet op het voorontwerp-inpassingsplan). Er wordt op vertrouwd dat het inpassingsplan en het MER aan de hand van de omschreven punten worden aangepast.</p>	<p>De wijze van afhandeling van de BRO reacties is met de gemeente besproken. Ook de reacties verwoord in de bijlagen (en de wijze van verwerking daarvan) zijn met de gemeente besproken.</p>

<p>Gemeente Haarlemmermeer: ter zake van het MER:</p> <p>k. De effecten van de Randstad 380 kV verbinding op de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek i.c. de in de westflank te realiseren woon- en recreatiegebieden worden onvoldoende onderkend. Dit is ook reeds eerder (in inspraakreacties op de PKB, op de aanvullende startnotitie MER, evenals in de richtlijnen) naar voren gebracht. Een duidelijk vergelijking waarin de oostelijke varianten tegen de westelijke varianten worden afgewogen, ontbreekt. Zoals deze nu is geformuleerd (o.a. op p. 249) vormt het enige argument om voor de oostzijde te kiezen, het project Westflank. Het project Boseilanden wordt niet genoemd en het argument dat de oostelijke varianten een betere aansluiting vormen op de gebiedskarakteristiek van de oostzijde met bedrijvigheid en infrastructuur en de bundelingsmogelijkheden daarmee, ontbreekt.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit kan nog leiden tot aanpassing van onderstaand antwoord.</p> <p>In hoofdstuk 6 van het MER is een vergelijking opgenomen van alle alternatieven. Zie de tabellen S5.2 & 6.1 en de bijbehorende toelichtingen in het definitieve MER. De te verwachten effecten op het Randstad Urgent project Westflank Haarlemmermeer en de Boseilanden zijn daarbij betrokken (zie paragraaf 1.1 van het hoofdstuk effectbeschrijving in het definitieve MER, onder het aspect landschap bij het criterium 'beïnvloeding gebiedskarakteristiek'). Daaruit blijkt dat vanuit alle milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp -alles overziend- het meest milieuvriendelijke is. Dit oordeel staat los van eventuele beleidsmatige overwegingen die een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming over het voorkestracé in het inpassingsplan.</p> <p>Dat de oostelijke varianten beter aansluiten bij de gebiedskarakteristiek is in het voorontwerp-inpassingsplan al aangegeven. Zo staat op pagina 41 dat gelet op het huidige en toekomstige karakter aan de oostkant van Hoofddorp (industrieel/ bedrijfskarakter) is besloten te kiezen voor een oostelijke passage van Hoofddorp. Meer nadruk wordt niet noodzakelijk geacht; immers de oostelijke varianten sluiten maar ten dele aan op ter plaatse aanwezige bedrijvigheid. Verder is bundeling met infrastructuur ook in de westelijke variant mogelijk (namelijk met de N205).</p> <p>Het definitieve voorkestracé is in het definitieve MER opgenomen.</p>
<p>l. Het voorkestracé komt niet overal overeen met (onderdelen van) de onderzochte alternatieven. Gerefereerd wordt aan specifieke situaties (zie brief) binnen de Haarlemmermeer waar dit aan de orde zou zijn. De vraag wordt gesteld of het in het inpassingsplan op te nemen tracé niet ook in het MER opgenomen dient te worden als voorkestracé.</p>	
<p>m. De beoogde aanleg van de Randstad 380 kV aan de oostkant van de gemeente gaat samen met het ondergronds brengen van de 150 kV aan de westkant. De positieve effecten van het ondergronds brengen van de 150 kV aan de westzijde (minder gevoelige bestemmingen) en het landschap zijn ten onrechte niet meegenomen in het concept MER. Voorgesteld wordt een alternatief toe te voegen dat uitgaat van een oostelijke ligging in combinatie met de sanering van de 150 kV verbinding aan de westzijde. Dit alternatief sluit aan op de werkelijk beoogde uitvoering van het 380 kV tracé en ondergronds te brengen 150 kV en zal waarschijnlijk goed scoren op de verschillende milieu aspecten.</p>	<p>P.M.: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>

<p>n. In paragraaf 5 van de Richtlijnen staat aangegeven dat de milieueffecten van de voorgenomen activiteit vergeleken moeten worden met de referentiesituatie. In het rapport worden echter met name de verschillende alternatieven met elkaar vergeleken, zoals onder meer in tabel 20 het geval is.</p>	<p>De effecten van elk alternatief zijn beschreven door het alternatief af te zetten tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie, inclusief autonome ontwikkelingen. Vervolgens zijn de alternatieven naast elkaar gezet om een beoordeling te kunnen geven van de effecten die ze ten opzichte van elkaar hebben. Dit is m.e.r.-methodisch correct, en de manier om een beoordeling te kunnen geven van het alternatief met de minste gevolgen voor het milieu. Met het hanteren van deze m.e.r.-methodiek is juist vorm gegeven aan de richtlijnen.</p>
<p>o. Evenals bij het ontwerp-inpassingsplan geeft het kaartmateriaal in het concept MER in bepaalde gevallen een onduidelijk beeld (o.a. i.v.m. de hoeveelheid informatie, de kleurstelling, gekozen schaal). Zie b.v. pagina's 11, 13, 15 en 46.</p>	<p>Dit is zoveel mogelijk verduidelijkt. Zo is onder meer bij een aantal kaarten de kleurstelling en scherpte aangepast.</p>
<p>p. Verzocht wordt rekening te houden met de bij de brief gevoegde twee bijlagen, waarvan er 1 ziet op het MER en 1 ziet op het inpassingsplan. Er wordt op vertrouwd dat het inpassingsplan en het MER a.d.h.v. de omschreven punten in de bijlagen worden aangepast.</p>	<p>De tekstuele opmerkingen zijn beoordeeld en waar wenselijk verwerkt. Zie ook het antwoord onder 5j).</p>
<p>q. In het MER is voor een zeer kwalitatieve benadering gekozen en komen weinig kwantitatieve beoordelingen voor. Dit roept het beeld op dat objectiviteit ontbreekt. Dit komt met name in hoofdstuk 6 naar voren, waarin de autonome ontwikkelingen wel worden beschreven, maar niet of nauwelijks worden betrokken bij de effectvergelijking.</p>	<p>De aard van de activiteiten maakt een kwalitatieve aanpak noodzakelijk. Het toepassen van kwalitatieve beoordelingen is een gebruikelijke methodiek en zegt niets over de mate van objectiviteit. De beoordeling van sommige milieuaspecten is niet of moeilijk kwantificeerbaar. Indien effecten toch worden gekwantificeerd, bestaat het risico op schijnzekerheid. Dezelfde methodiek is grotendeels toegepast in de milieueffectrapportage Zuidring en heeft van de onafhankelijk Commissie voor de milieueffectrapportage een positief toetsingsadvies gekregen.</p>
<p>r. Op het traject ACT Ringvaart Haarlemmeerpolder loopt het tracé via het opstijppunt onder de Ringvaart. Het opstijppunt dient gezien de ligging in een open agrarisch landschap goed ingepast te worden.</p>	<p>De inpassing van de verbinding is nader uitgewerkt in het landschapsplan. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. De uitvoering van het landschapsplan is verder zeker gesteld door verankering van het landschapsplan in de planregels. Daarnaast is waar nodig de plangrens zo gelegd dat de gronden waar landschappelijke inpassing plaatsvindt onderdeel van het inpassingsplan zijn. Ook hierover heeft nader overleg plaatsgevonden met de betreffende gemeenten.</p>
<p>Behandeling van bijlage 1 bij de brief van de gemeente Haarlemmeer: dit betreft puntsgewijze opmerkingen bij het voorontwerp-inpassingsplan.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van uw gemeente in bijlage 1.</p>
<p>p.4: fig 1.1. Ter hoogte van Hoofddorp niet alleen de westelijke variant, maar ook de oostelijke variant in de figuur toevoegen.</p>	<p>Deze figuur verbeeldt de ringstructuur zoals beschreven in PKB en niet de mogelijke tracés.</p>

p.4: vraag wat 'regio' wordt bedoeld	Dit is in het ontwerp-inpassingsplan verduidelijkt.
p.6, tweede alinea; vraag of installaties en voorzieningen Vijfhuizen in inpasingsplan Vijfhuizen zijn opgenomen.	Deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt in het inpasingsplan voor de uitbreiding van het station Vijfhuizen.
p.6, 1.6: 'waar nodig' weghalen	Deze opmerking is overgenomen.
p.6 bij paragraaf 1.5: een kaart toevoegen van het tracé	Het kaartmateriaal is toegevoegd.
p.7: inmiddels geldt de Wabo. Verder de vraag hoe de verschillende vergunningen worden aangevraagd en of 1 of meerdere omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd.	Het ontwerp-inpassingsplan is in overeenstemming gebracht met de Wabo. Verder zal per gemeente een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De vergunningen voor het tracé Beverwijk tot station Vijfhuizen zullen niet digitaal worden aangevraagd. De vergunningen voor het tracé vanaf station Vijfhuizen tot station Bleiswijk zullen digitaal worden aangevraagd.
p.9 en p.10: tabel met indicatieve magneetveldzones opnemen en met afmetingen masttypen.	In het ontwerp-inpassingsplan is een tabel opgenomen met de indicatieve magneetveldzones bij de in de Noordring toe te passen masttypes.
p.10 voetnoot 9. Er kan enkel met omgevingsvergunning van LIB worden afgeweken; de afwijking was altijd projectmatig geregeld, nooit planmatig	Dit is bekend en een oplossing is mogelijk. P.M.: nader aanvullen a.d.h.v. gekozen aanpak op basis van beslisnotitie.
p.11: inzake opwarming kabels bij slecht warmtegeleidende grond en koeling. Wat betekent de oplossing ruimtelijk? Kan dit een breder kabeltracé met zich meebrengen?	De oplossing ligt in het gebruik van waterkoeling waardoor pomphuisjes noodzakelijk zijn. Het kabeltracé (dubbelbestemming/ de zakelijk rechtstrook) wordt niet breder. Er is een logische plaats voor de pomphuisjes (o.m. vanwege bereikbaarheid) gezocht. Zie ook het antwoord hierna.
p. 11: inzake pomphuisjes; welke afmetingen hebben deze en wat is het ruimtegebruik (hxbxl)? Passen deze binnen zro/plangrens? Zo niet, dan apart bestemmen. Graag locaties aanduiden op plankaart. Tenslotte luidt de vraag of pomphuisjes binnen De Hoek/Businessgarden passen.	Deze pomphuisjes passen in principe binnen de zakelijk rechtstrook en kennen een oppervlak van ten hoogste 40 m2 en hoogte van maximaal 3 meter. De pomphuisjes zijn niet aangeduid op de kaart omdat de exacte locatie pas in latere fase wordt bepaald, net als de exacte mastposities. De exacte locatie is mede afhankelijk van de bereikbaarheid ervan. Gelet op de omvang van deze pomphuisjes zijn zij ook in verstedelijkte gebieden in te passen. De pomphuisjes zijn vergunningvrije bouwwerken en zijn in het ontwerp-inpassingsplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.
p.15 par 3.1: specifieke aanwijzingen vermelden.	Dit is niet overgenomen.
p 16: inzake ruimtebeslag werkzaamheden en de vraag wie het bevoegd gezag is voor tijdelijk ontheffingen.	Het ruimtebeslag van tijdelijke werkzaamheden is in overleg en met toestemming van betrokken gemeenten ingevuld. De gemeente is bevoegd gezag voor tijdelijke ontheffingen.
p.16: Nota Mobiliteit, tweede zin hoort hier niet (gaat over nota ruimte)	Dit is nagekeken en aangepast.
p.17: te beknopte verwijzing naar programma Randstad Urgent.	Het ontwerp-inpassingsplan moet compact en leesbaar blijven, daarom is afgezien van een opsomming van de 33 projecten.
H.3. par 3.3: te summiere omschrijving van het gemeentelijke beleid. Aanvullen met: Masterplan Act, Groenblauwe Hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer en Nota 'Groen en recreatie Haarlemmermeer'.	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.19: in conclusies wordt niet ingegaan op Stelling van Amsterdam en het Groene Hart	In hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de effecten voor Stelling van Amsterdam en het Groene Hart. De beschrijving en motivering is in het ontwerp-inpassingsplan nader aangevuld op basis van een westelijk tracé.

p.20: verantwoordings t.z.v. doorsnijding Rijksbufferzone ontbreekt.	In hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de effecten op de rijksbufferzone. De beschrijving is in het ontwerp-inpassingsplan aangepast aan een westelijk tracé.
p.21: invoegen bedrijvigheid en groen. PrimAviera juist aanduiden en kaart plangebieden toevoegen.	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit betekent dat de bewuste paragraaf dient te worden aangepast ter hoogte van Hoofddorp.
p.22: onder 'Wegennetwerk' invoegen: bij Hoofddorp	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit betekent dat de paragraaf dient te worden aangepast ter hoogte van Hoofddorp.
p.25: kaart EHS toevoegen	Dit is niet overgenomen. Een dergelijke kaart is reeds opgenomen in het MER.
p.25: westkant Hoofddorp geen onderdeel plangebied	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.25: 1. kaart recreatiegebieden opnemen. 2. Inzake Groene Carré: aanvullen dat deze bestaat uit projecten. Plesmanhoek, Park Vijfhuizen, Buitenschot en gekantelde kavels. 3. Park Getsewoud hoort hier niet thuis	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.36: 1. voorafgaand aan beschrijving van het mma in paragraaf 5.3.4 is het logischer ook het voorkeustracé hier alvast kort te beschrijven of duidelijker aan te geven waar dat wordt omschreven. 2. een kaart van het VKA opnemen. 3. ook zou een leeswijzer behulpzaam zijn.	<ol style="list-style-type: none"> 1. In paragraaf 5.1 is aangegeven in welke paragraaf het voorkeustracé wordt beschreven. Suggestie is zodoende niet overgenomen. 2. Dit is overgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. 3. Dit is niet overgenomen, omdat paragraaf 5.1 als leeswijzer fungeert.
p.37, tweede streepje: er wordt gesteld dat vanuit alle milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp de voorkeur verdient. Dit is in tegenspraak met de passage daaraan voorafgaand die zegt dat geen enkel alternatief op alle aspecten beter scoort.	In de eerste zin wordt gesproken over het tracédeel van de alternatieven ter hoogte van Hoofddorp. In de tweede zin wordt gesproken over de integrale alternatieven (dus over de volledige lengte). Ter hoogte van Hoofddorp blijkt uit het MER dat voor alle alternatieven de westelijke passage het meest milieuvriendelijk is. Voor de integrale alternatieven is het niet mogelijk een MMA of VKT te ontwikkelen dat voor alle milieuaspecten over de gehele lengte beter scoort dan alle andere alternatieven. Vanuit verschillende milieuaspecten bestaan soms tegengestelde belangen, zodat keuzes gemaakt moeten worden. Dit is niet overgenomen. Ook bovengrondse alternatieven met lagere masten voldoen aan het LIB.
p. 38, bij par 5.1.1.: bij overwegingen voor bovengrondse- en ondergrondse aanleg ook de regelgeving van het LIB benoemen naast de technische overwegingen.	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.39: bij bedrijventerrein De Hoek/Beukenhorst: A4 zone west toevoegen	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.40: aanpassen motivering van de locatie van het opstijppunt De Hoek	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De motivering is op dit punt aangevuld.

p.40: aanpassen motivering opstijppunt aan de zuidzijde van bedrijventerrein De Hoek.	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.40: kaart met magneetveldzone opnemen	Deze kaart is in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen.
p.41: tekst zodanig aanpassen dat Boseilanden geen onderdeel zijn Westflank project.	Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast.
p.41: regionale partners benoemen.	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.42: invoegen: <i>parallel aan de Geniedijk op circa 100 meter van het Achterkanaal</i> (i.p.v. op korte afstand van S.v.A)	Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast. PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De bewuste paragraaf wordt aangepast a.g.v. keuze voor westelijk tracé.
p.44: tekst screenen op juiste aanduiding Kagertocht / Nieuwe Vijfhuizenertocht.	Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast.
p.44, vijfde alinea: suggestie ten zuiden van tracé zuidzijde Geniedijk	PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De bewuste paragraaf wordt aangepast a.g.v. keuze voor westelijk tracé.
p.44: ter verduidelijking van de tekst een kaart opnemen	Dit is niet overgenomen, omdat er geen specifieke toegevoegde waarde vanuit gaat.
p.47, 5.6 bevat doelredenering: er wordt een kwalificatie van het ontwerp gegeven en er wordt niet aangegeven of sprake is van goede ruimtelijke ordening. Gebruik van dubbelbestemmingen is discutabel.	De alinea geeft aan waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader zijn de afwegingen die een rol hebben gespeeld nogmaals kort benoemd. Dit is geen kwalificatie maar een conclusie. Voor een antwoord inzake het aangevoerde over dubbelbestemmingen, zie het antwoord op uw brief (meer specifiek onder punt 5b).
p.50 en p.51: ingaan op mate van geluidsoverlast opstijppunten, wintrack- en portaalmasten	Tekst is in het ontwerp-inpassingsplan aangevuld op basis van de resultaten van aanvullend geluidsonderzoek. Door de keuze voor een westelijk tracé zijn overigens niet langer portaalmasten benodigd.
p.53: onduidelijke kaart	De kaart is verduidelijkt (geldt ook voor het MER).
p.56: kaart met nationale landschappen invoegen	Dit is niet overgenomen. Immers, in het MER zijn de relevante nationale landschappen, Groene Hart en Stelling van Amsterdam al op kaartmateriaal opgenomen.

<p>p.66 t.z.v. noodlijnen: hoeveel gevoelige bestemmingen betreft het en hoe is de compensatie geregeld?</p>	<p>Vanwege de tijdelijke aard van de noodlijnen en de ingebruiksperiode die zo kort mogelijk wordt gehouden -in elk geval minder dan een jaar- vallen de tijdelijke noodlijnen in ieder geval niet onder de VROM beleidsadviezen m.b.t. hoogspanningslijnen en magneetvelden (d.w.z. niet onder het beleidsadvies van de Staatssecretaris van VROM van 3 oktober 2005 en de verduidelijking daarvan in de brief met bijlage van 4 november 2008).</p> <p>In het MER alsmede in het ontwerp-inpassingsplan is nadere informatie opgenomen over de consequenties van de noodlijnen. De compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn zal worden afgehandeld conform het bepaalde in de Schadedig van TenneT. Eventuele schade ten gevolge van de tijdelijke noodlijn is daarbij aan te merken als bijkomende schade c.q. werkschade ten gevolge van uitvoeringswerkzaamheden (zie paragraaf 4.4 van de Schadedig). In situaties waarin TenneT -t.b.v. de te realiseren 380 kV verbinding- met een eigenaar/rechthebbende een zakelijk recht overeenkomst dient af te sluiten, wordt ernaar gestreefd (indien van toepassing) de schade afhandeling t.b.v. de tijdelijke noodlijnen in die overeenkomst mee te nemen. In situaties waarin een eigenaar/rechthebbende enkel wordt geconfronteerd met de aanleg van een tijdelijke noodlijn, zal TenneT trachten een zogenaamde tijdelijke gebruiksovereenkomst af te sluiten.</p>
<p>p.67 inzake noodlijnen: waaruit blijkt dat noodlijnen geen invloed hebben op eventuele archeologische waarden?</p>	<p>Noodlijnen zijn niet meegenomen, omdat de masten voor de noodlijnen geen consequenties hebben voor de ondergrond. De mastvoeten worden niet met fundering gerealiseerd.</p>
<p>p.69, 7.2: het buiten werking stellen van het aanlegvergunningstelsel in onderliggende bestemmingen is oneventedig</p>	<p>Deze tekst in het ontwerp-inpassingsplan is op dit punt genuanceerd. In concrete gevallen dient voor activiteiten waarvoor op grond van het bestemmingsplan of inpassingsplan een ontheffing of vergunning noodzakelijk is een afweging te worden gemaakt tussen het belang van de diverse dubbelbestemmingen.</p>
<p>p.70: 7.4: naast een dubbelbestemming dient ook een primaire/basisbestemming opgenomen te worden. Verder dienen in de magneetveldzones de gevoelige bestemmingen uitgesloten te worden.</p>	<p>Over hetgeen u aanvoert over de dubbelbestemming: zie hetgeen hierover reeds is vermeld in antwoord op uw brief (meer specifiek onder punt 5b).</p> <p>Inzake het uitsluiten van gevoelige bestemmingen in de magneetveldzone kan het volgende worden opgemerkt. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 29 december 2010 uitspraak gedaan inzake de beoogde 380 kV hoogspanningsverbinding tussen Wateringen en Bleiswijk (de zogenaamde Zuidring). In deze uitspraak is bepaald dat de Ministers hadden moeten beoordelen of de gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone redelijkerwijs gehandhaafd kunnen blijven.</p>
<p>p.71: een voorlopige dubbelbestemming vraagt ook om het opnemen van een definitieve bestemming</p>	<p>Definitieve bestemming is alleen de enkelbestemming die al vigeert en blijft vigeren.</p>

<p>Waterpompen: passen die binnen de zro? Wat is de omvang en hoogte?</p>	<p>Zie het antwoord hiervoor bij uw reactie gericht op pagina 11 (t.z.v. pomphuisjes). In de regels bij het ontwerp-inpassingsplan is opgenomen: maximale oppervlakte van 40 m2 per pomphuisje en maximum hoogte van 3 m. Dat geldt per 1 oktober 2010. De regels in het ontwerp-inpassingsplan zijn hierop aangepast.</p>
<p>p.73: artikel 7.10 Wro is vervallen</p>	<p>Het betreft een advies. Het College van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag en dient te motiveren wat zij met het advies doet in het kader van een zorgvuldige besluitvorming.</p>
<p>p.87: wat is status bindend advies Tennet t.b.v. aanlegvergunning alsmede de rol van EL&I inzake aanlegvergunning ?</p> <p>REGELS: Bij 4.1b/5.1b/ 6.1b/7.1b en verder, worden bouwwerken bestemd, maar gaan de bouwregels over gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde (vergelijk 3.1). Lijkt niet congruent te zijn. Ook gelden er (bewust?) verschillende bouwhoogten</p>	<p>Bouwwerken zijn zowel gebouwen als bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze zijn in de bestemmingsomschrijving opgenomen om aan te geven dat binnen de bestemming zowel gebouwen als bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan. In de bouwregels (4.2, 5.2 en verder) is opgenomen aan welke maatvoering bouwwerken moeten voldoen. Indien dat nodig is, is daar onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. De bouwhoogten die in de regels zijn opgenomen, zijn afgestemd op de voor de betreffende bestemming noodzakelijke bouwwerken. Zo zullen bij een transformatorstation andere bouwwerken worden opgericht dan ter plaatse van een opstijgpunt. Voor wat betreft de hoogte van masten wordt verwezen naar de verbeelding waarop zones zijn opgenomen waar een bepaalde hoogte bij hoort. De diversiteit daarin heeft onder andere te maken met het passeren van wateren (doorvaarthoogte) en de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol.</p>

<p>Behandeling van bijlage 2 bij brief gemeente Haarlemmermeer: dit betreft puntsgewijze reacties op het MER.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van uw gemeente in bijlage 2.</p>
<p>p.7 ondergronds tracé als onderzoeksalternatief: wat houdt dat in / voegt het toe als op voorhand al duidelijk is dat het ondergronds tracé niet realistisch is?</p>	<p>De argumentatie staat duidelijk verwoord in het MER (par. 3.4, kader 3.2 en par. 3.4.7): een volledig ondergronds alternatief is niet realistisch gezien de (net)technische beperkingen. Omdat er maximaal 10 kilometer kabel beschikbaar is voor de Noordring, is informatie nodig over op welke plaatsen ondergrondse aanleg kan worden toegepast. Die informatie wordt enerzijds geleverd door inzicht te krijgen in de effecten van de bovengrondse alternatieven en anderzijds in de effecten van het ondergronds onderzoeksalternatief. De reden dat dit nettechnisch onrealistische alternatief toch wordt onderzocht in de m.e.r.-procedure, is om over de gehele lengte van het tracé inzicht te hebben in de effecten van ondergrondse aanleg. Op die manier kan steeds een zorgvuldige afweging van alternatieven worden gemaakt.</p>
<p>P. 7 figuur S2.1: in het onderschrift staat combi mast terwijl in de tekst over Wintrack gesproken wordt. De portaalmaat wordt bovendien niet afgebeeld (waarom niet?).</p>	<p>De figuurtitel is aangepast en gaat uit van Wintrack combi mast. De portaalmaat wordt niet afgebeeld bij deze paragraaf omdat dit type mast geen magneetveldarm ontwerp kent - deze paragraaf gaat over het nieuwe type mast dat gekenmerkt wordt door het magneetveldarme ontwerp. In de tekst is nu aangegeven: "De portaalmaat kent geen magneetveldarm ontwerp." De portaalmaat is afgebeeld en beschreven in hoofdstuk 3, waarin alle wijzen van bovengrondse aanleg (inclusief portaalmasten) aan bod komen.</p>
<p>P. 9, S3.3 / p.19 S5.1.1: Bij onderzochte milieu-aspecten ontbreekt het recreatieve aspect (Groene Carré wordt wel benoemd maar recreatieve waarde van de Westflank niet). Op p.319/320 staat hier wel wat over, zij het summier.</p>	<p>Het aspect landschap omvat ook cultuurhistorie, archeologie en recreatie. Dit is aangegeven in hoofdstuk 10 (methodiek).</p>
<p>P.19, S4.4: De redenering over het ruimtebeslag als gevolg van het verwijderen van de 150 kV klopt niet. Immers in geval van één van de oostvarianten gaat nog steeds de 150 kV aan de westkant verkabeld worden en dat levert dus minder ruimtebeslag op.</p>	<p>Dit voorkomen (150 kV aan de westkant verkabelen) is geen onderdeel van het project waarvoor dit MER is opgesteld. Alleen als er een (apart) juridisch planologisch bindend besluit over is genomen, kan verkabeling van de 150kV als autonome ontwikkeling (AO) worden aangemerkt.</p>
<p>P.19, S5.1.2: Met de autonome ontwikkeling is weliswaar rekening gehouden, maar de milieugevolgen worden hier niet tegen afgezet.</p>	<p>De autonome ontwikkeling (AO) is de beschrijving van de toekomstige situatie. Daarbij geldt dat de huidige situatie de basis is. De referentiesituatie, ofwel de AO, is daarmee een 'optelsom' van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen'. Dit is m.e.r.-methodisch zeer gebruikelijk, wat betekent dat de milieugevolgen wel afgezet worden tegen de autonome ontwikkeling.</p>

<p>P. 21, tabel S5.1: De bruto effectscore is overal "zeer negatief", wat samenhangt met het totaal aantal gevoelige bestemmingen. Echter, het MER moet aangeven wat de effecten zijn en dus enkel op de toename ingaan, waarmee drie alternatieven als negatief beoordeeld zouden worden (p. 301).</p> <p>Al met al is de vraag of deze effectbeoordeling wel klopt en tevens hoe de positieve invloed (p. 302) precies is meegewogen; van "zeer negatief" naar "positief" verspringen komt discutabel over.</p> <p>P.23: twijfelachtig of er geen invloed op recreatieve waarden plaatsvindt.</p>	<p>De bruto effectscore is bij alle alternatieven zeer negatief, omdat het aantal woningen in ieder alternatief toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. De methode van effectbeoordeling is beschreven in hoofdstuk 10 en die is toegepast.</p> <p>Dat er geen invloed is op recreatieve waarden is toegelicht in par. 10.3.1. 'aanpak effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en recreatie'.</p>
<p>P.22: ook de andere alternatieven kunnen voldoen aan de Natuurbeschermingswet 1998, zelfs als er significante effecten zijn (in welk geval aan de ADC criteria getoetst moet worden).</p>	<p>Voor de andere alternatieven dan VKT en MMA geldt dat zowel de 380 kV als bestaande 150 kV bovengronds als combilijn De Wilck passeren. In het MER is in hoofdstuk 5 onderbouwd dat significant negatieve effecten dan niet uit te sluiten zijn (toename sterfte smient, zie kader 5.1). Een passende beoordeling inclusief ADC toets is dan noodzakelijk. Omdat er alternatieven zijn (zoals het MMA en VKT aantonen), zal een ADC toets niet snel slagen.</p>
<p>P. 24, eerste zin van de derde alinea is onlogisch. De tekst gaat over het MMA en ineens wordt expliciet aangegeven dat vanuit alle milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp de voorkeur geniet. Die zin hoort hier niet te staan.</p>	<p>De motivatie voor het MMA wordt gevormd door 2 stappen. Stap 1 motiveert de keuze voor een westelijke ligging ondersteund vanuit alle milieuaspecten. Stap 2 kiest vervolgens voor het alternatief bundeling 150 kV omdat hiermee de minste nieuwe gevoelige bestemmingen ontstaan. De zin licht dat toe.</p>
<p>P. 27, onder "Oostelijke passage..", in de tweede zin staat "gunstig" en dat komt subjectief over, terwijl de andere alternatieven ook effecten hebben.</p>	<p>"Voor geen van de milieuaspecten is dat gunstig." is nu vervangen door: "De oostelijke passage van Hoofddorp heeft relatief meer negatieve effecten dan de westelijke passage."</p>
<p>P 27: 150 kV wordt ondergronds gebracht, dan blijven niet 600 woningen in de magneetveldzone liggen. Overigens is er wel een effect van de bestaande trafo voor de 150 kV, die ondanks het ondergronds brengen van de 150 kV gehandhaafd blijft.</p>	<p>De 150 kV verbinding blijft in de m.e.r.-methodiek bovengronds staan als een oostelijke passage wordt gerealiseerd. De verkabeling van de 150 kV is geen vastgestelde autonome ontwikkeling.</p>
<p>P.52: Crisis- en Herstelwet toevoegen aan de tabel.</p>	<p>Dit is toegevoegd aan tabel 2.3 inzake relevante landelijke regelgeving. Tevens is een paragraaf hierover toegevoegd.</p>
<p>P.57: Nota Ruimte 10.000-15.000 woningopgave in de Haarlemmermeer toevoegen (zie ook p.67).</p>	<p>Dit is toegevoegd meer specifiek in paragraaf 2.7.2 inzake Programma Randstad Urgent.</p>
<p>P. 63: Toevoegen bij Noordvleugel: Gebiedsagenda Noordwest-Nederland d.d. november 2009 (Rijk/provincies Noord-Holland en Flevoland en Stadsregio Amsterdam) met de diverse opgaven.</p>	<p>In de tekst is informatie toegevoegd over de Gebiedsagenda</p>
<p>P. 67: Gebiedsuitwerking Westflank: er is inmiddels ook een concept programma van eisen (dec. 2009). Meer aandacht aan dit beleid/deze opgave besteden.</p>	<p>In de tekst is informatie over het ontwerp- programma van eisen toegevoegd en aangegeven dat het programma van eisen nog niet is vastgesteld.</p>
<p>P. 74: Tabel congruent maken met de in het voortworp-inpassingsplan genoemde en de hierboven genoemde toevoegingen.</p>	<p>MER en ontwerp-inpassingsplan zijn op elkaar aangepast.</p>

P. 114, fig. 4.1 legenda: tabel komt niet overeen met de gebiedstyperingen: stedelijke omgeving ontbreekt in tabel -> woonwijk in stad ?	Dit staat inmiddels correct in het MER vermeld.
P.115: Bestaande achtergrondconcentraties kunnen opgenomen worden (NO2 en PM10 en PM2,5).	Deze worden uitgebreid toegelicht in het achtergrondrapport "leefomgeving". Voor dit stuk van het MER is met name van belang dat de maximale waarden genoemd in de Wet milieubeheer niet worden overschreden.
p.116, 4.2.2: Uitgaande van de westflank ontwikkeling als autonome ontwikkeling, zal er wel degelijk sprake zijn van een effect op de woningaantallen wanneer de combi 380/150 kV er komt dan wel wanneer de bestaande 150 kV er doorheen blijft gaan.	Of de woningbouwopgave in het gedrang komt door een westelijke passage van de verbinding bij Hoofddorp is zeer de vraag. Op grond van de oorspronkelijke business case lijkt het van wel, maar deze business case is kwetsbaar door veranderende tijden.
P.120, fig. 4.5: Stelling Amsterdam en linten Uweg en Hoofdvaart ontbreken.	Deze zijn in de vernieuwde figuur opgenomen.
P.122, fig. 4.6: Groen bij Vijfhuizen is te groot ingetekend. Alleen direct ten oosten van Vijfhuizen komt een park. Gebied ten noorden van Vijfhuizen blijft open. Legenda: Stadsrand Schiphol?	Groen bij Vijfhuizen: dit is een gebiedsindeling voor het aspect landschap en geeft niet de grootte van het groene/parkachtige gebied aan.
P. 124: Park Floriade heet Groene Weelde.	Dit is overal in MER aangepast
P. 134: Niet alle recreatie/natuur betekent verdichting van het landschap. In het noordwesten is alleen sprake van een (bestoten) park direct ten oosten van Vijfhuizen. Westflank is vooral in het zuidwesten open (wonen en water). Ontwerp Groenblauwe Hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer is in 2010 vastgesteld. Dit is juist ook bedoeld om eigenheid/openheid van Stelling van Amsterdam te behouden.	De plannen zijn nu concreter dan voorheen op streekplanniveau. De lijn vormt vooral een contrast met de beoogde woonfuncties. Dit is in de HSAO en effectbeschrijving ook opgenomen. Het detailniveau van het MER is voldoende voor de besluitvorming over het tracé.
P.143, 3e alinea: Rijk en regio werken aan gebiedsuitwerking met wonen en waterberging, niet alleen de Provincie Noord Holland.	Toegevoegd zijn Rijk en regio (waaronder Provincie Noord-Holland)
P. 153: Toevoegen woningbouwproject 55+ bij Vijfhuizen; HLC hoort niet in tabel thuis.	HLC (Hoofddorpse Luchtvaartclub) is verwijderd.
P. 154 toevoegen: Bestemmingsplan A4 zone west (2004). Zie verder de opmerkingen die bij voorontwerp-inpassingsplan zijn gemaakt t.a.v. bestemmingsplannen.	Dit is toegevoegd aan ACT (omdat A4 Zone West daarvan onderdeel uitmaakt)
P. 167: Berekening is niet helder. Als door het saneren van de 150 kV door Floriade 618 gevoelige bestemmingen verdwijnen dan moeten deze toch ook bijgeteld worden bij het aantal bestaande gevoelige bestemmingen? Daarnaast komt de 150 kV weer in de 380 kV te hangen, die vervolgens ook weer door toekomstig woongebied gaat. Het verkabelen van de 150 kV bij de oostelijke varianten zijn niet meegenomen. Dit geeft een vertekend beeld (zie ook algemene opmerkingen).	De beoordelingsmethodiek is tegen het licht gehouden. De definitieve methodiek moet nog worden vastgesteld. PM: zodra die methodiek vaststaat: resultaat invoegen
P. 180: Discutabel dat tracé in de Zuidelijke Haarlemmermeer dwars door Groene Hart en afwijkend van landschapspatroon zo mild (beperkt negatief) wordt beoordeeld. Er is hier op geen enkele manier sprake van bundeling (uitgangspunten Planologische Kern Beslissing).	Niet bundelen is in dit geval gunstig; de lijn is korter en heeft minder knikken. Het landschapspatroon speelt geen rol in het effect; de effecten zouden niet anders zijn als het landschapspatroon gevolgd zou worden.

<p>P. 189: Ruimtebeslag mogelijk herzien op basis van wintracks ter plaatse van de Plesmanhoek.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>
<p>P. 197: Inzake effect op leefomgeving. Ook wanneer tracé naar oost gaat, verdwijnt invloed van 150kV vanwege verkabeling. Zie ook eerdere opmerkingen over de gehanteerde redenatie die o.i. niet klopt. Wat is effect op Boseilanden, als deze als autonoom worden aangemerkt?</p>	<p>Zie eerdere reactie bij opmerking gericht op pagina 197. De verkabeling van de 150 kV verbinding is geen autonome ontwikkeling. Ten aanzien van de Boseilanden; zie het onderstaande antwoord.</p>
<p>P. 210: zie voorgaand punt; met Boseilanden en Westflank wordt geen rekening gehouden. Ook niet met het trafostation in Floriande dat ondanks "opruimen" (of liever verplaatsen van de 150 kV naar de 380 kV masten) van de 150 kV wel blijft bestaan.</p>	<p>Op dit punt wordt ook ingegaan op de beantwoording van uw overlegreactie (hoofdstuk van uw brief). In hoofdstuk 6 van het MER is een vergelijking opgenomen van alle alternatieven. Zie de tabellen S5.2 & 6.1 en de bijbehorende toelichtingen in het definitieve MER. De te verwachten effecten op het Randstad Urgent project Westflank Haarlemmermeer en de Boseilanden zijn daarbij betrokken (zie paragraaf 11 van het hoofdstuk effectbeschrijving in het definitieve MER, onder het aspect landschap bij het criterium 'beïnvloeding gebiedskarakteristiek').</p>
<p>P. 212: doorkruising Groene Hart ten zuiden van Nieuw Venneep wordt landschappelijk niet beoordeeld.</p>	<p>In deze paragraaf wordt het alternatief beschreven dat vanuit de landschappelijke effecten bezien de voorkeur verdient. Het genoemde effect speelt daarbij geen doorslaggevende rol. De belangrijkste effecten zijn beschreven in hoofdstuk 5. Alle effecten zijn in detail beschreven in hoofdstuk 12.</p>
<p>P. 219: Passage bij de Hoek/Beukenhorst wordt beschreven als ongewenst vanwege eventuele archeologische waarden, terwijl op kaart 511 dit gebied geen hoge trefkans aangeeft voor archeologische waarden.</p>	<p>De tekst in het MER is op dit punt verduidelijkt.</p>
<p>P. 222: Landschappelijke beoordeling tracé ten zuiden van Nieuw Venneep is discutabel.</p>	<p>Zie het antwoord hiervoor (opmerking p. 212).</p>
<p>P. 226: Tabel gevoelige bestemmingen, zie opmerkingen van p.167.</p>	<p>De beoordelingsmethodiek is tegen het licht gehouden. De definitieve methodiek moet nog worden vastgesteld.</p>
<p>P. 239: Doorrekening van de alternatieven op basis van de voortschrijdende inzichten, zal voor wat betreft de gevoelige bestemmingen wel degelijk effect hebben.</p>	<p>PM zodra vaststelling gereed is, tekst aanvullen. Het opnieuw beoordelen van de alternatieven zou wel effect hebben, maar dit zou geen relevant verschil maken voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven en daarmee voor de keuze van het MMA en het VKA.</p>
<p>P. 240 met betrekking tot tabel: Voorkeustracé komt niet overeen met alternatief Bundeling Infra Hoofddorp Oost rechttdoor. Komt meer overeen met Bundeling Infra Hoofddorp Oost HSL.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeustracé word aangepast. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>
<p>P. 242 en p. 244: Kruising Bennebroekerweg is met Wintrackmasten in plaats van portalen. Komt op meerdere plekken voor.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeustracé word aangepast. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>

<p>P. 251: Oostelijke passage niet alleen vanwege westflank opgave, maar ook vanwege betere aansluiting van de 380 kV op de gebiedskarakteristiek van bedrijvigheid/ infra aan de oostzijde en bundelingsmogelijkheden daarmee.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeustracé word aangepast. Hierover wordt nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>
<p>P. 257, 7.1.7 is dubbel (zelfde als 7.1.4).</p>	<p>Dit is opgelost.</p>
<p>P. 268: Daalpunt valt samen met knik in de Kagertocht,' dus wel samenhang met landschappelijk patroon.</p>	<p>Sluit aan bij grens Oudland en valt daarmee samen met landschappelijke patronen op een iets lagere schaal, niet met het landschappelijk hoofdpatroon op hoge schaal.</p>
<p>P. 269: Meer aandacht besteden aan de projecten van de Stichting Mainport en Groen en de invloed van de 380 kV daarop.</p>	<p>Hieraan wordt in het definitieve MER meer aandacht besteed. Zie hoofdstuk 2.</p>
<p>Hoofdstuk 7: De effecten van de verkabeling van de 150 kV aan de westkant bij aanleg van 380 kV aan de oostkant moeten worden meegenomen. Dit geldt vooral voor de landschappelijke aspecten en voor de leefomgeving (kleinere magneetveldzone, minder gevoelige bestemmingen).</p>	<p>Zie eerdere reactie, verkabeling van de 150 kV is geen autonome ontwikkeling.</p>
<p>Bijlage 2: puntsgewijze reacties ter zake van deel B van het MER:</p>	
<p>Dit deel bevat weinig nieuwe informatie, behalve een verantwoording van de aanpak in Hoofdstuk 8 en nadere informatie over gezondheidsaspecten. Wij doen de suggestie dit deel in de bijlagen of in deel A te verwerken waarmee de beoordelingen in deel A steviger worden neergezet dan nu het geval is. Daarnaast voorkomt dit vele verwijzingen, die de leesbaarheid van het geheel niet ten goede komt</p>	<p>De opzet van het MER is bewust zo gekozen.</p>
<p>P. 277: sanering 150 kV ook in het voorkeustracé meenemen ten aanzien van netto benadering gevoelige bestemmingen (idem voor hoofdstuk 1.1, pagina 330 en verder).</p>	<p>Zie eerdere reactie, verkabeling van de 150 kV verbinding is geen autonome ontwikkeling.</p>
<p>P.397: Worden de verschillende concrete effectbeperkende maatregelen meegenomen in ontwerp- en besteksfase van de aanleg van de 380 kV?</p>	<p>De effectbeperkende maatregelen worden in het inpassingsplan opgenomen en moeten daarmee worden uitgevoerd. Ja, ze worden in ontwerp en bestek meegenomen.</p>
<p>6. LTO Noord (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</p>	
<p>a. In het inpassingsplan staat vermeld dat het tracé tussen Hazerswoude-Dorp en transformatorstation Zoetermeer ten tijde van het voorontwerp nog niet vast staat en dat met betrekking tot genoemd tracé twee andere tracévarianten zijn ontwikkeld. In het voorontwerp staat vermeld dat deze varianten besproken worden met de betrokken partijen maar voor zover LTO bekend heeft dat met de meest direct betrokkenen, nl. de grondeigenaren en -gebruikers, niet plaatsgevonden. LTO vindt dat geen goede zaak en gaat ervan uit dat dit alsnog plaats zal vinden. Op deze wijze wordt een groep belanghebbenden gepasseerd die niet alleen het meest concreet met de gevolgen van de leiding worden geconfronteerd maar die eveneens bij de aanleg om medewerking zal worden gevraagd.</p>	<p>Er is zowel met gemeenten, provincie, bewoners als grondeigenaren/gebruikers in het Rottezoom en Bentwoud gebied gesproken. De verschillende alternatieven zijn voorgelegd en hierop is verschillend gereageerd. Bij de verdere uitwerking van het tracé en het optimaliseren van de mastposities is met grondeigenaren en gebruikers overleg gevoerd.</p>

<p>b. Op pagina 76 van het inpassingsplan staat bij 'Beschikbaarheid gronden' vermeld dat TenneT tracht op minnelijke wijze met grondeigenaren, en overige zakelijk gerechtigden en gebruikers overeenstemming te bereiken over het gebruik van gronden. LTO wijst erop dat hiervan in de praktijk nauwelijks sprake is. TenneT is terughoudend in de contacten met de agrarische organisaties en tot op heden hebben onderhandelingen om tot een minnelijke oplossing te komen geen of nauwelijks resultaat gehad. Wel hoort LTO van betrokken agrariërs dat de rentmeesters, die in opdracht van TenneT handelen, vaak snel de plicht tot gedogen ter sprake brengen. Kortom, de wil om op minnelijke wijze tot overeenstemming te komen is in het handelen van TenneT onvoldoende aan de orde.</p>	<p>TenneT treedt in gesprek met rechthebbenden om te komen tot de vestiging van een zakelijk recht. Bij deze overleggen wordt gesproken over de noodzaak van hoogspanningsverbinding, de loop van het tracé en het af te sluiten zakelijk recht. Ook de gedoogplichtprocedure komt daarbij aan de orde (in geval er geen zakelijk rechtovereenkomst kan worden afgesloten). In het algemeen is sprake van een aantal overlegmomenten tussen de rentmeester van TenneT en de rechthebbenden.</p>
<p>7. N.V. Nederlandse Gasunie (brief d.d. 25 oktober 2010, ontvangen op 26 oktober 2010)</p>	
<p>a. In het tracé liggen twee bestaande aardgastransportleidingen (buisleidingen) van Gasunie en er zijn plannen om een nieuwe buisleiding parallel aan het tracé van de Noordring te leggen. In het kader van de veiligheid van de buisleidingen en de omgeving, alsmede de leveringszekerheid van gas dient een ongewenste beïnvloeding voorkomen te worden. Bij de plaatsing van hoogspanningsmasten in de nabijheid van de buisleiding dient (in de betreffende besluiten) rekening te worden gehouden met het risicoverhogend effect daarvan op de buisleiding(en). Gasunie verzoekt informatie te verschaffen over de faalfrequentie van masten. De initiatiefnemer dient bovendien aan te tonen dat de faalfrequentie van buisleidingen van Gasunie niet significant toeneemt.</p>	<p>Over de toename van faalfrequentie en de berekening hiervan is overleg geweest tussen Gasunie en TenneT. Vervolgens is een berekening opgesteld voor de Noordring. De uitkomsten en eventuele maatregelen zijn verwerkt in het MER en de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan. PM: uitkomst nader toelichten.</p>
<p>b. Bij de inrichting van werkterreinen dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van buisleidingen. Voor werkzaamheden/activiteiten die worden verricht in de belemmerde strook van Gasunie dient tijdig contact te worden opgenomen met Gasunie teneinde (eventuele) maatregelen te treffen. Gegevens van contactpersonen zijn door Gasunie in de brief vermeld.</p>	<p>Over deze aspecten heeft vanuit TenneT overleg plaatsgevonden met Gasunie.</p>
<p>c. Gasunie wenst te allen tijde ongestoord toegang te hebben tot haar buisleidingen en de belemmerde strook.</p>	<p>Over deze aspecten zal TenneT afspraken maken met Gasunie.</p>

<p>d. Er bestaat een kans op elektrische beïnvloeding van de hoogspanningsverbinding op de bestaande en de nieuw aan te leggen buisleidingen. Hierdoor kunnen ontoelaatbare aanraakspanningen ontstaan en/of een ontoelaatbaar risico op wisselstroomcorrosie door een te hoge stroomdichtheid. Deze elektrische beïnvloeding moet worden getoetst aan de daarvoor geldende normen en richtlijnen en worden beschouwd voor nominale belastingssituaties van de hoogspanningsverbindingen of voor mogelijke foutsituaties (1-fase en 3-fasen sluitingen). Hieruit volgt of er door Gasunie aanvullende maatregelen genomen moeten worden in de vorm van wisselstroomdrainages. Na bepaling van het aantal en de positie van de wisselstroomdrainages moet worden aangetoond of met de voorgestelde maatregelen de aanraakspanning en AC corrosie voldoen aan de geldende normen.</p>	<p>Over deze aspecten is vanuit TenneT overleg gaande met Gasunie. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is op basis van het uitgevoerde onderzoek aangegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om aan de gestelde normen te voldoen. PM: uitkomst nader toelichten.</p>
<p>e. Deze toetsing en rapportage kan worden uitgevoerd door een deskundig bureau (bijvoorbeeld Peters Consultancy B.V. uit Doorwerth). Gasunie gaat ervan uit dat de kosten voor het aanbrengen van wisselstroomdrainage en de genoemde toetsing en rapportage voor rekening komt van TenneT.</p>	<p>Over deze aspecten is vanuit TenneT overleg gaande met Gasunie. Noodzakelijke aanpassingen aan bestaande aardgastransportleidingen als gevolg van de aanleg van de Noordring komen voor rekening van TenneT.</p>
<p>8. Provincie Zuid Holland (brief d.d. 25 oktober 2010, ontvangen op 2 november 2010)</p>	
<p>Het provinciale beoordelingskader is vastgelegd in de provinciale structuurvisie en de verordening Ruimte. Het voorontwerp is op enkele punten niet conform dit beleid:</p>	
<p>a. De streek rond Oud Ade maakt onderdeel uit van het cultuurhistorische topgebied Kaag/Oude Rijn. In de uitwerking van het plan moet rekening worden gehouden met de consequenties voor cultuurhistorische waarden (zie kwaliteitskaart van PSV) en molenbiotopen (zie verordening Ruimte artikel 13 en kaart 11).</p>	<p>Daar waar sprake is van cultuurhistorische waarden en molenbiotopen is nagegaan in hoeverre het onderhavige inpassingsplan hierop invloed heeft. In paragraaf 6.5 van de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is hierop nader ingegaan. De informatie is afkomstig uit het onderliggende MER. De effectbeschrijving is in het MER (ten opzichte van het concept daarvan) nader aangevuld. Ook bij Oud Ade is nagegaan of er effecten optreden op de cultuurhistorische kenmerken van het gebied zoals de openheid van het gebied en de karakteristieke elementen hierin (molens). Dit is in het MER na te lezen bij het oordeel over de landschappelijke effecten van de hoogspanningsverbinding, meer specifiek onder het criterium gebiedskarakteristiek. Er zijn overigens geen effecten op de samenhang tussen de molens en hun omgeving op mastniveau.</p>

<p>b. Niet duidelijk is hoe de dubbelbestemming (Leiding) hoogspannings(verbinding) zich verhoudt tot de <i>dubbelbestemming</i> waterstaat-waterkering welke in de onderliggende bestemmingsplannen zijn opgenomen. In het bestemmingsplan zou aangegeven kunnen worden hoe hiermee wordt omgegaan.</p>	<p>De dubbelbestemming Waterstaat - waterkering in de onderliggende bestemmingsplannen blijft, zoals uit hoofdstuk 7.3 blijkt, gehandhaafd. In concrete gevallen dient voor activiteiten waarvoor op grond van het bestemmingsplan of inpassingsplan een ontheffing of vergunning noodzakelijk is een afweging te worden gemaakt tussen het belang van de kering en het belang van de leiding. In de plantoelichting is dit nader toegelicht.</p>
<p>c. De beschrijving inzake effecten op de kwaliteit en kwantiteit van (diep) grondwater bij ondergrondse aanleg is summier, terwijl vergaande conclusies worden getrokken. Verwezen wordt naar het provinciale waterplan waarin staat dat een goede toestand van grondwaterlichamen moet worden gerealiseerd en behouden (op pagina 69).</p>	<p>Zoals in de waterparagraaf in bijlage 3 van het inpassingsplan staat vermeld, heeft de ondergrondse aanleg een zeer gering effect. Tijdens de aanlegfase worden maatregelen genomen om effecten te beperken. Dit is verankerd in de noodzakelijke watervergunning. De goede toestand van grondwaterlichamen is niet in het geding. Er is naar aanleiding van deze reactie nog nader contact geweest met de provincie Zuid-Holland. Hierbij is vanuit de provincie aangegeven dat de informatie over diep grondwater voldoende is. Verder is onderzoeksbureau Tauw verzocht de watertoets op het punt van de effecten op de kwaliteit en kwantiteit van diep grondwater bij ondergrondse aanleg aan te vullen. PM: uitkomst kort nader toelichten.</p>
<p>d. Inzake het tracé tussen transformatorstation Lansingerland en Hazerswoude heeft op 4 oktober 2010 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met VROM, EZ, de gemeenten en de provincie. In dat overleg is door de provincie aangegeven dat -op basis van een integrale landschapsvisie- haar voorkeur uitgaat naar een zo recht mogelijk traject van de hoogspanningsverbinding vanuit Rottezoom naar Hazerswoude-Dorp. EZ heeft toegezegd dat voor dit deel van het traject in samenspraak met de betrokken partijen een landschappelijk inpassingsplan wordt opgesteld. De provincie verzoekt het inpassingsplan aan te passen op basis van de gemaakte afspraken tijdens het overleg d.d. 4 oktober 2010.</p>	<p>In overleg met betrokken partijen, waaronder de provincie Zuid-Holland heeft een nadere optimalisatie van het tracé plaats gevonden. Het geoptimaliseerde tracé loopt vanaf het 150 kV opstijppunt direct ten zuiden van Hazerswoude-Dorp in een rechte lijn naar het zuiden richting de Rijksweg A12. Vanaf het 150 kV opstijppunt bij Hazerswoude-Dorp tot aan het snijpunt met de bestaande 150 kV kabelverbinding Zoetermeer-Moerkapelle, wordt de nieuwe verbinding op een 380 kV/150 kV combimast uitgevoerd. Ter hoogte van dit snijpunt zal een nieuw 150 kV opstijppunt worden gerealiseerd. De bestaande 150kV verbinding door het Bentwoud/Rottezoom gebied, -vanaf Hazerswoude-Dorp tot aan het bestaande opstijppunt ten noorden van Moerkapelle- alsmede de 150 kV kabelverbinding tussen dit laatste opstijppunt en het nieuw te realiseren opstijppunt worden functioneel overbodig en zullen worden verwijderd. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met de betrokken partijen.</p>
<p>e. De conclusie luidt dat het inpassingsplan op de door de provincie genoemde punten onvoldoende rekening houdt met het provinciaal belang. Gevraagd wordt het plan aan te passen.</p>	<p>Het ontwerp-inpassingsplan is aangepast conform bovengenoemde antwoorden.</p>
<p>9. SADC (Schiphol Area Development Company), brief d.d. 27 oktober 2010, ontvangen op 28 oktober 2010 (PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van Schiphol Area Development Company.)</p>	

<p>a. T.z.v. de terreinen A4 Zone West, Polanen Park en De Groene Hoek geeft SADC het volgende aan. De regeling in het voorontwerp-inpassingsplan betekent een beperking van de bestaande bouw- en gebruiksrechten van SADC en hiervoor dient compensatie plaats te vinden. Het overleg hierover loopt voor Polanenpark maar nog niet voor A4 zone West. Overeenstemming dient -gelet op de uitvoerbaarheid van het plan- te zijn bereikt, voordat het inpasingsplan wordt vastgesteld.</p>	<p>Met SADC is uitgebreid overleg gevoerd over een verantwoorde inpassing van de hoogspanningsverbinding in genoemde bedrijventerreinen (in ontwikkeling). Voor zover eventuele resterende schade in relatie staat tot een te vestigen recht van opstal, wordt gestreefd naar minnelijke overeenstemming voordat het inpasingsplan wordt vastgesteld (hoewel dit geen vereiste is voor vaststelling voor het plan). TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schade vergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. Indien in het kader van het te vestigen zakelijk recht geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, vindt vestiging van het zakelijk recht alsmede vergoeding van eventuele schade plaats op grond van de Beleemmeringenwet privaatrecht. Voor tegemoetkoming in planschade wordt de grondslag gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.</p> <p>PM: de keuze voor een westelijke passage van Hoofddorp brengt met zich mee dat A4 zone West en de Groene Hoek niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.</p>
<p>b. In het gebied Polanenpark is een bestemmingsplan in voorbereiding. Over het tijdelijk aanleggen en in bedrijf hebben van de noodlijn dient -gelet op de uitvoerbaarheid- overeenstemming over compensatie te bestaan, voordat het inpasingsplan wordt vastgesteld. Indien niet met bekwaame spoed een overeenkomst over schadevergoeding wordt bereikt, ziet SADC zich genoodzaakt om in bezwaar te gaan tegen de tijdelijke ontheffingen voor de noodlijnen.</p>	<p>Tussen TenneT en Polanenpark CV is op 8 maart 2011 een uitvoeringsovereenkomst afgesloten. In artikel 7 van deze overeenkomst is opgenomen dat de strook, welke benodigd is voor het tijdelijke tracé, tot het einde van de uitvoeringswerkzaamheden van TenneT door Polanenpark niet kan worden uitgegeven. Uitvoereis van de overeenkomst is dat TenneT met Polanenpark in gesprek treedt over de vestiging van het zakelijk recht voor de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding. Naar aanleiding van het gesprek inzake de vestiging van het zakelijk recht voor de 380 kV hoogspanningsverbinding zal ook de compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn onderwerp van gesprek zijn. De compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn zal worden afgehandeld conform het bepaalde in de Schadegids van TenneT. Eventuele schade ten gevolge van de tijdelijke noodlijn is daarbij aan te merken als bijkomende schade c.q. werkschade ten gevolge van uitvoeringswerkzaamheden (zie paragraaf 4.4 van de Schadegids).</p>
<p>c. De voorgestelde dubbelbestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding' - inclusief de bijbehorende regels- beperkt de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden aanzienlijk. Dit, temeer gezien de redactie van het bouwverbod en het aanlegvergunningstelsel. SADC verzoekt een flexibeler regeling op te nemen voor de passage van het Polanenpark. Hierover treedt SADC graag nader in contact.</p>	<p>Er is op Polanenpark geen sprake van een dusdanig uitzonderlijke situatie dat daarvoor een aparte regeling opgenomen zou moeten worden. De planregels bieden voldoende ruimte om bouw en gebruik mogelijk te maken. Van het bouwverbod kan ontheffing worden gekregen en voor werkzaamheden kan een aanlegvergunning worden verkregen.</p>

<p>d. T.z.v. de Groene Hoek komt het voorontwerp overeen met de tot op heden gemaakte afspraken met TenneT. Echter, SADC is -naast de wijziging i.v.m. de 380 kV verbinding- inmiddels geconfronteerd met twee nieuwe planologische wijzigingen die ruimte vergen. Het betreft enerzijds de aanleg van een 48" gasleiding die de 380 kV verbinding zal kruisen. Voor deze gasleiding zal een veiligheidszone in acht moet worden genomen, waardoor ook een deel van de Groene Hoek niet uitgegeven kan worden. Daarnaast betreft een wijziging het voornemen voor een 70 meter brede reserveringsstrook voor leidingen geïnitieerd door VROM, waarvoor ook een veiligheidszone geldt. Door deze beperkingen is een positieve businesscase niet langer mogelijk. De impact van de voornoemde drie plannen maakt dat aankoop dan wel onteigening van eigendommen van SADC in de Groene Hoek noodzakelijk is. Hierover dient een gecombineerd overleg plaats te vinden.</p>	<p>Het voorgestelde gecombineerde overleg heeft plaatsgevonden.</p>
<p>e. Het inpassingsplan is niet in overeenstemming met de WABO en bevat onvolkomenheden in de verbeelding en toelichting. SADC gaat ervan uit dat dit in de loop van de procedure wordt opgelost.</p>	<p>Ten tijde van het voorontwerp was de Wabo nog niet in werking getreden. De Wabo is op 1 oktober inwerking getreden en het ontwerp-inpassingsplan is hier uiteraard op aangepast. Onvolkomenheden in de verbeelding zijn gecorrigeerd.</p>
<p>10. Gemeente Lansingerland (brief d.d. 28 oktober, ontvangen op 2 november 2010)</p>	
<p>a. De gemeente meldt met betrekking tot het Rottezoomgebied een voorlopige keuze te hebben gemaakt. Het zogenaamde blauwe tracé vindt de gemeente het minst bezwaarlijk. Echter, ook dit blauwe tracé heeft grote inpassingsproblemen en de inpassing in het zuidelijke deel van het Rottezoomgebied vraagt bijzondere aandacht. In overleg met de gemeente dient het ministerie de verdere optimalisatie van het tracé te onderzoeken. De gemeente zal tot een definitief oordeel komen in de vervolgprocedure van het ontwerp-inpassingsplan. Hierbij zullen de reacties op het voorontwerp inpassingsplan worden betrokken.</p>	<p>In overleg met partijen zijn de mogelijkheden voor verdere optimalisatie onderzocht. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het MER en het ontwerp-inpassingsplan.</p>
<p>b. Als bijlage bij de reactie heeft de gemeente een brief gevoegd (met kenmerk U10.53958) die zij op 28 oktober 2010 heeft verzonden aan TenneT. Hierin staat vermeld dat de inpassing van het tracé en het 150 kV opstijppunt bijzondere aandacht vragen. In eerder overleg heeft TenneT aangegeven dat TenneT inhoudelijke en financiële ondersteuning zal bieden met name ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Ook zou TenneT schadeloosstelling bieden aan gedupeerden. De gemeente verzoekt TenneT om voornoemde toezeggingen schriftelijk te bevestigen.</p>	<p>In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringschade en schade door wijziging van het planologisch regime. TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schadevergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.</p> <p>De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met gemeenten. TenneT zal de landschappelijke inpassing financieren. Een verzoek om dit schriftelijk te bevestigen moet aan TenneT worden gericht.</p>

1.1. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (brief d.d. 29 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)

a. Het hoogheemraadschap heeft in beginsel geen opmerkingen over de waterparagraaf en de watertoets. Echter detailinformatie over transformatorstation Beverwijk ontbreekt. Voor die locatie is echter (in opdracht van TenneT door TA UW) een watertoetsdocument opgesteld. De resultaten daarvan zouden ofwel in de waterparagraaf dienen te worden verwerkt ofwel als bijlage in de bijlage van het plan dienen te worden opgenomen.

Het watertoetsdocument van het transformatorstation Beverwijk is aan het hoogheemraadschap toegestuurd. De watertoets is tevens verwerkt in de plantoelichting alsmede in de waterparagraaf van het ontwerp-inpassingsplan.
PM: Indien gekozen wordt voor een alternatief ontwerp station zal de nieuwste watertoets worden toegestuurd.

1.2. Gemeente Zuidplas (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)	
<p>a. De gemeente refereert aan de drie mogelijke tracé varianten voor het traject Hazerswoude-Dorp tot Bleiswijk. De betrokkenheid van de gemeente is sterk afhankelijk van het te kiezen tracé. Twee van de drie varianten voeren niet door de gemeente Zuidplas. De variant gebaseerd op het tracé van het voorbereidingsbesluit d.d. 9 november 2009 voert wel door de gemeente Zuidplas. Ten aanzien van het voorontwerp inpassingsplan heeft de gemeente geen opmerkingen.</p>	<p>De reactie is voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>b. T.z.v. het milieueffectrapport voert de gemeente aan dat het kaartmateriaal onscherp is.</p>	<p>De kwaliteit van het kaartmateriaal is verbeterd.</p>
<p>c. De gemeente geeft vier specifieke opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. p. 49, fig 2.2: het getoonde zoekgebied betreft Beverwijk-Zoetermeer 2. p. 72, tabel 2.5: Streekplan Zuid-Holland Oost en Streekplan Zuid Holland West zijn inmiddels opgevolgd door de nieuwe provinciale Structuurvisie. Dit geldt ook voor Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020. 3. p. 136/137, tabel 4.2: Het Bentwoud is niet gelegen in de gemeente Zuidplas, maar grenst daaraan 4. p. 154, tabel 4.6: gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle vervangen door gemeente Zuidplas. Dit geldt ook voor de kolom 'beleidsplan' 	<p>De opmerkingen hebben betrekking op het concept MER. De betreffende teksten zijn naar aanleiding van deze reactie aangepast. Aanpassingen hebben zo nodig ook doorgewerkt in de plantoelichting.</p>

13. Gemeente Zoetermeer (brief d.d. 28 oktober 2010, ontvangen op 29 oktober 2010)

a. De voorgestelde tracévarianten tussen Zoeterwoude-Dorp en transformatorstation Zoetermeer zijn bespreekbaar. De gemeente hecht eraan dat -bij de uitwerking alsmede de landschappelijke inpassing- de fysieke en mentale barrièrewerking van de hoogspanningsverbinding wordt geminimaliseerd. Dit, teneinde de recreatieve ontwikkeling van het Rottezoomgebied, het Bentwoud en het daarin gelegen Recreatieconcentratiegebied niet extra te belasten.

In overleg met betrokken partijen heeft een nadere optimalisatie van het tracé plaats gevonden. Het voorkestracé loopt vanaf het 150 kV opstijppunt direct ten zuiden van Hazerswoude-Dorp in een rechte lijn naar het zuiden richting de Rijksweg A12. Zie voor een nadere omschrijving van het tracé ook het antwoord onder 8d.

In nauw overleg met de ontwerpers van het Bentwoud is het tracé zodanig geoptimaliseerd dat het effect van de lijn op de beleving van de bezoekers van het Bentwoud minimaal zal zijn. De hoogspanningslijn wordt 'opgetild' met behulp van verhoogde masten, zodat zich onder de lijn een woud kan ontwikkelen.

Het definitieve tracé is verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met gemeenten. Overigens heeft Alterra onderzoek gedaan naar de belevingswaarden van landschappen bij de aanwezigheid van fysieke kenmerken (bijvoorbeeld hoogspanningsverbindingen). Uit dit onderzoek en het recreatief gebruik van gebieden waar reeds een hoogspanningslijn doorheen loopt, kan geconcludeerd worden dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding.

14. Stichting Mainport en Groen (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010) PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van Stichting Mainport en Groen.

a. De Stichting wijst op de doelstellingen voortvloeiend uit het Convenant Mainport Schiphol en Groen namelijk het versterken van de mainportfunctie van luchthaven Schiphol en het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu rondom de luchthaven. De Stichting is verantwoordelijke voor de uitvoering van het project "Overgangsgebieden". Dit is 1 van de projecten die bijdraagt aan de doelstelling van het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu rondom Schiphol. Daarnaast heeft de Stichting als taak om bepaalde in het convenant aangewezen projecten op voortgang en kwaliteit te monitoren. Een belangrijk project in dat kader vormt het "VII.a. open middengebied". De doelstellingen van de stichting -en daarmee van de convenantpartners- komen vanwege het gekozen tracé in het gedrang. Hierop heeft de Stichting al eerder gewezen en de eerder verstuurd brieven zijn als bijlage bijgevoegd. Het betreft met name onder genoemde conflictsituaties.

PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Door de keuze van een tracé aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer wordt alleen park Vijfhuizen aan de rand doorkruist door de hoogspanningsverbinding. In het landschapsplan wordt hier rekening mee gehouden. De gekantelde kavels, de Groene Hoek en De Hoek zullen niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.

PM: Nadere motivering door I&M en ELI die zal ingaan op de doelstellingen van het convenant in relatie tot de effecten van de verbinding op park Vijfhuizen.

<p>b. Gewezen wordt op de conflicterende situatie tussen het gekozen tracé en de gekantelde kavels. De gekantelde kavels zijn bouwstenen van de Groene Carré. Het lager gelegen gedeelte van de kavels biedt een ecologisch waardevolle overgang tussen natte en droge milieus en het talud dient voor recreatieve doeleinden en biedt vergezichten op het open landschap. In De Hoek, -na het opstijgpunt- doet zich de situatie voor dat ofwel een gekantelde kavel zal moeten worden vergraven (door het plaatsen van een portaalmast) ofwel een portaalmast op zodanig korte afstand van een kavel moet worden geplaatst dat afbreuk wordt gedaan aan het recreatieve gebruik van de gekantelde kavel. De doorsnijding van een gekantelde kavel leidt tot kapitaalvernietiging. Voorbij het opstijgpunt loopt de beoogde hoogspanningsverbinding (met portaalmasten) voorts vrijwel parallel aan de gekantelde kavels en hierdoor zal de recreatieve waarde van de kavels verminderen. Omdat de portaalmasten een maximale hoogte krijgen van maximaal 25 meter, wordt bovendien het uitzicht vanaf de taluds van de kavels op het open middengebied belemmerd. In het MER en in het voorontwerp inpassingsplan wordt hieraan geen aandacht besteed.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, de Groene Hoek, en de Hoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>
<p>c. Eén van de kwaliteiten van het gebied vormt het lange vergezicht vanaf de gekantelde kavel op het open polderlandschap. De portaalmasten zullen het open vergezicht aantasten, waardoor de recreatieve waarde van het gebied daalt. In het MER wordt onderkend dat de kwaliteit van dit gebied ernstig wordt aangetast. De Stichting refereert aan hetgeen in het MER op p. 266 wordt vermeld inzake het sterk negatieve effect van de lijn op de gebiedskarakteristiek. De Stichting constateert dat de (portaal) tracékeuze in strijd is met de doelstellingen om het open middenlandschap te behouden en te versterken. In de afweging voor het tracé en de voorziene wijze van uitvoering daarvan komt dit onvoldoende naar voren. Op pagina 56 van het inpassingsplan staat vermeld dat er geen onaanvaardbare effecten optreden en dat is in strijd met hetgeen over dit gebied in het MER is geconstateerd.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd. Bij een westelijke passage van Hoofddorp zijn geen portaalmasten nodig.</p>
<p>d. In een brief d.d. 15 juni 2009 van de ambtsvoorganger van de huidige minister is de toezegging gedaan om het tracé op deze locatie landschappelijk zo optimaal mogelijk in te passen. Het open karakter van het gebied wordt zodanig aangetast dat dit leidt tot strijd met de gezamenlijke doelstellingen voortvloeiend uit het convenant. Betwijfeld wordt of een landschappelijke inpassing van tracé mogelijk is, nu deze op zo'n korte afstand van de gekantelde kavels ligt. Hieraan wordt in het inpassingsplan geen aandacht besteed en dat zou wel moeten.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>

<p>e. Het beoogde tracé doorsnijdt Plesmanhoek, dat eind dit jaar opnieuw zal zijn ingericht en een landbouweducatieve functie krijgt. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de aanwezige zichtlijnen die open moeten blijven. Uit het MER en het inpassingsplan blijkt niet dat met deze autonome ontwikkeling -door de minister als convenantpartner uitdrukkelijk ondersteund- rekening is gehouden. Het gekozen tracé past niet bij de karakteristieken en doelstellingen die binnenkort binnen het gebied zijn verwezenlijkt en maakt deze weer ongedaan. Dit wordt versterkt door het feit dat het tracé (t.o.v. het tracé uit het voorbereidingsbesluit) naar de binnenrand van het gebied is opgeschoven.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé wordt park Plesmanhoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>
<p>f. Uit het inpassingsplan blijkt nu niet dat rekening is gehouden met de onder het tracé van de hoogspanningsleiding in de Plesmanhoek liggende bestemmingen. Via het leggen van een dubbelbestemming wordt het tracé in het inpassingsplan als een lijn over de bestaande bestemmingen heen gelegd. Vanwege het leggen van een dubbelbestemming wordt de afweging of een bestaande bestemming of autonome ontwikkeling planologisch verenigbaar is met de hoogspanningslijn, feitelijk niet gemaakt. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en verzocht wordt om hieraan bij het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan aandacht te besteden.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé wordt park Plesmanhoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p> <p>P.M. Nadere motivering door I&M en ELI die zal ingaan op de doelstellingen van het convenant in relatie tot de effecten van de verbinding op park Vijfhuizen.</p>
<p>g. Voor de realisering van de verbinding zal een (zakelijk) recht moeten worden gevestigd. Dit brengt met zich mee dat de gronden van de Stichting in waarde zullen dalen en deze waardedaling dient te worden gecompenseerd. De stichting wenst verder compensatie te ontvangen voor de gronden waarvan de recreatieve functie wordt aangetast. Hierbij wordt eerder gedacht aan compensatie in natura (dan aan financiële vergoeding), zodat de doelstellingen alsnog op een andere locatie in het convenantgebied kunnen worden gerealiseerd. Dit is ook reeds in eerdere brieven aangegeven.</p>	<p>In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringsschade en schade door wijziging van het planologisch regime. Tennaet heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schadevergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit is opgebouwd. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Uit het MER blijkt overigens (zie ook antwoord onder 14b) dat de recreatieve functie niet wordt aangetast.</p> <p>Over compensatie in natura, is vanuit EL&I in eerdere gesprekken met SMG aangegeven dat wellicht een alternatieve locatie zou kunnen worden gevonden, maar dat hiervoor de medewerking van de gemeente is vereist.</p>
<p>h. Tenslotte verzoekt de stichting rekening te houden met de door haar genoemde vier conflictpunten bij het maken van een definitieve tracékeuze (voor zover het tracé ten noorden en noordoosten van Hoofddorp is gesitueerd). Ook wordt verzoekt in het definitieve MER en in het ontwerp-inpassingsplan nader op de conflictpunten in te gaan, omdat dit in de voorgaande versies onvoldoende is gebeurd.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp.</p>
<p>15. Recreatieschap Spaarnwoude (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</p>	

a. De voorkeur (zoals reeds eerder per brief d.d. 12 oktober 2009 gemeld) gaat uit naar een ondergronds tracé in het gebied van het recreatieschap. Een ondergronds tracé heeft minder impact op het landschap, vergt minder vogelslachtoffers en heeft een smaller magneetveld. Het MMA gaat ook uit van ondergrondse verkabeling, vanwege de vogelslachtoffers in de Vereenigde Binnenpolder en de omgeving Westhoffplas. De reden om niet te kiezen voor een ondergronds alternatief – n.l. dat er reeds een 150 kV verbinding door het gebied loopt en de effecten van de nieuw aan te leggen verbinding op de natuur overeenkomen met de huidige 150 kV leiding- wordt niet gedeeld. Het recreatieschap is van mening dat ook de huidige 150 kV verbinding niet past in een Rijksbufferzone en recreatiegebied, dat het van zijn natuurlijke en landschappelijke waarde (in dit deel: openheid) moet hebben. De toekomstige verbinding met 60 meter hoge masten (bij Zijkanaal C 70 meter) en masten van 41-45 meter hoog die dichter op elkaar staan en met een magneetveld waarvan de breedte nog niet met zekerheid is vastgesteld, zal daar meer afbreuk aan doen.

b. In het voorontwerp staat vermeld dat het gebied van Spaarnwoude besloten is, terwijl de verbinding juist grotendeels door open weiden of plassenlandschappen loopt.

Uitgangspunt in de Pkb 'Randstad 380 kV-verbinding' is dat de verbinding bovengronds wordt aangelegd. Alleen in bijzondere gevallen wordt hiervan 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. Bij Spaarnwoude is geen sprake van een dergelijke bijzondere situatie. Wel is sprake van een rijksbufferzone. De inpassing in de rijksbufferzone is onderbouwd in hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan. De diverse masten zullen in de besloten omgeving van Spaarnwoude in belangrijke mate aan het zicht worden onttrokken. Er wordt beplanting gerealiseerd in het landschap rond de verbinding zoals bomenrijen, bouselementen en boomgroepen, zodat een aangepaste structuur van landschapselementen ontstaat waardoor de samenhang tussen het landschap en de lijn geoptimaliseerd wordt. Daarmee treden geen onaanvaardbare effecten op de rijksbufferzone op. Verder heeft Alterra onderzoek gedaan naar de belevingswaarden van landschappen bij de aanwezigheid van fysieke kenmerken (bijvoorbeeld hoogspanningsverbindingen). Uit dit onderzoek en het recreatief gebruik van gebieden waar reeds een hoogspanningslijn doorheen loopt, kan geconcludeerd worden dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding. Wel moet hier opgemerkt worden dat het onderzoek geen betrekking heeft op het gebruik van de lagere portaalmasten. De aanvaardbaarheid van de effecten op landschap en recreatie is nader onderbouwd in het ontwerp-inpassingsplan.

Het recreatiegebied Spaarnwoude wordt als geheel gezien als een gebied met een overwegend besloten karakter (in contrast met bijvoorbeeld open veenweidegebieden). De aanduiding 'besloten' komt in het MER voort uit de landschappelijke gebiedsindeling te weten: 'Recreatie en groen Spaarnwoude' (zie fig. 4.6).

De gebiedsindeling is opgesteld ten behoeve van de beschrijving van het aspect landschap. Dat wil niet zeggen dat er in het geheel geen open gebieden zijn. Het tracé loopt inderdaad grotendeels door de open gebieden. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is hieraan aandacht besteed.

<p>c. Indien de wens van het recreatieschap voor ondergrondse verkabeling niet wordt ingewilligd, dan dringt het recreatieschap aan op bundeling met de A9, opdat gebruikers niet herhaaldelijk geconfronteerd worden met storende functies in het gebied. Voor dit alternatief is niet gekozen, vanwege de waterleiding die langs de A9 ligt en vanwege de toekomstige verbreding van de snelweg (p. 41 voorontwerp). Het recreatieschap betreft dat de mogelijkheid niet is aangegrepen om met de aanleg van de nieuwe leiding de visuele aantasting van de hoogspanningsleiding op het gebied van het recreatieschap teniet te doen, dan wel de verbinding te bundelen met een ander voor recreatie, landschap en natuur storende functie (de snelweg). Nu is gekozen voor de gemakkelijkste weg en loopt de verbinding dwars door kwetsbaar, open, groen landschap.</p>	<p>Vanwege (onder meer) een mogelijk toekomstige verbreding van de A9 is gekozen niet daar te bundelen. Ook speelt een rol dat naast de A9 een belangrijke waterleiding ligt. Indien bundeling met de A9 zou plaats vinden, levert dit technische beperkingen op voor zowel de hoogspanningsverbinding als de bestaande leiding.</p> <p>In dit deel van het traject wordt de bestaande 150 kV verbinding definitief opgeheven, omdat de nieuwe 380 kV verbinding de functionaliteit van de bestaande 150 kV verbinding zal gaan overnemen. Met andere woorden, de 150 kV komt ook niet terug in de masten van de nieuwe 380 kV verbinding. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met het recreatieschap.</p>
<p>d. Het recreatieschap verzoekt het Ministerie om compensatie voor landschappelijke aantasting en het verlies aan recreatieve gebruikswaarden en natuurwaarden door te investeren in natuur en landschap in het recreatiegebied.</p>	<p>De hoogspanningsverbinding zal landschappelijk worden ingepast. Tenna zal in overleg met betrokken partijen afspraken maken over de inhoud en financiering van deze landschappelijke inpassing. Indien de aanleg leidt tot daadwerkelijke schade dan zal deze vergoed worden. In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringsschade en schade door wijziging van het planologisch regime. Tenna heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schade vergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.</p>
<p>e. Het recreatieschap verzoekt om uitbreiding van de lijst van gevoelige bestemmingen. In het inpassingsplan staat vermeld dat woningen, scholen en kinderdagverblijven gevoelige bestemmingen zijn. Volgens het recreatieschap zijn ook (recreatie) bedrijven gevoelige bestemmingen, met name voor werknemers die veel tijd doorbrengen in deze bedrijven. Het zijn ook gevoelige bestemmingen in de zin dat een bezoek aan deze bedrijven minder aantrekkelijk wordt. Een aantal van deze bedrijven richt zich speciaal op kinderen.</p>	<p>Voor de invulling van het begrip 'gevoelige bestemmingen' wordt het advies van de voormalige Staatssecretaris van VROM over dit onderwerp en de verduidelijkende brief daarbij (DGM\2008105664, d.d. 4 november 2008) gevolgd. Gevoelige bestemmingen zijn alleen bestemmingen waar kinderen langdurig in de magneetveldzone van een hoogspanningsverbinding verblijven. Onder langdurig wordt verstaan: gedurende minimaal circa 14-18 uur per dag gedurende een periode van minimaal een jaar. (Recreatie)bedrijven vallen niet onder deze definitie met uitzondering van eventuele bedrijfswoningen bij een dergelijk bedrijf. Bij het ontwerp-inpassingsplan is een lijst met de adressen van gevoelige bestemmingen gevoegd.</p>
<p>f. De verbinding brengt beperkingen met zich mee voor het toekomstig gebruik van de gronden die zij doorsnijdt. Dit zal gevolgen hebben voor de inkomsten uit erfpacht voor het recreatieschap. Gederfde inkomsten dienen te worden gecompenseerd.</p>	<p>In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zie verder het antwoord onder 15d.</p>

<p>g. Het recreatieschap dringt erop aan dat aangetoond wordt dat hulpdiensten/alarmdiensten niet gestoord zullen worden vanwege de hogere spanning van de 380 kV hoogspanningsverbinding. Indien wel sprake is van storing dient de minister een oplossing aan te dragen. Gerefereerd wordt aan het jaarlijkse evenement Dance Valley. Met de huidige 150 kV verbinding treden ook al storingen op.</p> <p>h. Het recreatieschap gaat ervan uit dat het ministerie contact heeft met Gasunie die ook voornemens is een leiding door het gebied aan te leggen.</p>	<p>TenneT heeft uitgebreid interferentie onderzoek verricht. Alle partijen zijn hierbij betrokken.</p> <p>PM uitkomsten kort toelichten</p>
<p>i. Het recreatieschap verzoekt om een andere locatie voor het opstijppunt ten zuiden van het Noordzeekanaal dat vlak bij een manege in een fraai weilandje is gesitueerd.</p>	<p>De aardgastransportleiding zal ook worden vastgelegd in een inpassingsplan van de ministers van EL&I en I&M. Voor zover daar aanleiding en mogelijkheid toe bestaat, worden beide tracés op elkaar afgestemd.</p> <p>Er is gekozen voor verkabeling onder het Noordzeekanaal door. De totale kabellengte ter plaatse is ongeveer 1 kilometer. Dit is de maximale lengte voor een aaneengesloten lengte kabel die in één gedeelte geproduceerd kan worden. De locaties van de beide 380 kV opstijppunten ter hoogte van het Noordzeekanaal zijn bepaald door de minimale horizontale afstand die nodig is om de benodigde boordiepte te bereiken voor de onderkruising van het Noordzeekanaal. Daarnaast is een minimale afstand ten opzichte van de waterkeringen en dijkliechamen aangehouden. Bij het bepalen van de exacte locatie is uiteraard ook gekeken naar landschappelijke effecten. Los van deze technische beperkingen zijn er geen dringende redenen vanuit landschappelijke overwegingen of anderszins om het opstijppunt te verplaatsen. Verplaatsen van het opstijppunt is dan ook niet aan de orde. Uiteraard wordt het opstijppunt zorgvuldig ingepast in het landschap.</p>
<p>j. Het recreatieschap wordt/is de beheerder van de door de Stichting Mainport en Groen aangelegde groengebieden in de Haarlemmermeerpolder. Verzoekt wordt de gerealiseerde en nog te realiseren groengebieden/bufferzones in de Haarlemmermeerpolder te sparen. Deze gebieden hebben tot doel het leefklimaat rondom Schiphol te verbeteren. Het betreft de net ingerichte Groene Carré Zuid en de zogenaamde gekantelde kavels waarin veel geld is geïnvesteerd alsmede de in ontwikkeling zijnde gebieden Plesmanhoek en Buitenschot. Vanwege de nabijheid van Schiphol is de verbinding hier bovendien op een andere en meer storende manier vorm gegeven.</p>	<p>PM: De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Door de keuze van een tracé aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer wordt alleen park Vijfhuizen aan de rand doorkruist door de hoogspanningsverbinding. In het landschapsplan is hier rekening mee gehouden.</p> <p>De gekantelde kavels, de Groene Carré Zuid en Buitenschot zullen niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.</p>
<p>k. In overleg met de Stichting Mainport en Groen dient het Ministerie tot een bevredigende oplossing te komen.</p>	<p>Overleg met SMG maar ook met Schiphol heeft plaats gevonden.</p>

<p>16. Gemeente Rijnwoude (brief d.d. 29 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)</p> <p>a. De gemeente kan zich niet verenigen met de bovengrondse aanleg van de 380 kV verbinding ter hoogte van natuurgebied De Wilck en de Oude Rijn. Dit temeer nu de Tweede Kamer nog geen besluit heeft genomen over de ontwerp-structuurvisie 'Natuurbescherming Randstad 380 kV verbinding'. De gemeente heeft hiertegen een zienswijze ingediend om versoepeling van de ecologische toetsingscriteria - t.b.v. de plaatsing van de 380 kV verbinding- in het natuurgebied De Wilck te voorkomen. De gemeente houdt vast aan een ondergrondse aanleg van de verbinding, omdat een versoepeling vanuit ecologische overwegingen niet wenselijk is. In dit kader wordt kortheidshalve verwezen naar de eerder ingediende zienswijze d.d. 13 oktober 2009 die is bijgevoegd.</p> <p>b. Inzake het tracé ten westen van Bentwoud wordt gerefereerd aan het bestuurlijke overleg d.d. 4 oktober 2010. Onder nadrukkelijk voorbehoud van een besluit van de desbetreffende gemeenteraden is door alle betrokken partijen een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de gele variant die in zuidelijke richting overgaat in de blauwe variant. Expliciet is daarbij gesteld dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de verbinding met name ook op maaiveld niveau. Het verzoek is de verbeelding en de toelichting hierop aan te passen.</p>	<p>Het standpunt van de gemeente is bekend. In de plantoelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is de uitkomst van de discussie over de structuurvisie verwerkt.</p> <p>De verbeelding en de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan zijn aangepast. Er zijn gesprekken gevoerd over de inpassing en de verdere landschappelijk inpassing is in een landschapsplan uitgewerkt. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met betrokken gemeenten.</p>
<p>17. Schiphol (brief d.d. 2 november 2010, ontvangen op 3 november 2010)</p> <p>a. Schiphol gaat ervan uit dat de bijgevoegde tekeningen, voor zover deze het tracé langs de Polderbaan betreffen, niet als definitief hoeven te worden beschouwd. Dit, vanwege het nog lopende veiligheidsonderzoek en de informatie die Schiphol onlangs (wederom) bereikte inzake tussentijdse voorgenomen wijzigingen van het tracé in de nabijheid van Schiphol.</p> <p>b. Gelet op het thans nog niet afgeronde veiligheidsonderzoek en de tussentijdse tracé wijzigingen in de nabijheid van de luchthaven behoudt Schiphol zich het recht voor om ook na eventuele definitieve vaststelling van het tracé nog formeel te reageren.</p> <p>c. De zorgvuldigheid van de procesgang staat onder druk door het niet binnen de geplande termijn afronden van het veiligheidsonderzoek alsmede vanwege de voorgedragen tussentijdse tracéwijzigingen in de nabijheid van Luchthaven Schiphol.</p>	<p>De veiligheidsonderzoeken zijn betrokken bij het vaststellen van het definitieve tracé. Schiphol is hierbij betrokken.</p> <p>Het staat Schiphol vrij om tussentijds te reageren op onderzoeksresultaten en tracékeuzes. Tegen het ontwerp-inpassingsplan kan bovendien een ieder zienswijzen indienen.</p> <p>Een zorgvuldige procesgang heeft continue aandacht van de Ministeries en van Tennet. De tracéwijzigingen betreffen juist optimalisaties om tot een zorgvuldige en weloverwogen inpassing van het tracé nabij Schiphol te komen.</p>

<p>18. Gemeente Velsen (brief d.d. 21 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)</p>	<p>Dit is een correcte opmerking. In het ontwerp-inpassingsplan is na een inventarisatie van de ligging van de bestaande 150 kV-verbinding het juiste tracé dat zal verdwijnen, opgenomen.</p>
<p>a. Het College refereert aan de wijze waarop in het voorontwerp-inpassingsplan staat vermeld hoe de opheffing van de bestaande 150 kV verbinding Velsen-Leiden op de verbeelding alsmede in het vaststellingsbesluit wordt weergegeven. Dit is in lijn met hetgeen in het vooroverleg is besproken, en hetgeen hierover in het voorbereidingsbesluit en de brief van 18 december 2008 aan de Tweede Kamer staat vermeld. Echter, op de verbeelding van het inpassingsplan is een gedeelte van het 150 kV niet opgenomen. Het betreft het tracédeel tussen het bestaande opstijppunt in Velsen Zuid en de kruising met de A9. De gemeente verzoekt om dit stuk van het tracé ook met een plangrens op het verbeelding op te nemen en in het vaststellingsbesluit op te nemen dat dit gedeelte komt te vervallen.</p>	<p>Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen is geactualiseerd.</p>
<p>b. In het overzicht van de vigerende bestemmingsplannen mist het College de volgende plannen: -Recreatiegebied Spaarwoude; -Driehuis en Velsen Zuid (gedeelte tussen het bestaande opstijppunt aan de Rijksweg in Velsen Zuid en de A22; -Zuiderscheeg (ontwerp bestemmingsplan);</p>	<p>Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen is geactualiseerd.</p>
<p>c. In bijlage 2 van het inpassingsplan (waarin de gevoelige bestemmingen staan vermeld) ontbreken (voor Velsen) twee adressen. Dit zijn de Geniedijk 42 en de Buitenhuizenweg 5/6a. d. T.z.v. Bestemming <i>bedrijf-opstijppunt (artikel 4)</i> wordt het volgende aangevoerd. De Velserdijk heeft als oude begrenzing van het Wijkmeer de status van beschermd monument. Zodoende pleit de gemeente ervoor om het opstijppunt te realiseren na de oude Velserdijk. Dit houdt in dat het opstijppunt ter hoogte van mast 7 komt. Door de hoogspanningsverbinding circa 300 meter langer ondergronds aan te leggen, blijven de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Velserdijk naar de mening van de gemeente beter behouden dan nu het geval is.</p>	<p>Dit is meegenomen in het definitieve overzicht van gevoelige bestemmingen.</p>
<p>e. De gemeente wil bij de uiteindelijke inpassing van het opstijppunt betrokken worden.</p>	<p>Het opstijppunt is ingepast in de groenstructuur van Spaarwoude. Ook de Velserdijk is daar volledig in opgenomen. Er is naar het oordeel van de Ministers dan ook geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Velserdijk die een langere verkabeling rechtvaardigt. Dit mede gelet op het feit dat er geen mogelijkheid bestaat om het ondergrondse tracé ten opzichte van het voorontwerp te verlengen. Een verlenging zou ook niet leiden tot een significante verbetering van de inpassing ten opzichte van de voorgestelde situatie. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp-inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met gemeenten. De uitvoering van het landschapsplan is verder zeker gesteld door verankering van het landschapsplan in de planregels. Verder is waar nodig de plangrens zo gelegd dat de gronden waar landschappelijke inpassing plaatsvindt onderdeel van het inpassingsplan zijn. Ook hierover vindt nader overleg met de betreffende gemeenten plaats.</p>

<p>f. T.z.v. Bestemming leiding- hoogspanningsverbinding (artikel 6) is het volgende aangevoerd. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is het wenselijk dat ook binnen de bestemming groenvoorzieningen expliciet worden benoemd.</p>	<p>Zie het antwoord onder 18e.</p>
<p>g. T.z.v. Bestemming leiding- hoogspanningsverbinding I (artikel 8) is het volgende aangevoerd. In artikel 8 van de regels is de bestemming leiding-hoogspanningsverbinding I geregeld. De gemeente verzoekt artikel 8.4.1. onder c, van de aanlegvergunning te verwijderen (het indrijven van voorwerpen in de bodem). Volgens het college is er geen relevantie met de hoogspanningsverbinding en leidt dit tot onnodige regeldruk.</p>	<p>De opmerking is correct. Het onderdeel is verwijderd uit het betreffende artikelid.</p>
<p>h. Op pagina 73 van het inpassingsplan staat vermeld dat ingevolge artikel 3.28 Wro gedurende drie jaar na vaststelling van het plan geen nieuw bestemmingsplan door de gemeente mag worden vastgesteld. Gezien de verplichting ingevolge 3.1.2. Bro om bestemmingsplannen eenmaal per 10 jaar te herzien en de (leges) sanctie ingevolge 3.1.4. Bro kan dit betekenen dat de gemeente niet aan de wettelijke verplichting kan voldoen. In de toelichting bij het voorontwerp inpassingsplan staat vermeld dat bij een planherziening de planologische regeling voor de hoogspanningsverbinding mee zal moeten worden genomen. Hierbij worden de belangen van de verbinding veiliggesteld. Het college verzoekt dan ook om deze periode aanzienlijk te verkorten.</p>	<p>In het ontwerp-vaststellingsbesluit alsmede de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is opgenomen dat het actualiseren van een bestemmingsplan binnen drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan wel mogelijk is wanneer de regeling voor de hoogspanningsverbinding daarin is opgenomen.</p>
<p>i. De regels zijn nog niet aangepast aan de Wabo. Zo komt de aanlegvergunning bijvoorbeeld niet meer voor in de Wabo. Het college gaat ervan uit dat dit bij het ontwerp nog zal worden aangepast.</p>	<p>De Wabo is op 1 oktober inwerking getreden en het ontwerp-inpassingsplan is hier uiteraard op aangepast.</p>
<p>j. Behalve met de 380 kV hoogspanningsverbinding is inmiddels ook gestart met de voorbereidingen van de Gasunie leiding Beverwijk-Wijngaarden. Het college verzoekt om de twee projecten in de uitvoeringsfase zoveel mogelijk te koppelen daar waar zij samenvallen. Het betreft dan met name het tracé in het gebied tussen het Noordzeekanaal en de A9. Om de overlast voor burgers en ondernemers zoveel mogelijk te beperken, verzoekt het college de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen.</p>	<p>In overleg met Gasunie en Tennet wordt gekeken in hoeverre er mogelijkheden zijn om de werkzaamheden op elkaar af te stemmen. In de vergunningen voor de aanleg van de hoogspanningsverbinding wordt opgenomen dat Tennet werkplannen moet overleggen. In deze werkplannen moet aandacht worden besteed aan de wijze waarop afstemming met het Gasunieproject plaatsvindt.</p>
<p>k. Het college verzoekt rekening te houden met de door haar gemaakte opmerkingen.</p>	<p>Met de opmerkingen is rekening gehouden conform bovengenoemde antwoorden.</p>
<p>19. KPN (ongedateerde brief, ontvangen op 15 november 2010)</p>	
<p>a. Het plan heeft voor zover de ondertekenaar kan beoordelen geen consequenties voor de infrastructuur van KPN</p>	<p>Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.</p>



Van:

Verzonden: woensdag 22 juni 2011 12:07

Aan:

CC:

Onderwerp: FW: CONCEPT beantwoording Bro reacties

Bijlagen: CONCEPT beantwoording BRO reacties.pdf

Beste

Bij afwezigheid van mevrouw doe ik u onderstaand bericht toekomen in samenhang met de concept beantwoording van de Bro reacties in het kader van het Randstad 380 kV project voor de Noordring.

Met vriendelijke groet,

Van:

Verzonden: woensdag 22 juni 2011 11:48

Aan:

CC:

Onderwerp: CONCEPT beantwoording bro reacties

Geachte leden van het regio overleg,

Hierbij treft u -zoals beloofd- de **concept** beantwoording van de opmerkingen geuit in het kader van het BRO overleg. Hierbij zou ik graag het volgende willen opmerken.

-Het tracé is ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer gewijzigd ten opzichte van het voorontwerp; de betrokken ministers hebben inmiddels hebben besloten tot een westelijke passage van Hoofddorp. In dit westelijk tracé worden onder meer de gekantelde kavels, park Plesmanhoek, de Hoek, Groene Hoek en A4 zone west niet langer doorkruist door de hoogspanningsverbinding. Park Vijfhuizen zal nog wel aan de rand worden gekruist door de hoogspanningsverbinding. De komende maanden zal in overleg met betrokkenen een nieuw tracé (gedeeltelijk ondergronds) worden uitgewerkt.

- Met betrekking tot het gewijzigd tracé ter hoogte van Hoofddorp zal gelegenheid worden geboden (aan de betrokken bestuursorganen) tot het geven van een **nieuwe Bro reactie**. Over de wijze en inhoud daarvan zal te zijner tijd nader worden gecommuniceerd.

-Daarnaast is in overleg met de Tweede Kamer besloten om het tracé ter hoogte van Nieuwe Wetering bovengronds aan te leggen. Alleen ter hoogte van Rijkswetering zal het tracé nog ondergronds gaan. Dit betekent dat ook hier in overleg met betrokkenen een nieuw tracé moet worden vastgesteld. Ook hierover wordt nog **een nieuw Bro overleg** gevoerd en over de wijze en inhoud daarvan zal eveneens nog nader worden gecommuniceerd.

- Voorts staat in de beantwoording van reacties aangegeven dat sommige overleggen plaats hebben gevonden. In de praktijk zal dit thans nog niet altijd het geval zijn. Dit houdt verband met het feit dat de concepttekst inzake beantwoording van de BRO reacties is opgesteld alsof het ontwerp-inpassingsplan reeds ter inzage ligt. Sommige overleggen zullen dus nog plaats moeten vinden.

Vanwege het conceptuele karakter van de beantwoording, worden tenslotte wijzigingen in de uiteindelijke beantwoording van de Bro reacties voorbehouden.

Mocht u -naar aanleiding van deze beantwoording van de Bro reacties- nog behoefte hebben aan verdere toelichting of overleg dan kunt u uiteraard nader contact opnemen.

• IK ben telefonisch bereikbaar op: (van maandag tot en met donderdag).

Mocht u nog eventuele reacties hebben dan vernemen wij die graag uiterlijk binnen drie weken na datum van verzending van deze mail.

Met vriendelijke groet,

44



13.

Van:

Verzonden: maandag 25 juli 2011 20:46

Aan:

vrom.nl

CC:

Onderwerp: reactie tracevarianten 380 kV west HMM

Bijlagen: 110720 Memo reactie varianten westkant.doc; S25C-411072112220.pdf

Beste mensen,

Naar aanleiding van ons overleg geven [redacted] en ik hierbij reactie op de gepresenteerde varianten. We hebben zoveel mogelijk proberen af te stemmen, maar i.v.m. vakanties is dat niet op alle punten mogelijk. [redacted] en [redacted] heb ik al telefonisch geïnformeerd over de hoofdlijnen van onze reactie.

Ik stuur separaat nog een ontbrekende kaart na met suggesties voor opstijgpunten.

Verder maak ik me wel zorgen over het stappenplan, het traceren gaat onder hoge druk en het beeld dat het tracé nu bij ons oproept is dat het rommelig overkomt: oud en nieuw door elkaar, veel knikken en bochten. Ik denk dat we nog zeker de tijd nodig hebben om een en ander zorgvuldig in te passen.

Over de insteek van het overleg met Schiphol, heb ik met [redacted] afgesproken dat we de varianten zoals op 13 juli aan ons gepresenteerd niet op tafel zullen leggen, maar de vraag bij SH/luchtvaartsector neerleggen waar wat hen betreft kritische punten liggen en op basis daarvan de "strikt noodzakelijke" verkabeling bepalen.

Ik hoop dat jullie uit de voeten kunnen met onze reactie en ik ben uiteraard bereikbaar voor vragen,

AD





Memo eerste reactie tracévarianten west

Onderwerp Eerste reactie n.a.v. overleg Tennet/ Ministeries EL&I en I&M d.d. 13-7-2011

Inlichtingen

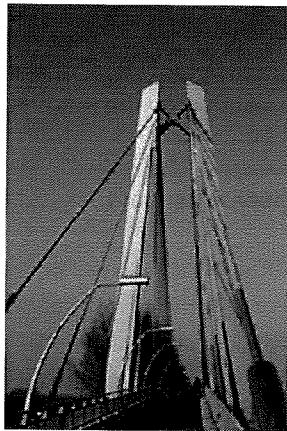
Hieronder wordt puntsgewijs gereageerd op de tracévarianten voor de 380kV west die gepresenteerd zijn op 13 juli jl. Ook is ons gevraagd alternatieven aan te dragen. Ook die worden gegeven. Het is een globale eerste reactie, omdat precieze afstemming vanwege de vakantieperiode nu niet helemaal mogelijk is.

Algemeen

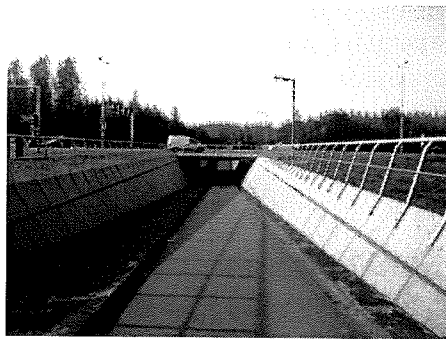
1. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de 150kV verkabeld moet worden ter hoogte van Floriande en Lisserbroek. Dit op kosten van Tennet/EL&I gezien de toevoeging van de nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV.
2. Inzet kilometers bij Schiphol beperken (paarse variant heeft voorkeur) en restant ondergrondse km's inzetten ten noorden en zuiden van Floriande.
3. De kaart van de ontwerp-structuurvisie is bijgevoegd. De tracering van de 380kV heeft een aantal aandachtspunten in relatie met de structuurvisie (zie verder).

Reactie op de alternatieven Deel 1

1. Trafostation Vijfhuizen lijkt verplaatst? Wat is hier de reden voor?
 - a. Gaat dwars over ontwerp-bestemmingsplan De Liede heen, waarin in overleg met Tennet een rondweg is gepositioneerd en uitgeefbaar bedrijfsterrein ligt. 19 juli is informatieavond geweest over het ontwerp-bestemmingsplan.
 - b. Deze ligging kost kostbare extra ondergrondse meters 380kV.
 - c. Hoe vindt de aansluiting op de bestaande 150kV plaats?
2. Knikken in het tracé bij het kruisen van de Kromme Spieringweg beperken. Is hier een alternatief te vinden dat minder verkabeling nodig heeft?
3. Opstijgpunt bij W10 heeft de voorkeur boven de andere twee voorgestelde opstijgpunten.
4. OSP- W16 is onwenselijk vanwege de ligging nabij de expo.
5. OSP-W18 ongewenst vanwege de aantasting van de Bigspotter hill (gevolgen Mystery land?).
6. Inpassing in Park Vijfhuizen behoeft aandacht, het ontwerp en of de inrichting moet worden aangepast.
7. Kruising met de Zuidtangent behoeft aandacht.
8. Doorsnijding Geniedijk en nationaal landschap Stelling van Amsterdam; hier is ook een fietsbrug.



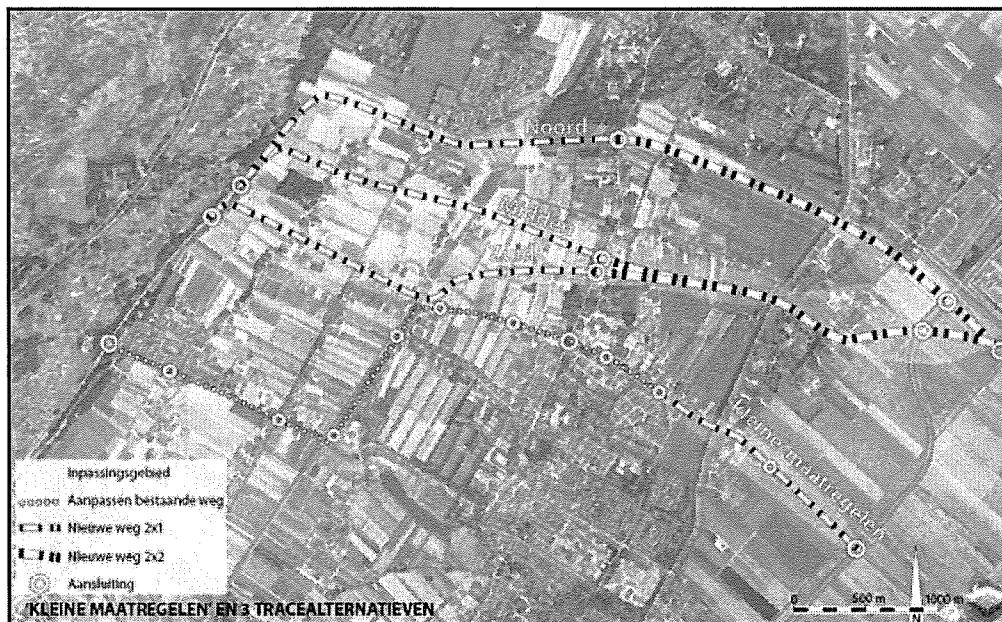
9. Kruising aansluiting Groene Weelde- Haarlemmermeerse Bos, bij belangrijke fietsverbinding Driemereweg.



10. Het huidige voorstel waarin 150kV bovengronds blijft staan maakt een sprong van bestaande naar nieuwe wintrack masten, zowel ter hoogte van Vijfhuizen als ten noorden van Floriande. Dit is landschappelijk zeer onwenselijk.
11. Wij stellen de volgende drie varianten voor in afnemende volgorde van voorkeur (zie bijgevoegde kaart):
- OSP W10 verplaatsen naar de oostkant van de Driemereweg. Vandaar uit oostelijk bovengronds naar het zuiden ongeveer ter hoogte van W20 en dan gecombineerd 380/150 kV verkabelen naar het zuiden toe door Floriande heen op de plaats van de huidige 150kV bovengronds. Benodigde lengte circa 4,3 km. Feitelijk volg je huidig 150kV tracé. Interessant zou zijn een combinatie met de busbaan te maken, leidingen in bak/tunnel met de busbaan erboven. Busbaan gaat 13 miljoen kosten, dus interessant om zaken te combineren. Deze variant zal in overleg met bewoners van Floriande moeten worden uitgewerkt. Ook is het nog een ambtelijk voorstel, de bestuurlijke reactie op dit voorstel volgt nog. Er ligt al een zakelijk rechtzone vast, dus hiermee kan werk met werk worden gemaakt. Bovendien creëert het logische rechte lijnen en is dus landschappelijk gewenster dan de voorgestelde westelijke ligging van de Driemereweg. Het OSP zuidelijk van Floriande zover mogelijk naar het zuiden opschuiven, rekening houdend met kruisende infra en met nieuwe terrein van de Pioniers (honkbal) in Park 21.

- b. OSP10 blijft gehandhaafd. Tracé loopt ten westen van de Driemereweg tot aan W20, vanaf daar ondergrondse gecombineerde 150-380kV voortzetting van het tracé door Floriande.
 - c. Het voorgestelde tracé waarbij het OSP bij de Kruisweg noordelijk wordt opgeschoven en het zuidelijk OSP naar het zuiden. 380kV en 150kV worden gecombineerd verkabeld in de Boseilanden.
12. Floriande variant door Floriande heen moet nog zowel bestuurlijk als met bewoners besproken worden.
 13. Er is een McDonald huis gepland ter hoogte van W20 en W21.
 14. Bij de Kruisweg is een nieuwe knoop gepland, zie structuurvisiekaart <http://www.haarlemmermeer.nl/searchresults.jsp?freetext=voorontwerp%20structuurvisie>, namelijk een nieuwe verbinding N205-N206 en aansluiting van bestaande wegen hierop. Voor deze nieuwe verbinding is een verkenning gemaakt: Eindrapport Regionale verkenning conform MIRT wegverbinding N205-N206. Voor het zoekgebied zie onderstaande kaart. Meer informatie Dick Bremer.

Figuur 5.1. Poorten en alternatieven



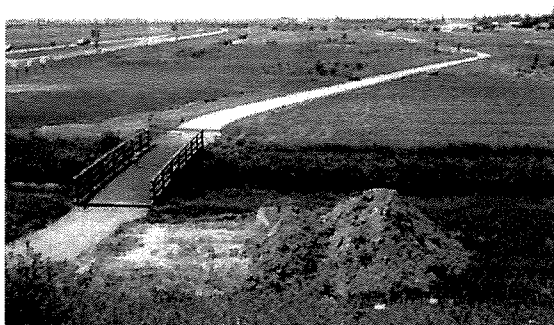
15. Boseilanden, inrichtingsplan 2^e fase wordt binnenkort in uitvoering gebracht. De projectleider is momenteel niet bereikbaar ->PM.
De doortrekking Duinpad is nog niet afgerond i.v.m. onteigeningstraject wat loopt. Net als aan de zijde van Floriande komt hier een langzaam aflopende helling tot aan de Spieringweg. Op dit moment eindigt het Duinpad in een zeer steile trap.



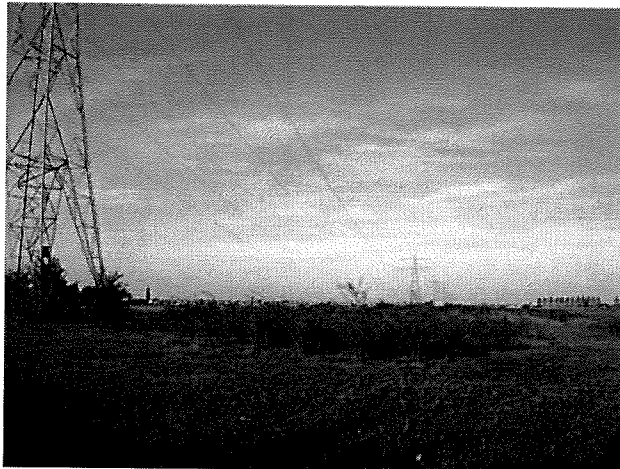
16. Jeugdspeelplaats Boseilanden: gepland direct ten zuiden van Duinpad, aangezien er te weinig ruimte voor de jeugd in Floriande is.
17. Is met meer gestuurde boringen te voorkomen dat in het groen van de Boseilanden het tracé zo slingeret?
18. Er is een Huis van de Sport gepland -binnenkort in uitvoering- ten zuiden van Floriande.

Reactie op de alternatieven Deel 2

1. Voorkeur voor bundeling met bestaande infrastructuur: de blauwe variant. Zie kaart voor alternatieve zuidelijke ligging van de blauwe variant bij de HSL. De andere varianten hebben een te grote doorsnijding van het Groene Hart en kruisen schuin op de kavelstructuur. Het blauwe tracé geeft het minst aantal gevoelige bestemmingen en ligt buiten het zoekgebied van het windpark. Voor het windpark denkt men aan lijnopstellingen die het polderpatroon volgen (o.a. in verband met de vereiste afstand tot de bebouwingslinten). In combinatie met de andere varianten waarin de 380kV diagonaal doorsnijdt, zou dit een verwarrend landschappelijk beeld geven. De groene tracévariant passeert landgoed de Olmenhorst (85.000 bezoekers per jaar met plannen toekomst 200.000 bezoekers), onderdeel van de Buurderij.
2. Aandacht geven bij mastposities aan de kruising met bestaande viaduct van de huidige Bennebroekerweg. Idem voor de noordkop van Zwaansbroek waar een speelplek ligt. Hieronder een foto vanaf de Bennebroekerweg, de foto is van een paar jaar geleden, inmiddels is het ingericht met een speelplek en doorgaande fietsroute. De beplanting is al wat groter.

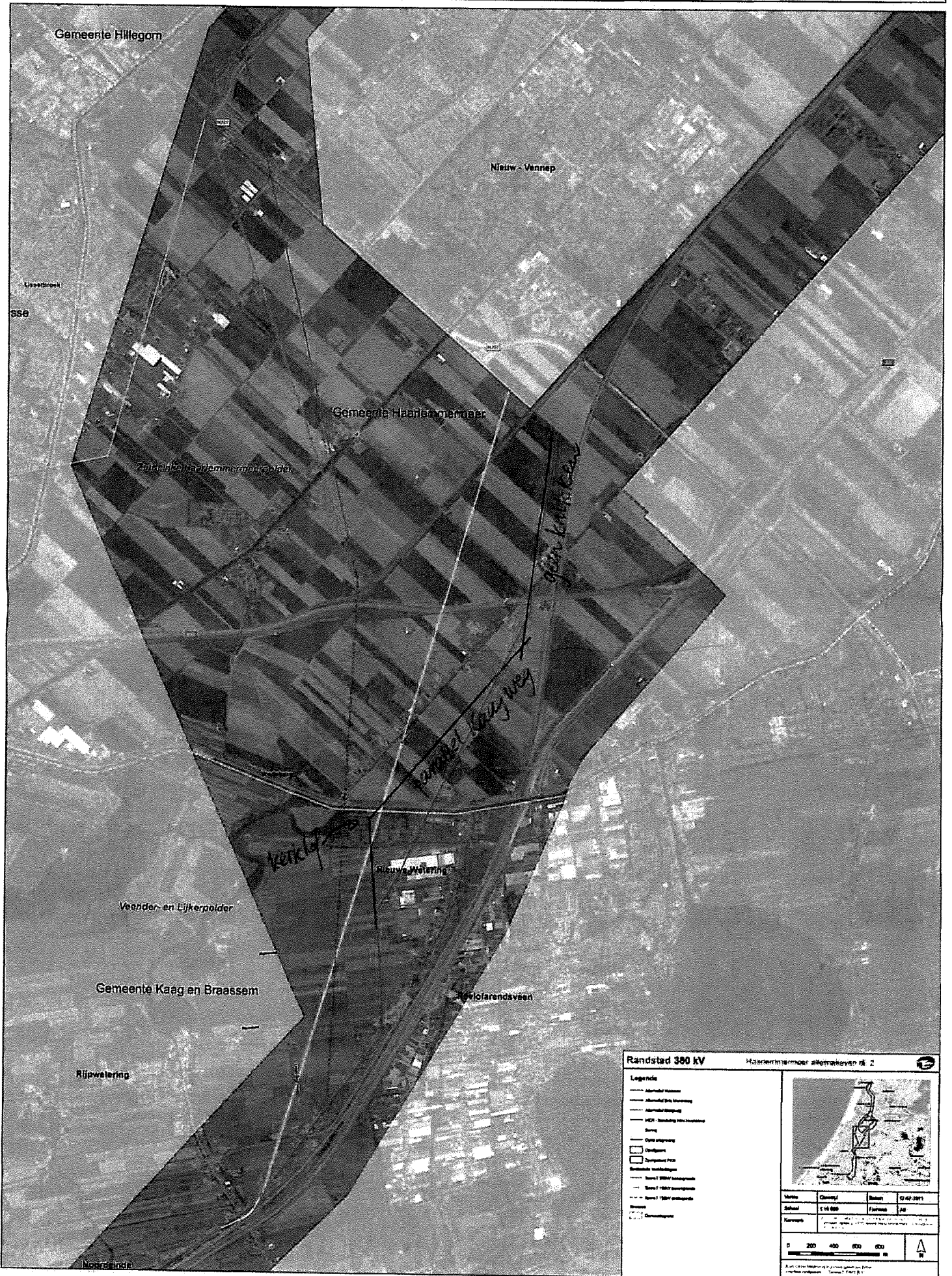


3. Idem voor de kruising met de toekomstige Nieuwe Bennebroekerweg. W32 moet zuidelijker komen te liggen, ligt nu op het profiel van de Nieuwe Bennebroekerweg.
4. IJtochtzone: doorgaande recreatieve verbinding nu langs 150KV, veranderingen, gevolgen?



5. In de structuurvisie wordt een parallel weg tussen N205 en bebouwingsrand van Nieuw Vennep gereserveerd. Bij de mastposities rekening houden met deze weg met een profiel van 60 meter die de N207 kruist.
6. Vermijden van de zorgboerderij Veldzicht. Dit kan door het paarse tracé voor de schuine afsnijding van de heuk bij Veldzicht te gebruiken. Dit vermindert ook het aantal knikken.
7. Windenergiepark Zuid
8. Vennepershout: hier is een uitzichtheuvel aan de zuidzijde, die precies op de 380 kV gaat uitkijken.





Randstad 380 kV Haarlemmermeer alternatieven deel 2

Legende

- Alternatief 1 (Rijswatering)
- Alternatief 2 (Kraayweg)
- Alternatief 3 (Kerkhof)
- HET, bestaande 380 kV lijnen
- Bestaande 150 kV lijnen
- Bestaande 110 kV lijnen
- Bestaande 380 kV lijnen
- Bestaande 150 kV lijnen
- Bestaande 110 kV lijnen
- Bestaande 380 kV lijnen
- Bestaande 150 kV lijnen
- Bestaande 110 kV lijnen

Mappele

Maat	Classificatie	Beleids	Opmerkingen
1:10 000	1:10 000	1:10 000	1:10 000

0 200 400 600 800 1000 m

↑

