

Vergaderjaar 2010–2011

**31 574**

## **PKB Randstad 380 kV verbinding Haarlemmermeer Oost**

**Nr. 19**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 18 juli 2011

De vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>2</sup> hebben op 9 juni 2011 overleg gevoerd met minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over:

- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 19 april 2011 over het tracé van de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding ter hoogte van de gemeente Haarlemmermeer (31 574, nr. 15);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 29 april 2011 over de Randstad 380 kV hoogspanningsverbinding van Beverwijk naar Bleiswijk (31 574, nr. 16);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 16 mei 2011 over de aanbidding van een afschrift van de brief die namens de minister-president is gestuurd aan de gemeente Oostzaan (31 574, nr. 17).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Van der Ham

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,  
Franke

**Voorzitter: Houwers**  
**Griffier: Franke**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Houwers, Verburg, Braakhuis, Leegte, Van Bommel, Jansen, Samsom en Van Veldhoven,

en minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Ik heet welkom de ministers, de Kamerleden en de aanwezigen op de publieke tribune. Wij spreken vandaag over de 380 kV-hoogspanningsverbinding Haarlemmermeer.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Dit debat valt uiteen in twee delen, Hoofddorp en Oostzaan. Allereerst kom ik op Hoofddorp. Dit debat over Hoofddorp had niet gevoerd hoeven worden als we hadden gedaan wat we ons al meer dan tweeënehalf jaar geleden, op 18 december 2008, voornamen. De regering schreef de Kamer toen een brief, waarin zij aangaf langs oost te gaan. Zij had daarbij een heel plan dat deugde. Het was getest door de Raad van State met alles erop en eraan. Ik ben van plan om te blijven doen wat wij ons op 18 december 2008 voornamen. Er ging immers een traject aan vooraf, waarbij mijn fractie nauw was betrokken.

Ten eerste was er het traject om zo veel mogelijk kilometers ondergronds te krijgen. Dit heeft in een ongelofelijke duw- en trekpartij tussen de regering en de Kamer geleid tot de magische 20-kilometergrens. Deze mag op geen enkele manier overschreden, maar ook zeker niet onderschreden worden. Ten tweede was sprake van de uitbreiding van het oorspronkelijke zoekgebied langs Hoofddorp van alleen west naar ook oost. Dit resulteerde op 18 december 2008 uiteindelijk in het voornemen om ook langs oost te gaan.

Wat er daarna is gebeurd, is allemaal relevant en belangrijk. Er zijn allemaal argumenten bijgekomen en afgegaan. Dat is allemaal waar. De oorspronkelijke PKB (planologische kernbeslissing), niet een klein dingetje dat je op een achternamiddag in elkaar poetst, met alle zienswijzen erin heeft al geleid tot een keuze bovengronds en langs oost. Het is enigszins puzzelen langs die polderbanen, maar met wat andere masten is dit mogelijk. Op die manier gaan we het wat mijn fractie betreft gewoon doen. Ik begrijp alle andere ideeën om naar west te schuiven, iets ondergronds te plakken en wat weg te pakken bij mensen uit Nieuwe Wetering. Een Kamerlid heeft echter niet veel meer dan zijn eigen woord. Ik heb me ingezet voor dit tracé. Ik heb de mensen in Nieuwe Wetering mijn woord gegeven, dat ik mij voor hen zou inzetten. Ik heb de mensen in Floriande mijn woord gegeven. That's it. Tenzij de minister nu met een dramatisch nieuw argument komt, dat nog niet in de brieven staat – die overtuigen mij immers niet – houd ik vast aan het oorspronkelijke besluit dat op 18 december 2008 aan de Kamer is toegelicht.

Ik ga iets korter in op Oostzaan. Dit is wel nieuw. Voortschrijdend inzicht, nieuwe omstandigheden en extra druk leiden ertoe dat je toch weer, overigens terecht, onder druk wordt gezet om nog eens na te denken over oplossing. Kunnen we daar dan niet ondergronds? De worsteling wordt opnieuw gemaakt. Opnieuw blijkt de magische 20 kilometergrens niet te overschrijden, tenzij de minister nu iets anders zegt, en kunnen we niet ondergronds. We kunnen natuurlijk wel iets anders doen. Dat aanbod ga ik hier niet uitspellen. Het staat uitgebreid in de brief die de minister vorige week of twee weken geleden aan de Kamer stuurde. Het betreft het aanbod om tot uitkoop over te gaan, waar dit wenselijk en mogelijk is. Mijn fractie neemt dit aanbod met beide handen aan. Zij heeft hiervoor al

eerder gepleit, zeker voor het aanbod dat erachteraan kwam. Dat aanbod maakt voor Oostzaan niet veel uit, maar voor heel veel andere mensen in dit land wel. Het betreft een ambitieus uitrolprogramma om een verkabeling van 150 kV-kabels te beginnen. Daarbij kan een en ander wel onbeperkt ondergronds. Dat aanbod neemt de PvdA-fractie derhalve met beide handen aan. Als we de worsteling beëindigen met de conclusie dat een en ander bij Oostzaan niet ondergronds kan, hoort daarbij wel het aannemen van het aanbod van TenneT om uitkoop en een verkabelingsprogramma te beginnen. Dit is ook overgenomen door de minister.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Een versterking van het 380 kV-net, de backbone van de Nederlandse energie-infrastructuur, is heel hard nodig. Dit geldt eveneens voor het Randstadproject, dat hiervan onderdeel uitmaakt. Er is extra kabel nodig, maar ook meer veiligheid en meer leveringszekerheid. Je moet bepaalde gebieden van twee kanten aansluiten. Dat is ook in het belang van de mensen in de Randstad. Tegelijkertijd zijn er bestaande situaties in Nederland, waarbij mensen onder masten wonen. Die situaties kunnen anno 2011 niet meer. We moeten hiervan af. Dit probleem zou overal zo snel mogelijk moeten worden opgelost, zowel in het Randstad 380 kV-project, als ook daarbuiten.

Verder vindt de SP-fractie dat het verschil in de microtesla-norm niet van deze tijd is. Voor nieuwe projecten wordt een norm van 0,4 microtesla gehanteerd en voor bestaande projecten een norm van 100 microtesla. Dat is een beschermingsverschil van factor 250. Dat is niet uit te leggen aan mensen in Oostzaan, die formeel en puur vanwege een of andere bestemmingsplankwestie als een bestaand tracé worden aangeduid, terwijl even verderop de eis 250 keer zo streng is. We moeten hiervan af. Op dit punt vindt mijn fractie de recente brief van de minister een heel grote stap vooruit. De essentie hiervan is dat de minister ze aangeeft dat we in al dit soort situaties moeten gaan uitkopen. Het ondergronds brengen zou wat mij betreft overigens een interessante optie blijven, mits dit technisch mogelijk is. De minister zal waarschijnlijk dezelfde mening zijn toegedaan. Uitkopen is in ieder geval een goede strategie. Het kost geld, € 1,70 per huishouden om precies te zijn. Ik betaal liever ook zo weinig mogelijk, maar ik heb die € 1,70 per jaar graag over voor die andere mensen.

Ik kom op de twee grote knelpunten in het Randstad 380 kV-tracé, Hoofddorp en Oostzaan. Ik heb samen met een aantal collega's, met name van de coalitiepartijen, de afgelopen week een ultieme poging gedaan om hiervoor een oplossing te bedenken door een aantal kilometers onder koeien te verschuiven naar kilometers onder mensen. Er is ongeveer viereneenhalve kilometer in de buurt van Rijpwetering ondergronds gebracht. Een aantal Kamerleden heeft achteraf aangegeven dat dit niet zo slim is geweest en dat we dit niet hadden moeten doen. De dorpskom van Rijpwetering moet ondergronds worden gepasseerd. Dat vind ik logisch. Je wil die mensen namelijk exact hetzelfde beschermingsniveau bieden als ieder ander. De minister doet dit niet, hetgeen een punt van kritiek is. Hij neemt een deel van de suggestie van de SP over om te gaan schuiven, maar hij schiet door. Mijn fractie wil dat die kilometer bij Rijpwetering ondergronds blijft, ook al krijg je hiermee dat rupseffect, zoals de minister het noemt. Dat is puur een esthetische kwestie. Mooi is wellicht anders. Het is echter onacceptabel dat de bewoners van de dorpskern als wisselgeld worden gebruikt. De SP-fractie is hiertegen. Graag ontvang ik hierop een reactie van de minister.

Ik kom op de oost- en de westvariant. De minister kiest nog steeds voor de westvariant. De SP-fractie had ingezet op de oostvariant met een groter gedeelte onder de grond, te weten drieënhalve kilometer op de kop van de startbanen van Schiphol, de Polderbaan en de Kaagbaan. Hiermee is voor Schiphol het risico weg, dat een vliegtuig tegen zo'n mast aanvliegt.

Dat is ook een geruststelling voor de mensen uit Noordoost-Hoofddorp, die moeite hebben met die oostvariant. De SP-fractie vindt de oostvariant per saldo een betere oplossing dan het voorstel van de minister, die om de west wil gaan en daar meer ondergronds wil doen.

Waarom gaat de minister af op de blauwe ogen van Schiphol? Schiphol moet toch ook motiveren waarom er sprake is van een risico? Ik constateer dat het door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) verrichte onderzoek helemaal niet aantoont dat er sprake is van elektromagnetische beïnvloeding, noch bij die westvariant, noch bij die oostvariant. Waarvoor hebben we dan de afgelopen twee jaren zo veel moeite gedaan? Op dit punt ben ik niet overtuigd door het voorstel van de minister. Ik zou in elk geval zijn reactie hierop willen horen. Een positieve ontwikkeling is enerzijds de uitkoop van die heel grote groep mensen onder de masten en anderzijds het doorschuiven van een aantal ondergrondse kilometers.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Hier zitten we dan bij dit algemeen overleg. De publieke tribune is goed bezet. Mijn twitteraccount is de laatste weken ontploft met allerlei reacties van mensen die zich terecht zorgen maken. Waar gaat een en ander over? Als politiek maak je altijd een afweging. Voor de PVV staat volksgezondheid op nummer één. Deze gaat voor alles. We praten over (vlieg)veiligheid, draagvlak en kosten. Bij de PVV staat op nummer 1421 het belang van de geel gestreepte pyjamarups.

In principe is mijn fractie blij met de 5,6 kilometer, die vanuit Zuid-Holland zou moeten komen. Ik heb hierover nog wel enige vragen. De provincie Zuid-Holland sputtert natuurlijk tegen en gebruikt ontsiering van het landschap en rupsende effecten als argumenten. Zoals gezegd, staan deze rupsen bij de PVV qua importantie op plaats 1421 van de ranglijst. Interessanter is wel de terechte constatering van de provincie Zuid-Holland over het gevaar voor de volksgezondheid in de kern, Nieuwe Wetering. De heer Jansen zei het net ook al. Als we ons bij de ene kern druk maken over de gezondheid, moeten we dat uiteraard ook doen bij de andere kern in Zuid-Holland. De minister kiest voor bovengronds bij die kern. Hoe ver komen die masten van de woningen? Wat wordt de situatie voor die mensen?

Over het oosttracé heb ik nog enkele vragen. Schiphol heeft dit dossier lange tijd achteroverleunend gevolgd zonder al te veel protest en is nu opeens in een zeer laat stadium de noodklok gaan luiden. Vanwaar deze ommezwaai van Schiphol en de direct hierop volgende beweging van de minister naar het westtracé?

Verder geeft de minister aan dat de keuze om over west te gaan de meest milieuvriendelijke optie is. Met welke onontdekte natuur moeten we nu weer rekening houden? De laatste keer dat ik daar keek, lag Schiphol er nog.

Overigens spreekt een tussenrapportage van het NLR van een aanvaardbaar risico wat betreft de vogelbewegingen en het botsingsrisico. De interferentie-effecten op technische installaties worden nog onderzocht. Waarom wachten we die bevindingen niet af? Dat zou naar de mening van de PVV heel wat ondergrondse kilometers kunnen besparen. De lagere masthoogte zou daar wellicht kunnen voldoen en zal in ieder geval een stuk goedkoper zijn. De bespaarde kilometers zouden wellicht kunnen worden aangewend bij Oostzaan. De brede oplossing om mensen uit te kopen door alle Nederlanders hogere tarieven te laten betalen, vindt mijn fractie nogal veelomvattend. Dit is een heel groot en ambitieus plan. Er zijn nog wel andere argumenten. Ik kan mij voorstellen dat mensen graag willen wonen waar ze wonen, omdat dat hun thuis is. Hoe wordt een en ander technisch uitgewerkt? Ik verwacht niet dat de minister dit nu al weet, maar het is wel een omvangrijke operatie.

Mijn fractie heeft respect voor de minister wat betreft het meedenken. De brief is duidelijk in goed overleg tot stand gekomen. De minister heeft goed geluisterd naar de vragen en de problemen van de Kamer.

Nogmaals, de PVV-fractie heeft hiervoor respect.

Ik kom op de techniek. Een wisselspanningskabel kan niet in de Nederlandse ondergrond. Dat is een technische exercitie. Wordt deze kabel dan nergens gebruikt of is er nergens internationaal een vergelijkbare situatie? De PVV-fractie gaat voor de optie, waarbij zo veel mogelijk wordt gekeken naar natuur die eigenlijk geen natuur is, zodat daar de kilometers kunnen worden gehaald. Met de PVV kan zaken worden gedaan over iedere kilometer Europese brandnetelnatuur, waar een mast een verrijking zou zijn. Graag zou ik een inventarisatie willen zien of horen van de hoeveelheid ondergrondse kilometers die we in totaal kwijtraken aan de Natura 2000-verplichtingen. Dan zouden we zowel het oosttracé als Oostzaan blij kunnen maken. Ik begrijp van Zuid-Holland dat een en ander nu slechts drie kilometer is. Dit komt door het verhaal met Nieuwe Wetering. Het lijkt me niet heel erg consistent als we het ene wel doen en het andere niet. Nogmaals, ik blijf erop hameren dat we moeten bekijken op welke manier we zo veel mogelijk uit de natuur halen. De PVV kijkt in eerste instantie naar Zuid-Holland. Vol verwachting klopt ons groene hart.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. Dat groene hart klopt bij mij dag in dag uit en is enigszins vol verwachting, zij het dat we hier vandaag enkele dingen tegen elkaar moeten zeggen. Het is niet de eerste keer dat we hierover spreken en heel misschien ook niet de laatste keer. We moeten vandaag wel een stukje opschuiven en richting een oplossing werken, omdat iedereen daaraan grote behoefte heeft. Voor de CDA-fractie is niets doen geen optie. Daarmee zouden we grote delen van ons land letterlijk in de kou laten staan, omdat de capaciteit dan onvoldoende is. Die is niet altijd meer even betrouwbaar. Niets doen is derhalve geen optie voor het CDA.

De heer Samsom heeft reeds erop geduid dat we hierover al zo vaak hebben gesproken, dat oplossingen die alleen maar applaus oogsten er zo langzamerhand niet meer zijn. Dat gezegd hebbend, wil ik mijn waardering uitspreken voor de poging die is gedaan in de brief van de beide ministers om mee te denken met burgers en bestuurders, maar ook met de Tweede Kamer. De Kamer heeft hierin extra zetten gedaan en gezegd dat zij het ultieme moet proberen, opdat iedereen er zo goed mogelijk uitkomt. Ik houd eraan vast dat meer dan 20 kilometer ondergronds op dit moment absoluut niet mogelijk is. Dit is nogmaals in de brief beschreven. Daarmee hebben we rekening te houden.

Ik heb nog enkele vragen aan de minister van I en M. In de brief wordt een ingewikkelde formulering gebruikt voor Schiphol. Er wordt gewezen op potentiële risico's van interferentie van magneetvelden op luchtvaartapparatuur. Het gaat om een relatief onbekend probleem. Dat is ook de reden waarom in wet- en regelgeving niet erop wordt ingespeeld. Het is goed om helder te maken waarom het hier wel gaat en welke potentiële risico's hieraan verbonden zijn.

Ik zou voorzichtig mijn steun willen uitspreken voor het voorstel van de beide ministers om verder te gaan met het westelijke traject. Het weghalen van 5,6 kilometer in Rijkswetering en Nieuwe Wetering en het ondergronds brengen van het traject langs de westzijde kunnen een oplossing zijn. Ik ben echter erg teleurgesteld over het feit dat hierover met niemand bestuurlijk is gesproken. Ik heb gedeputeerden en wethouders aan de telefoon gehad. Twee van hen zeiden dat zij de dag van tevoren wel tijdens een receptie door iemand namens van het ministerie even aan de jas waren getrokken over het feit dat dit het ongeveer zou zijn. Dat gesprek was echter niet langer dan drie minuten en derhalve niet serieus. Mochten we langs die westelijke route verder gaan werken, vraag ik beide ministers om een en ander op dusdanige wijze te

doen dat voor dat traject draagvlak wordt gecreëerd. Ik ben het met de heer Jansen eens dat, wat betreft het uitkopen en het verder komen met elkaar, elke prijsverhoging voor Nederlandse burgers eigenlijk ongewenst is, maar dat deze wel gerechtvaardigd is. Dan moet je ervoor zorgen dat je het beste ervan maakt (17 minuten) door soms niet alleen maar leuke dingen met elkaar te combineren. Het CDA zou zich hierin kunnen vinden. Voorwaarde is wel dat er ook bestuurlijk draagvlak moet zijn in de provincies en bij de lokale bestuurders die dit allemaal moeten toelichten, uitleggen en verdedigen richting hun burgers.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb nog een vraag over de nieuwe situatie in Nieuwe Wetering en Rijpwetering. Ik kan me eerlijk gezegd moeilijk voorstellen, dat, als daar 5,6 kilometer wordt weggehaald, er bestuurlijk of draagvlak onder de bevolking wordt gecreëerd. Dat lijkt mij iets te veel gevraagd, zelfs van deze twee ministers. Ik vind het ook niet erg redelijk. Ik vind dat de dorpskern ondergronds moet worden gekruist. Dat kost ongeveer een kilometer kabel. Vindt het CDA ook dat dat de bottom line moet zijn?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. Ik geloof niet dat ik heb gesproken over draagvlak. Ik heb gezegd dat lokale bestuurders zich moeten verdedigen in de richting van hun burgers. Maar goed, dat zal dan wel op band staan. Dat bedoelde ik in ieder geval te zeggen. Ik reken niet erop. Ik denk dat bewoners daar inderdaad teleurgesteld zullen zijn, omdat ze al wat verder zijn in het traject. Ik heb al eerder gezegd dat er geen mooie oplossingen zijn. Ik heb met interesse geluisterd naar het voorstel van de heer Jansen. Ik hoor graag de beantwoording van de beide ministers op dit punt. Mocht het zo zijn dat dit zonder grote risico's ook tot de mogelijkheden behoort, zal ik hieraan van harte mijn steun geven.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Vandaag is zo'n moment dat het vinden van een oplossing boven politieke tegenstellingen zou moeten gaan. Het aanleggen van de 380 kV- en 180 kV-netten zijn van belang voor iedere Nederlander en voor de Nederlandse economie. Dat belang maakt dat wij moeten kijken naar de best mogelijke inpassing, gegeven alle beperkingen die we hebben, een vol land en weinig ruimte. Pas als we dat hebben gedaan en we die kaders hebben, kunnen we ook uitleggen waarom sommige mensen in hun ogen pech hebben en andere mensen misschien geluk. Het zal duidelijk zijn dat we het niet een ieder naar de zin kunnen maken. Dat zien we ook aan de aanwezigen.

Voor de VVD is het uitgangspunt dat we vandaag een oplossing vinden voor heel Nederland met de twee casussen als aanknopingspunt. Het zou niet goed zijn als we iedere maand een debat hebben over de opschuivende lijn van de uitbreiding van die netten en iedere maand een discussie hebben met inwoners die al dan niet pech of geluk hebben. Wat de VVD betreft, bepalen wij vandaag die kaders en kunnen TenneT en het ministerie verder met de uitrol van dat noodzakelijke 380/150 kV-net. Wat betreft die 150 kV volgt de VVD de suggestie van de minister om te kijken naar de prioriteiten op dat net, om vervolgens te verkabelen. Dat kan behoorlijk budgetneutraal, omdat projectontwikkelaars winst kunnen maken bij de ruimte die vrijkomt. Ik zou derhalve graag een reactie willen van de minister over de planning van de uitrol van die 150 kV. Het 380 kV-net is lastiger. Het onder de grond brengen kan immers maar voor 20 kilometer. Daarin volgt de VVD de minister, omdat zij geen andere argumenten heeft gehoord om dat niet te geloven. Kees en Carine Lust uit Oostzaan zijn het gezicht geworden van 1300 gezinnen die onder de mast wonen. Hoe graag mijn fractie het iedereen naar de zin zou willen maken en hoe graag zij ook zou willen dat een en ander onder de grond kan worden gebracht, vertrouwt zij de uitspraak van de minister dat dit onmogelijk is. Daarom is goed dat er vandaag een einde komt aan de

onzekerheid en dat er een oplossing is voor die mensen. Het is goed dat zij uitgekocht kunnen worden en een royale schadevergoeding krijgen. De VVD-fractie weet dat dit niet de beste oplossing voor deze mensen is, maar beseft wel dat dit een einde maakt aan de onzekerheid die er leeft. Zij vindt dat goed. De brief laat zien dat de ministers zorgvuldig hebben gehandeld. Deze geeft ook het risico aan dat wij Kamerleden nemen, als wij beloften doen die we niet kunnen waarmaken. Het is onze rol om kaders te creëren en niet om met technische oplossingen te komen en te doen alsof wij een meerderheid in de Kamer hebben. Dat brengt risico's en legt een emotie in de maatschappij, waarvan ik niet zou willen dat de VVD-fractie die op zich zou nemen. Kamerleden zijn hiervoor niet. Een en ander creëert, zoals gezegd, de verkeerde verwachtingen. Kamerleden die wel verwachtingen creëren, moeten op de blaren zitten als zij zich branden. Ik zou van de minister graag een planning zien voor die 380 kV. Daarnaast zou ik graag zien op welke wijze de minister de afspraak gaat maken met de Energiekamer voor die uitkoop.

Ik kom op Hoofddorp. Over dat debat worden veel e-mails en tweets ontvangen. De VVD-fractie volgt daarin niet de lijn van Schiphol, dat meent dat het onveilig is. Er is een norm en het blijft onder die norm. Het kan dan niet zo zijn dat Schiphol aangeeft dat daarbovenop nog iets moet worden gedaan. In dat geval is de norm verkeerd of er is iets mis met de veiligheid van Schiphol en dan hebben we een heel ander debat. De argumentatie van de beide ministers gaat voorbij die discussie van enkel Schiphol. De ministers geven aan dat zij met het weghalen van een stuk kabel uit Rijkswetering de situatie aan de westkant als meest milieuvriendelijke variant kunnen doe. Dit is ook voor mensen de beste variant, hetgeen de VVD belangrijk vindt. Mijn fractie volgt ook de SP om die ene kilometer bij Rijkswetering wel onder de grond te houden. Ik kan het niet verkopen dat we ineens iets gaan weghalen bij mensen, die in alle vertrouwen daarop hebben kunnen rekenen. Er blijft derhalve 4,6 kilometer voor de westvariant.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een voordeel vandaag. Ik neem dit dossier over van een collega. Ik wordt derhalve niet gehinderd door het verleden van een langslappend dossier en kan me beperken tot het goed kijken naar het heden. Dat maakt dat ik wat vrijer over een en ander denk.

Ik begin bij het uitgangspunt van de minister. De minister zegt dat burgers boven natuur gaan. Bij de GroenLinks-fractie zit dat anders. Bij haar gaan burgers en natuur boven geld. Bij haar staat techniek ten dienste van mensen en zijn de mensen niet ondergeschikt aan de techniek. Bij de cases Oostzaan en Haarlemmermeer valt me op dat dat laatste wel gebeurt. Het lijkt te gaan om geld, ook al wordt er geschermd met technische zaken waarover geen duidelijkheid is. De burgers worden ondergeschikt gemaakt aan de techniek van TenneT. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het is wetenschappelijk bewezen dat de 0,4 microtesla daadwerkelijk tot een verhoogde kans op kinderleukemie kan leiden. Dit verdient alle aandacht. De techniek dient altijd ondergeschikt te zijn aan het belang van mensen.

Ik kom op het motief van Schiphol inzake oost en west. De heer Leegte heeft het hierover al enigszins gehad. Ik heb nog steeds geen steekhoudend argument gehoord waarom een en ander bij Schiphol niet aan de oostkant onder de grond zou kunnen, of waarom het zelfs niet boven de grond zou kunnen. Voor mij is niet bewezen dat de veiligheidsnormen zijn overschreden. Het NLR heeft zich hierover nog niet uitgesproken. Ik wil een keihard verhaal horen van de minister waarom een en ander bovengronds niet mogelijk zou zijn. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor onder de grond. De minister zegt in zijn brief over de 20 kilometerbeperking heel letterlijk: «Voor Nederland geldt de komende jaren een technische beperking tot circa 20 kilometer.» Dat zijn twee voorbehouden,

voorlopig en een circa 20 kilometergrens. Hoezo voorlopig? Is het nu wel of niet veilig? Waarom is het dan voorlopig? Bij een circa 20 kilometergrens stel ik dat dat 29 kilometer circa 20 kilometer is, ook omdat er elders ter wereld al tot 40 kilometer wordt gegaan. Dan wil ik gewoon keiharde argumenten van de minister horen waarom het elders wel kan en in Nederland niet.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik begrijp heel goed dat die vraag weer op tafel komt. Het vraagt wel keihard om een herhaling van zetten. In de vorige kabinetsperiode hebben we, overigens eendrachtig met de GroenLinks-fractie, tegen de minister aangeleund voor een oprekking van die 20 kilometer. Dat eindigde in de uiteindelijke stellingname van de regering in de trant van: «Wij nemen geen verantwoordelijkheid voor meer dan 20 kilometer. Als de Kamer dat wel wil, moet zij maar een andere regering zoeken en die zal dat overigens ook niet doen.» Ik snap het wel en die cri de coeur zou ik ook wel willen uiten. Ik vraag de heer Braakhuis om dit debat hier niet nog een keer geheel over te doen, tenzij de minister in zijn eerste vier woorden zegt dat de heer Braakhuis gelijk heeft en dat hij 40 kilometer ervan maakt. Dat zal hij echter niet. Laten we derhalve dit debat niet nog een keer overdoen.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Nee, prima. Als ik vroeger vroeg waarom iets moest, had mijn vader wel eens de neiging om te zeggen: «Omdat ik het zeg.» Dat lijkt hier ook enigszins door te klinken. De minister zegt het en dan gaan we er allemaal achteraan lopen. Zo zit ik niet in elkaar. Prima als de minister een steekhoudend argument heeft. Ik snap nog niet waarom het elders wel kan en hier niet. Ik wil de discussie niet opnieuw beginnen. Ook bij de PvdA blijft de bovengrondse variant openstaan. Ik ben zeer bereid om hiervoor te opteren. Laat Schiphol dan maar met de bewijzen komen. Ik vind het eigenlijk wel wrang dat datzelfde Schiphol ons herinnert aan normen, terwijl het zelf een instituut is dat continu de footprint inzake geluidsnormen overschrijdt of weet te verleggen.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is niet omdat de minister het zegt. Wij hebben uitgebreid en lang erover gediscussieerd. Ik wijs de heer Braakhuis erop dat zijn fractie toen de minister het tot viermaal toe zei, geen motie van wantrouwen of anderszins heeft ingediend om ervoor te zorgen dat de minister aan de kant geschoven werd voor een ander die iets anders zou zeggen. Nogmaals, ik snap het, ik begrijp het. Laat de heer Braakhuis echter niet proberen een debat te hernemen dat al is gevoerd.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Prima, ik zal niet opnieuw beginnen. We gaan lekker boven de grond, mits een en ander maar aan de oostkant bij Schiphol ligt. Laat Schiphol zijn eigen bijdrage leveren aan dat stuk.

De heer **Leegte** (VVD): Waar was GroenLinks toen we hier besloten zittingen hadden om te praten over die technische keuzes? Er zaten toen geen mensen op de tribunes zaten voor wie een mooie show kon worden opgevoerd. Dit is juist een technisch debat, waarbij we ons hebben voorgenomen om het niet politiek te maken en een vluggertje te maken in je eentje om een verwachting te creëren, die we niet kunnen waarmaken. Waar was GroenLinks toen we dit voorbereidden?

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Nogmaals, ik neem dit dossier over. Ik kan de heer Leegte daarop niet antwoorden.

De heer **Leegte** (VVD): GroenLinks is toch meer dan één persoon? De Partij voor de Dieren is steeds erbij geweest en heeft gezegd dat een en ander niet kan. Ik vind dit een te makkelijk argument., zeker voor een



situatie waarbij zo veel emoties zijn en waar mensen zo lang bezig zijn en iedereen zo betrokken is bij dit dossier. Hiermee komt de heer Braakhuis niet weg.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Ik moet het doen met alle documentatie die ik heb. Mijn partij is goed voorzien van informatie. Die heb ik volledig doorgenomen. Met alle respect, een technische briefing is niet het enige wat hier de redding gaat brengen. Bovendien loopt dit dossier al vijf jaar en zo dik is het dan ook.

Voorzitter. Ik kom op Oostzaan. Het argument van de minister op dit punt is dat er geen uitzonderingen moeten worden gemaakt. Hij zegt dat het overal al ellende is, dat dat jammer is, maar dat we dat voortaan zo houden. Ik gebruik dan echter een oud spreekwoord: «Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.»

De minister schrijft in zijn brief dat hij geen uitzonderingen wil maken. Ik hoor dat graag.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Wat denkt de heer Braakhuis van hetgeen in de brief staat? Er zijn reeds brieven gekomen van mensen op andere plaatsen die te maken hebben met de 150 kV of andere masten. Er zijn immers veel andere situaties, waar een en ander precies hetzelfde is. Is de heer Braakhuis ook van het principe gelijke monniken, gelijke kappen door heel Nederland?

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Nee, blijkbaar niet. Blijkbaar vind ik dat we nu voor een beslissing staan die mogelijk wel gevolgen heeft voor de toekomst, maar het verleden niet geheel kan herstellen. We moeten ophouden met hetgeen tot nu toe niet goed is gedaan, moeten we ophouden. We moeten ervoor zorgen dat we burgers en natuur boven de techniek stellen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Vindt de heer Braakhuis dat we dat voor Oostzaan wel zouden moeten doen, maar dat we dat voor al die andere situaties in andere plaatsen in Nederland, waar zich precies dezelfde situatie voordoet, niet zouden moeten doen?

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): We moeten zo veel mogelijk proberen te bereiken wat we nu willen bereiken, de burgers ontzien. Dat betekent dat het niet altijd ondergronds kan. Ik geloof wel dat er een beperking zit op de lengte van zo'n ondergronds tracé. Heus wel. Ik twijfel echter enigszins aan die 20 kilometer. Als we bovengronds gaan, moeten we ook echte een optimum zoeken, ook al is het een stukje om en wat duurder.

Mevrouw **Verburg** (CDA): De heer Braakhuis geeft geen antwoord op mijn vraag.

De **voorzitter**: De heer Braakhuis gaat over zijn eigen woorden.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dit wordt te veel populisme.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Het verbaast me dat van rechts te horen, maar goed.

Voorzitter. Als het bij Oostzaan niet onder de grond zou kunnen, is er toch die Noordzeekanaalroute? Dit is een route die volgens mij door dun bevolkt gebied gaat langs dat Noordzeekanaal. Ik heb begrepen dat dit op zich zou moeten kunnen, maar ik hoor heel graag waarom de minister het uitsluit. Waarom ziet hij dit als een onmogelijkheid?

De **voorzitter**: Richting het publiek merk ik op dat wij ons best hebben gedaan om naast de publieke tribune hier ook een meeluisterzaal in te

richten. We hebben inmiddels bericht ontvangen dat er nog circa 100 mensen buiten staan. Aan hen kunnen wij geen plek bieden. Dat is de reden voor de onrust. Mensen krijgen wellicht mailtjes of sms'jes. We kunnen gewoonweg niet hieraan tegemoetkomen, omdat er geen andere ruimte is. Er is echt alle moeite gedaan. Meer dan het beschikbaar stellen van de beschikbare ruimtes, kunnen we niet doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Nederland is een van de dichtstbevolkte landen in de wereld. Zestien miljoen mensen op dit heel kleine stukje aarde. Zestien miljoen mensen die hier wonen, werken, reizen en energie gebruiken. Ruimte is schaars, vooral in de Randstad. Ruimtelijke ordening is daarom continue een proces van lastige belangenafwegingen. Dit vraagt van de gemeenten, provincies, rijksoverheid en ook van betrokken burgers realisme. Soms is er simpelweg geen win/win te vinden waarmee iedereen blij is. Dan moeten we ons echter inspannen om de overlast te minimaliseren. Het kabinet is er met TenneT van overtuigd dat er niet meer dan 20 kilometer aan hoogspanningskabels in heel Nederland onder de grond kan worden gelegd. Dat als vertrekpunt nemend, kiest D66 voor een aanpak op basis van de drie pijlers veiligheid, proportionaliteit en houdbaarheid. Veiligheid is de randvoorwaarde. Voor de veiligheid van mensen op de grond geldt een gezondheidsnorm van 0,4 microtesla. Ik heb het dan over je eigen huis en tuin. Voor huizen waarbij de straling structureel hierboven komt, moeten we inderdaad mensen faciliteren om desgewenst te vertrekken. Voor de veiligheid van de mensen in de lucht geldt ook dat we interferentie moet voorkomen bij Schiphol. Het gaat immers niet alleen om Schiphol als locatie, maar ook over de reizigers die in de lucht hangen.

Hoe staat het nu met dat onderzoek van het NLR? Is dat een extra reden of de reden om niet langs oost te gaan? Als dat de reden is, zou ik het logisch vinden om dat onderzoek af te wachten. Als het een extra reden is, dan is het een iets ander verhaal. Bij de uitwerking van de inzet moeten we rekening houden met zowel proportionaliteit als houdbaarheid. Ik kom op de proportionaliteit. Alle mensen hebben baat bij de hoogspanningsnetten. Slechts een kleine groep mensen heeft er nu directe last van. Daarom vindt mijn fractie het redelijk dat alle Nederlanders via de socialisering van de kosten bijdragen aan de maatregelen voor de veiligheid van omwonenden die ik net noemde. We mogen ook wel kritisch bekijken wat de reële kosten zijn.

Mensen die niet konden voorzien dat er een nieuwe hoogspanningsmacht bij hen in de buurt kwam of die te maken krijgen met de straling van boven de norm van 0,4 microtesla in hun woning of tuin, moeten we de mogelijkheid bieden om te verhuizen. Als mensen echter bewust een huis hebben gekocht dichtbij bestaande masten, kan ik me voorstellen dat we vooral kijken naar de waardedaling die het gevolg is, bijvoorbeeld van een opgetreden spanningsverhoging. Hiermee maken we het voor mensen mogelijk om te besluiten te verhuizen zonder een financiële strop. Dat is voor mijn fractie essentieel. Het gaat immers om bedragen waarmee je mensen niet kunt opzadelen. Is de minister dat met D66 eens? Ik kom op de hoeveelheid en de snelheid. Ook in de pers hebben wij berichten kunnen vernemen dat het om ongeveer 500 mln. zou gaan. Daarin werd gesproken over een uitrol van 25 jaar. Eerder in een brief van TenneT werd gesproken over een uitrol van 10 jaar. Kan de minister hierover al wat meer zeggen?

Minister **Verhagen**: Ik ben niet verantwoordelijk voor de krant.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik weet dat de minister niet verantwoordelijk is voor de krant. Het zou echter fijn zijn als hij een reactie kan geven. Voorzitter. Ik kom op het besluit oost versus west. Waarom wordt er teruggekomen op de eerder en zorgvuldig voorbereide keuze voor het

oosttracé? De heer Samson refereerde ook al hieraan. Het lijkt me belangrijk voor het vertrouwen in de overheid dat ook op die vragen een eenduidig antwoord is.

Een volgend punt is de houdbaarheid. D66 vindt dat die 20 kilometer ondergronds zo efficiënt mogelijk moet worden ingezet. Daarbij leek het mogelijk om een paar kilometer te verplaatsen. Ik dank de ministers voor hun inzet om te bekijken op welke plek we de kilometers kunnen inzetten, zodat voor de meeste mensen de veiligheid wordt verhoogd. Doe je dat niet, dan schuif je de hete aardappel gewoon van links naar rechts. Gelijke monniken, gelijke kappen is voor D66 het juiste adagium op dit punt. Ik vraag de minister om bij zijn aanpak goed te onderbouwen op welke wijze hij zo veel mogelijk mensen vrijwaart van de overschrijding van de norm. Het is niet mogelijk om iedereen gelukkig te maken in dit dossier. Hiervoor waarschuwde ik net al. Het kan naar verwachting van mijn fractie beter. Ik ben derhalve blij met hetgeen de minister hierover heeft gezegd. Het is niet de eerste keer dat we ruimte zullen moeten zoeken voor energieprojecten en het zal ook niet de laatste keer zijn. Kan de minister in dit kader aangeven of hij in de toekomst nog eventuele verzwaringen van het netwerk verwacht? Mijn fractie is voorstander van een groot Europees energienetwerk. Dat zullen we nodig hebben als we een naar een werkelijke vergroening van onze energiemix willen gaan. Ik wil graag dat we nu voor een oplossing kiezen, die ook op de langere termijn houdbaar is.

Ten slotte heb ik een kleine reactie op de vraag van de SP over Rippwetering. Wellicht valt 21 kilometer wel onder circa 20 kilometer. Dat zou heel veel problemen kunnen voorkomen.

**Minister Verhagen:** Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng en voor hun duidelijke besef dat het gaat om moeilijke keuzes die mensen raken. Het debat moet op een zo zuiver mogelijke wijze worden gevoerd, waarbij veiligheid, proportionaliteit en houdbaarheid uitgangspunten zijn. Ik ben het met de Kamer eens dat het algemeen moet worden gediend. Gelijke monniken, gelijke kappen. Met andere woorden, er moet niet alleen een oplossing worden gevonden voor een groep die toevallig het meest op de voorgrond treedt, maar ook voor de andere groepen. Er moet een oplossing worden gevonden die technisch haalbaar is en zo weinig mogelijk mensen raakt. Ik proef dat bij de Kamer en daarmee ben ik blij. Een en ander raakt mensen. Dat is ook te zien aan het feit dat er zo veel mensen aanwezig zijn, die direct belang hebben bij en ook direct belangstelling hebben voor de besluitvorming en de debatten die wij hier voeren. Juist het feit dat je dat op een zo zorgvuldig mogelijke wijze wil doen, is de aanleiding geweest dat zowel minister Schultz als ikzelf heel serieus hebben gekeken naar de inbreng, wensen, ideeën van de Kamer en de reacties vanuit de samenleving. Dat is ook de reden geweest dat minister Schultz en ik gisteren een brief hebben gestuurd, waarin we nader op een aantal zaken zijn ingegaan. In de eerste reactie van de Kamer kwam het voorstel naar voren om het 380 kV-net ter hoogte van Hoofddorp aan de oostzijde te leggen. Daarnaast werd de optie genoemd om de voor het Groene Hart gereserveerde kilometers in te zetten in Oostzaan en aan de oostkant van Haarlemmermeer. Ten slotte kwam ook reactie van de regering aan de orde op de brief, die TenneT aan de Kamer heeft gestuurd over Oostzaan.

De minister van I en M zal specifiek ingaan op de vragen van de Kamer over de veiligheid van Schiphol en de wet- en regelgeving, de gebiedsontwikkeling bij Haarlemmermeer en op algemene vragen over het magneetveldenbeleid. Dat wil niet zeggen dat deze onderwerpen geheel niet aan de orde komen in mijn beantwoording. Ik vraag de Kamer hiermee rekening te houden met haar interrupties.

Ik zal met name ingaan op de keuze voor het westelijk tracé versus het oostelijk tracé, de situatie rond Oostzaan en de bredere problematiek,

waarvoor alle Kamerleden terecht aandacht hebben gevraagd. Met veel leden van de Kamer is het duidelijk om voorop te stellen dat de realisatie van een 380 kV-verbinding urgent is. Het energienetwerk in de Randstad wordt steeds kwetsbaarder. Ondanks het feit dat je probeert om besluiten zo lang mogelijk te bespreken en van alle voors en tegens te voorzien, is er eigenlijk geen tijd meer om de besluitvorming verder uit te stellen. De situatie van het net is dusdanig kwetsbaar, dat voor de energievoorziening van burgers en bedrijven in de Randstad besluitvorming noodzakelijk is. Half april heb ik samen met minister Schultz de Kamer een brief gestuurd, waarin wordt aangegeven dat ervoor gekozen is om een tracé van de Randstad 380 kV-verbinding aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer aan te leggen. Ik heb op zich begrip voor de verwarring – ik denk dat dat in deze context het beste woord is – die is ontstaan bij de Kamer over die keuze. Mijn voorganger heeft begin 2009 met de Kamer de discussie gevoerd over een oostelijk tracé. Destijds is aangegeven dat een oostelijk tracé alleen mogelijk is als daarbij slechts drie kilometer verkabeling nodig is. Met de Kamer is toen zeer nadrukkelijk afgesproken dat alle overige kilometers elders zouden worden ingezet. Dat was de beperking. We hadden te maken met drie kilometer, hetgeen in overleg met de Kamer tot stand was gekomen. Op basis van de gegevens die destijds bekend waren, had het tracé aan de oostkant natuurlijk de voorkeur. We zijn twee jaar verder. Het feit dat we op een ander keuze zijn uitgekomen, heeft niets te maken met de nieuwe regering, maar met de informatie die beschikbaar is gekomen en de problemen waartegen we zijn aangelopen in die afgelopen twee jaar.

Zoals de Kamer weet, heeft Schiphol grote bezwaren geuit tegen een grotendeels bovengronds tracé aan de oostkant. Ik wil onderstrepen dat het niet om de locatie Schiphol gaat, maar om de veiligheid van mensen die vliegen. Mevrouw Van Veldhoven heeft dit hier ook zeer nadrukkelijk naar voren gebracht. Als een vliegtuig op dit punt meer gevaar zou lopen, gaat het niet om de locatie Schiphol, maar puur om veiligheid in de rechtstreekse zin.

Een geheel ondergronds tracé is op grond van het beperkte aantal beschikbare kilometers niet mogelijk, ook niet als alle overige kilometers uit de Noordring hier zouden worden ingezet. Dat zou te makkelijk zijn. Het zou ook mijn voorkeur hebben om 40 kilometer ondergronds te gaan. Wat zitten we allemaal moeilijk te doen? Leg alles ondergronds, want dan hebben we al die moeilijke discussies niet en kunnen we overal populair zijn. Zo makkelijk is het echter niet. Keuzes maken en besluiten nemen zijn heel moeilijk, niet alleen voor de Kamer, maar ook voor degenen die die verantwoordelijkheid dragen. Als het zo makkelijk zou zijn geweest om over te gaan op 40 kilometer ondergronds, waarom zouden wij ons dan al deze ellende op de hals halen? Dan hadden we een en ander toch meteen onder de grond gelegd? We zijn niet gek.

Minister Schultz zal nader ingaan op de algemene vragen over vliegveiligheid. Er is een aantal opmerkingen gemaakt over het feit dat nu opeens de bezwaren van Schiphol boven tafel komen. Ik wil benadrukken dat Schiphol altijd betrokken is geweest. Zijn veiligheid is meerdere malen aan de orde geweest. Het tracé voldeed aan de wet- en regelgeving. Overigens dient bij een bovengronds tracé op een aantal punten ontheffing te worden gevraagd vanwege hoogtebeperkingen. De grens wordt hierbij wel degelijk opgezocht. Schiphol heeft verschillende keren gewezen op de risico's die verbonden zijn aan de obstakels in de buurt van start- en landingsbanen. Naderhand is ook gewezen op potentiële risico's van interferentie van magneetvelden op luchtvaartapparatuur. Dit is op zich en relatief onbekend probleem, dat in de huidige wetgeving niet is meegenomen. Minister Schultz zal verder hierop ingaan, TenneT heeft derhalve opdracht gekregen om dat onderzoek te doen en dat onderzoek loopt nog.

De reden waarom wij gekozen hebben voor het westtracé, los van de risico's op eventuele calamiteiten, was ook een aantal andere argumenten, zoals de hoge kosten voor het tracé aan de oostkant en de mogelijkheid om het tracé goed te combineren met het Westflankproject. Volgens de wetgeving die hiervoor geldt, houdt het westelijk tracé voldoende afstand tot de wijk Floriande. Dit tracé wordt bovendien beoordeeld als het meest milieuvriendelijke alternatief. Het is goedkoper dan het alternatief aan de oostkant. De masten die daar gebruikt kunnen worden zijn minder belastend voor de omgeving dan de portaalmasten, die aan de oostkant gebruikt zouden moeten worden. Deze hebben een groot ruimtegebrek en zijn extra laag, waardoor zij veel zichtbaarder zijn in de omgeving. Een bovengronds tracé aan de westkant kan op verantwoorde wijze plaatsvinden. Dat is de reden waarom wij in zijn algemeenheid hebben gekozen voor het westelijk tracé. Tegelijkertijd wil de regering samen met de Kamer kijken naar mogelijkheden om de voor dit traject beschikbare ondergrondse kilometers zo goed mogelijk in te zetten. Dit staat ook in de brief. Zowel enkele Kamerleden als de regering hebben gezegd dat mensen zeer nadrukkelijk boven koeien gaan.

De heer **Samsom** (PvdA): We gaan nu over naar het zoeken van oplossingen. Daarvoor moeten we ook de tijd hebben. Ik wil even terugkomen op de reden waarom mijn fractie zich zo gebonden voelt aan de gemaakt keuze voor oost, die gewoon bovengronds loopt. Mijn fractie vindt dat de regering hiertoe ook zou moeten besluiten. De minister formuleert een en ander lossers dan destijds werd gesteld. Hij zegt dat we wel langs oost wilden, maar dat hiervoor drie kilometer kabel nodig was. Dat klopt, maar die was ook gereserveerd. Dat staat in de brief van december 2008. Het was nodig en het was er. Klaar. Daarmee vormde een en ander geen voorwaardelijkheid. Aan die voorwaardelijkheid was voldaan.

Minister **Verhagen**: Ik heb meer kilometers nodig. Dat is het punt.

De heer **Samsom** (PvdA): Nee, er stond dat er drie kilometer nodig was en dat die werd gereserveerd. Er staat: «Onderzoek heeft uitgewezen dat voor het voorgenomen oostelijk tracé drie kilometer kabel nodig is.» Mijn fractie heeft toen gevraagd of die drie kilometer er was. Het antwoord was: «Ja, die is er.» Daarmee kon de keuze worden bestendigd. Dat is mijn stelling.

Schiphol is het andere punt dat nu komt invliegen, excusez le mot. De minister zegt dat Schiphol vanaf het begin betrokken is geweest. De PKB bestaat uit een aantal delen, waaronder een vrij dik boekje met zienswijzen van mensen die zich terecht menen te moeten bemoeien met deze keuze. Schiphol staat niet hiertussen. Schiphol heeft zich indertijd niet bemoeid met deze keuze. Er is wel onderzoek gedaan. Godzijdank hoeft Schiphol daarom niet te vragen, want dat doen we vanzelf. Pas op het allerlaatste moment is Schiphol binnengekomen en nog steeds heeft het geen sluitend argument. Heeft de regering zich, evenals de PvdA-fractie, hiermee niet gebonden aan die keuze voor dat oostelijk tracé? De minister kan weliswaar hierop terugkomen, zoals hij dat nu heeft gedaan in zijn brief. Dit is echter een zware keuze.

Minister **Verhagen**: Ik heb twee dingen. Om te beginnen stel ik niet het al dan niet hebben van die drie kilometer ter discussie. Ik stel wel ter discussie het feit dat ik meer dan drie kilometer nodig heb om, gelet op de inzichten die we inmiddels hebben, de veiligheid hoe dan ook te garanderen. De heer Samsom heeft gelijk dat Schiphol pas in een laat stadium met de echte bezwaren op de proppen is gekomen. Het gaat derhalve om die interferentie. De afweging of ik dat risico met betrekking tot de interferentie ga lopen, met de mogelijkheid dat er vliegtuigen naar

beneden komen, vind ik volstrekt onverantwoord. Dat risico kan ik niet nemen. Het zou volstrekt onverantwoord zijn als ik als de minister of de regering zou zeggen: «Het is nog niet helemaal goed bewezen, maar of er vliegtuig neerstort zien we dan wel weer.» Dat zou toch volstrekt onverantwoord zijn? Met alle respect, ik wil dat risico niet nemen. Ik heb meer dan die drie kilometer nodig, maar dat heb ik niet.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is dan opgehelderd, maar er komt eigenlijk een meer zorgelijke zaak hierachter vandaan. De minister neemt de Kamer, zichzelf en iedereen in dit land mee door een lange PKB-procedure – we klagen altijd dat die zo lang is, maar zeggen trots dat die zo zorgvuldig is – waarin dit punt niet naar voren is gekomen. Een jaar lang heeft de minister mij meegenomen en ik heb mij laten meenemen met enthousiasme, overtuiging en een kritische houding. Aan het einde van de rit concludeerden de Kamer en de minister in zijn brief dat een en ander mogelijk is, met portaalmasten enzovoorts. Vervolgens komt er iets binnen wat we toen al hadden moeten weten. Dit is zorgelijk. Het gaat niet om een debat op een achternamiddag. Het gaat om een PKB-procedure.

Minister **Verhagen**: De heer Samsom stelt dat Schiphol niet betrokken was. Los van de PKB-procedure is er gedurende het gehele traject natuurlijk continu overleg geweest tussen de ministeries en Schiphol. Dit staat los van de vraag of Schiphol een formele rol heeft in het PKB-traject of niet. Daarnaast is ook het westelijk tracé meegenomen in de PKB-procedure. De heer Samsom moet niet doen alsof er alleen is gekeken naar het oosttracé. Beide trajecten zijn meegenomen. In wezen komt ook uit die PKB-procedure naar voren dat het westelijk tracé wel degelijk past binnen de gestelde normen.

De heer **Samsom** (PvdA): Er is gekozen voor oost.

De **voorzitter**: De heer Samsom heeft zijn interruptie gehad. We gaan verder.

Minister **Verhagen**: Je hebt een keuze op basis van een voorkeur. Dat is de start. Op basis van een voorkeur gingen we uit van het oostelijk tracé, mede gelet op hetgeen gewisseld was met de Kamer. Daarna komt de uitwerking en het onderzoek. Daaruit kan een andere conclusie naar voren komen. Op het moment dat je dit allemaal van te voren weet en de inzet ook de uitkomst is, hoef je die hele PKB verder niet meer te doen. Laten we elkaar in dat geval niets wijs maken. Je begint dus met een voorkeur. Op basis van hetgeen gewisseld is tussen de regering, mijn voorganger en de Kamer, had het oostelijk tracé de voorkeur. Vervolgens is bekeken of dit mogelijk is. Daarnaast is besloten ook een westelijk tracé te laten onderzoeken om de voors en tegens daarvan te bezien. De Kamer moet niet roepen dat ik toen dat heb gezegd. Ik had anders toch helemaal geen besluit meer hoeven nemen? We wegen alle voors en tegens nog eens goed, waarna we tot een definitief besluit komen. Vervolgens kom je op een ander punt. Er wordt gekozen voor dat westelijk tracé. Dat roept allerlei bezwaren op. Als dat niet zo was, dan hadden we hier vandaag niet gezeten. We bekijken op welke wijze we deze het beste kunnen oplossen. Hoe kunnen we de uitgangspunten algemeen belang, proportionaliteit, houdbaarheid en mens boven dier het beste vormgeven? Met de brief heeft de regering aangegeven dat zij niet doof en blind is voor argumenten en bezwaren die tegen het besluit naar voren zijn gekomen. We gaan op bekijken op welke wijze we het beste kunnen komen tot een besluit, dat recht doet aan de uitgangspunten die ook door de Kamer worden gedeeld.

De heer **Paulus Jansen** (SP): De minister redeneert dat hij niet om de oost kan, omdat hij slechts drie kilometer ondergronds heeft, hetgeen niet voldoende is. Toen ik met de heer Leegte en mevrouw Verburg op zoek ging, hebben wij uiteindelijk vierenhalve kilometer opgespoord die onder koeien liep en die we dus nu onder mensen kunnen inzetten. De minister mag deze vierenhalve kilometer optellen bij datgene wat hij heeft voor de oostvariant.

De conclusie van de SP-fractie was dat het mogelijk is om de kop van de startbanen, de Polderbaan en Kaagbaan, volledig ondergronds te doen. Dan ben je die portaalmasten kwijt, waaraan de minister en mijn fractie zo'n hekel hebben. Je houdt dan alleen die westkant over evenwijdig met de startbaan. Deze komt op een kilometer afstand van de startbaan. Dat betreft een niveau van ver onder de 0,1 microtesla. Er is niet aangetoond door de studies van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium dat het ook maar enig effect heeft. Als we rationele politiek bedrijven, blijft mijn grote dilemma de vraag waarop we dan dit besluit baseren.

Minister **Verhagen**: Over de inzet van de beschikbare kilometers wil ik met de Kamer spreken. De heer Jansen veronderstelt dat als we een en ander bij Schiphol helemaal ondergronds doen, we het probleem opgelost hebben. We hebben dan inderdaad één probleem opgelost. Ik heb daar echter negen kilometer nodig en die heb ik niet. Op grond van de discussie die we nu gaan voeren heb ik weliswaar meer dan de drie kilometer die was voorzien, maar ik heb er geen negen. Die zou ik nodig hebben om het verhaal met Schiphol op te lossen. De vraag is op welke wijze je het aantal beschikbare kilometers ondergronds maximaal kunt oprekken en hoe je dit het beste kunt inzetten. Ik kom dadelijk nog op de circa één kilometer, waarmee mevrouw Van Veldhoven heel creatief omging, overigens op een constructieve wijze.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik vind het een grote vooruitgang als de minister die vierenhalve kilometer langs Floriande legt. Laten we het hierover eens zijn. Het gaat er vooral om dat de minister kiest voor die westvariant. Hij heeft ook noordelijker, evenwijdig aan die startbanen, nog ondergrondse kilometers nodig. Ik zie totaal niet in wat daarvan de ratio is. Hiervan is geen wetenschappelijke onderbouwing. Een en ander ligt op flinke afstand van een startbaan. Het gaat om niveaus die ver onder die 0,4 microtesla liggen, waarlangs mensen normaal wonen. Ik begrijp de reden niet waarom dit zo hard nodig is voor Schiphol. Ik ben toch heel ver meegegaan met de poging van de minister?

Minister **Verhagen**: Ik apprecieer het dat de heer Jansen ver met mij meegaat. Het is überhaupt wenselijk dat ik steun krijg. In zijn algemeenheid geeft dit aan dat de heer Jansen op een rationele wijze de discussie wil voeren, teneinde een zo goed mogelijke oplossing te vinden. De minister van I en M zal nader ingaan op de veiligheid en wet- en regelgeving ten aanzien van Schiphol. De stelling dat de regering geen enkel risico wil lopen met vliegveiligheid, heeft de doorslag gegeven. De directe risico's kunnen dusdanig groot zijn, dat de regering het onverantwoord vindt om stappen te zetten die kunnen leiden tot fatale ongevallen. De Kamer moet dit op zich met mij eens zijn. Dat is een ander verhaal dan dat je moet bewijzen of een en ander al dan niet waar is. Als het risico bestaat dat magneetvelden de (vlieg)veiligheid in gevaar brengen, is het onverantwoord dat de regering een dergelijk besluit neemt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had enigszins dezelfde vraag die net werd gesteld. Is 5,6 plus 3 niet circa 9? Zijn we daarmee dan niet nabij de oplossing? We kunnen nooit voor 100% risico's uitsluiten. Het onderzoek loopt nog. De minister gaf aan dat we niet lang meer kunnen wachten met de besluitvorming. Hoe lang duurt het echter nog om dat onderzoek af te

ronden? Wellicht kan uit het onderzoek komen of er al dan niet sprake is van een risico. Als dit zo doorslaggevend is, zou ik graag van de minister weten hoe lang er nog moet worden gewacht op dat onderzoek.

Minister **Verhagen**: De minister van I en M zal nog nader ingaan op de duur. Je kunt niet voor 100% risico's uitsluiten. Ik ben dat volledig met mevrouw Van Veldhoven eens. Je moet ook geen risico's opzoeken. Mevrouw Van Veldhoven verwijst deels naar het probleem van de heer Jansen inzake de hoeveelheid kilometers. Het oplossen van het probleem is niet zo eenvoudig. Het is niet zo dat ik drie kilometer bij Schiphol nodig heb en dat het daarmee is opgelost. We hebben het dan alleen over Hoofddorp-Oost. We hebben het dan niet over het oplossen van de problemen met de Polderbaan, die we gaan creëren met het oostelijk tracé en datgene wat ertussen zit. Nogmaals, makkelijke oplossingen zijn er niet. Als het zo eenvoudig was geweest, hadden we dat natuurlijk gedaan. De regering wil graag samen met de Kamer de mogelijkheden bekijken om de voor dit traject beschikbare ondergrondse kilometers zo goed mogelijk in te zetten, uitgaande van het adagium dat mensen boven koeien gaan.

De heer **Leegte** (VVD): Ik blijf een beetje herkauwen op de kwestie-Schiphol, omdat ik deze niet geheel begrijp. Volgens mij hebben wij veiligheidsvormen en voldoen beide varianten aan die normen. Schiphol wil daar wat extra's bovenop hebben om een en ander zeker te weten. Of we hebben een norm die goed is en waaraan we ons kunnen houden of die norm is niet goed, zodat we andere debatten moeten voeren. Overigens bevreemdt het mij dat Schiphol zegt dat een en ander cruciaal is voor zijn veiligheid, maar dat het zo lang niet heeft meegedaan in het proces. Hoe staat het dan met de veiligheid van Schiphol? Moeten we dan geen parlementaire enquête organiseren om te bekijken hoe het hiermee staat, als je op dit soort momenten zo lang niet meedoet? Ik vind dat argument van Schiphol niet zo sterk. De andere argumenten volg ik, maar op dit punt blijft die twijfel hangen en kan ik het ook niet uitleggen naar mensen die zeggen dat een en ander vanwege Schiphol gebeurt. Dat is ook de reden van mijn vraag. Ik wil het gevoel weghalen dat Schiphol ineens roept en daarmee zijn zin krijgt. De afweging is, los van Schiphol, zorgvuldig en gedegen.

Minister **Verhagen**: Minister Schultz zal nader ingaan op Schiphol. Het staat de Kamer inderdaad vrij om parlementaire enquêtes in te stellen. Daarover ga ik niet.

Voorzitter. De Kamer weet dat ik een beperkt aantal kilometers ondergronds kan inzetten. Het is momenteel niet mogelijk om meer dan 20 kilometer te verkabelen. Daarvan is ruim 10 kilometer reeds ingezet in de Zuidring. Verdere verkabeling is nu voorzien onder het Noordzeekanaal aan de oostkant bij de Polderbaan en in het Groene Hart. Mijn voorgangster heeft eerder aangegeven de mensen van Nieuwe Wetering en Rijkswetering te willen tegemoetkomen, omdat zij reeds geconfronteerd waren met een HSL en een verbreding van de A4. Binnen het aantal beschikbare kilometers voor het tracé waarover we spreken, 5,6 kilometer, ben ik uiteraard graag bereid met de Kamer van gedachten te wisselen over de herziening van de allocatie en die verkabeling in de Noordring. Ik wil net als de Kamer vooral verkabelen op plekken waar veel mensen wonen. Dat was ook de geest van de brief die de Kamer gisteren heeft ontvangen. De regering wil op een open wijze met de Kamer overleggen of we de beschikbare kilometers uit het Groene Hart gedeeltelijk ook aan de westkant van Haarlemmermeer kunnen inzetten. We hebben daarbij de volgende optie genoemd. Als ervoor gekozen wordt om de kilometers bij Nieuwe Wetering en Rijkswetering elders in te zetten, dan zullen deze volledig worden ingezet bij Hoofddorp. Zo ontstaat een aaneengesloten



stuk ondergronds tracé, worden de risico's voor Schiphol geminimaliseerd en wordt het gebied waar veel bewoners van de wijk Floriande verblijven en recreëren, vermeden. Een bijkomend voordeel is dat de Stelling van Amsterdam dan ook niet bovengronds hoeft te worden doorkruist. Dit zijn de redenen om eerder te kiezen voor een ondergronds tracé in het Groene Hart, waar de combinatie van twee dorpen die dus reeds geconfronteerd waren met twee grote infrastructuurprojecten in de nabijheid van de Kagerplassen. Indien ervoor gekozen wordt om een en ander hier grotendeels toch bovengronds aan te leggen, dan is er bij het bewoningslint van Rijkswatering niet langer sprake van een combinatie van factoren, die het wenselijk maakt om dat stukje ondergronds te passeren. Het bebouwingslint van Rijkswatering is niet heel anders dan de overige bebouwingslinten in de Noordring. We willen vandaag als alternatief ook de optie bespreken om hier bovengronds aan te leggen, zodat alle beschikbare kilometers aan de westkant ingezet kunnen worden. Tegelijkertijd hoor ik wat de Kamerleden zeggen. Ik begrijp de wens van verschillende Kamerleden om ter hoogte van Rijkswatering een stukje ondergronds te gaan. De mensen die daar wonen hebben immers erop vertrouwd dat hier de verbinding ondergronds kwam. Dat is dus een dilemma. Het is niet zozeer een kwestie van de ene tegemoetkomen om de andere. Je weegt hier ook om te bepalen waar zo min mogelijk mensen last hebben. Dit hebben we ook in de brief aangegeven.

Bij het maken van die keuze moeten we ons realiseren dat iedere keer dat de verbinding van ondergronds naar bovengronds gaat en vice versa een opstijpunt nodig is. Dit heeft een vrij forse oppervlakte van 90 meter bij 50 meter. Het kent derhalve een heel grote visuele impact aan weerszijden van het bebouwingslint. Het magneetveld is groter, 150 meter bij 150 meter. Op het moment dat je een stukje ondergronds bij Rijkswatering gaat, betekent dit natuurlijk weer minder ruimte om een volledig ondergronds tracé in te passen bij Haarlemmermeer. Dan krijg je ook weer de kans op gedeeltelijk bovengronds en gedeeltelijk ondergronds. Ik wil het ondergrondse gedeelte natuurlijk zo veel mogelijk bij de woonbebouwing realiseren. We moeten in ieder geval een gedeelte langs de Polderbaan verkabelen. De verbinding vanaf station Vijfhuizen loopt eerst ondergronds. Bij de technische briefing heeft de Kamer alle tekeningen kunnen zien. De heer Braakhuis was daar niet bij.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Daar was ik wel bij.

Minister **Verhagen**: Daar was de heer Braakhuis wel bij? Hij was er dus toch? Op die tekeningen is een en ander ongeveer aangegeven. Ik had nog een gevraagd om een heel grote flipover. De Kamer is echter intussen dermate goed gebriefd, dat zij deze kaart wel in haar hoofd heeft. Ik probeer de situatie enigszins te visualiseren. Bij Station Vijfhuizen loopt eerst een gedeelte ondergronds. Langs de provinciale weg, de N205, gaat een stukje bovengronds om dan weer ondergronds te lopen langs Floriande. Daarmee kom je tegemoet aan de bezwaren die daar leven. Op grond van de laatste gedachten, krijg je zowel in het Groene Hart als in Noord-Holland een combinatie van boven- en ondergronds. Ter hoogte van Nieuwe Wetering en Rijkswatering moet een nieuw tracé worden gevonden. Dat bepaalt dan weer hoeveel kilometers we in totaal hebben om in te zetten binnen dat tracé.

Mevrouw Verburg, mevrouw Van Veldhoven en de heer Samsom drongen er expliciet op aan dat we een en ander natuurlijk moeten bespreken met de lagere overheden. We hebben eerder verwachtingen gewekt bij burgers en lagere overheden. Met hen moet je zorgvuldig omgaan. Ik vraag eigenlijk of we langs dit tracé het overleg met de lagere overheden gaan voeren.

Laten we om te beginnen met de gemeente bekijken op welke wijze de verbinding hier het best kan worden ingepast. Hoeveel kabel is er nodig

voor het ondergronds kruisen van het bebouwingslint? Het criterium daarbij blijft om ruimte vrij te maken op de plaatsen waar de verkabeling nu vooral de koeien onderdoor gaat. In het overleg met de lagere overheden kunnen we ook bekijken waar we die overgebleven kabel aan de westkant het beste kunnen inzetten. Het uitgangspunt is om het stuk vanaf Vijfhuizen tot aan de provinciale weg te verkabelen in verband met de veiligheid bij de Polderbaan. De overige kilometers kunnen dan ingezet worden bij Floriande, waarbij de mogelijkheid blijft bestaan dat er tussen die twee stukken een deel bovengronds is.

Het zal enkele maanden in beslag nemen om dit overleg op een goede wijze te doen. We moeten ons realiseren dat er niet oneindig veel tijd is. De situatie in de Randstad is kwetsbaar vanwege de toenemende vraag naar transportcapaciteit. Ik wil hier in goed overleg met de overheden uitkomen. Zonder heel vervelend te doen, wil ik wel benadrukken dat ik uiteindelijk die besluiten neem. Ik ga ervan uit dat de Kamer mij de ruimte wil geven om het tracébesluit goed te bespreken met de lagere overheden, alvorens ik het besluit neem. Zodra er meer duidelijkheid is over het tracé, krijgen we uiteraard weer de informatieavonden met de inwoners, waarbij bewoners formeel de mogelijkheid hebben om hun zienswijze in te dienen.

De heer Van Bommel vroeg zich af hoe ver de masten vanaf de bewoners komen, als we het voorstel zouden volgen. Een bovengronds tracé zou parallel aan Nieuwe Wetering op afstand komen te lopen. De precieze afstand wil ik met de gemeente bespreken. Het zal hier wel al snel om zo'n 500 meter gaan, als we tenminste conform de wens van de Kamer die 4,6 kilometer willen vrijspelen. Het bebouwingslint in Rijkswetering van één kilometer wordt wel geraakt door de verbinding, mocht deze hier dwars overheen gaan. Ongeveer tien woningen zullen hierdoor geraakt worden. Je moet dan ervoor kiezen om daar ondergronds te gaan – je hebt dan een kilometer nodig – of om de bewoners van die tien woningen via een aanbod van TenneT eventueel uit te kopen. Dit zijn de twee alternatieven die je daar nog zou kunnen bekijken.

Ik noem nog Oostzaan en de ontwikkelingen met betrekking tot onderkabeling in haar algemeenheid. Op Oostzaan ben ik in de brief nader ingegaan. Ik wil hierop nog verder ingaan. Ten eerste wil ik ook hier stellen gelijke monniken, gelijke kappen. Ik voel niets ervoor om een oplossing voor Oostzaan te vinden en soortgelijke situaties elders in Nederland te laten blijven bestaan. Ten tweede is dit een bestaande lijn. In tegenstelling tot hetgeen de heer Braakhuis suggereerde, is het niet zo dat men er reeds woonde en dat nu opeens een nieuwe leiding erboven komt. Het is een bestaande situatie. Hierbij is geen sprake van een onveilige situatie, want een en ander past binnen de normen die de wet op dit terrein heeft gesteld. Ondanks het feit dat Oostzaan tot voorbeeld is geworden, mede dankzij de verkiezingscampagne, zijn er meerdere vergelijkbare gevallen. Zo'n situatie als in Oostzaan komt in meerdere plaatsen in Nederland voor. We zoeken niet alleen een oplossing voor Oostzaan. Dat zou weliswaar het makkelijkste en goedkoopste zijn. We moeten het echter ook voor iedereen in Nederland doen. Ik ben minister voor heel Nederland en niet alleen voor een gemeente. Als we het probleem in Oostzaan oplossen, staan mogelijk de mensen van Zaanstad al klaar, enzovoorts, enzovoorts. Ook hiervan heb ik tekeningen, waarop de Kamer alles kan zien. TenneT heeft hierbij een inventarisatie gedaan. Ik wil dit probleem landelijk verder aanpakken en uitwerken. Zoals we met elkaar hebben besproken, kan het probleem niet landelijk worden opgelost door overal de 380 kV-verbindingen ondergronds aan te leggen. We moeten oplossingen zoeken die ofwel liggen in alternatieve tracés, ofwel in het uitkopen van mensen. Ik wil daarbij de suggestie van mevrouw Van Veldhoven wel degelijk betrekken. Ze heeft hiervoor terecht aandacht gevraagd.

Het gaat niet om de magneetvelden. Het gaat om mensen die zo dicht tegen de verbinding wonen, dat zij binnen de zakelijke rechtstrook van TenneT vallen. TenneT heeft dit ook met de Kamer besproken. De tarieven voor consumenten en grootverbruikers gaan omhoog. Het uitkopen zal immers wel betaald moeten worden. Dit betekent overigens een verhoging van zo'n € 4,50 per jaar. De € 1,70 waarnaar in de brief wordt verwezen betreft de 380 kV-verbinding. Als je het 110/150 kV-net erbij doet, komt daarbij nog € 4,50. Als je het hele probleem wilt aanpakken, praat je dus over een hoger bedrag. TenneT heeft enerzijds voorgesteld om uit te kopen en anderzijds om de komende tien jaar een aantal kilometers ondergronds aan te leggen, ook van die 150 kV-verbindingen. We brengen dus niet de knelpunten in kaart van die 150 kV-verbindingen in het gehele land. Ik wil aan het einde van dit jaar met een uitgewerkt plan komen. Wat zijn de consequenties van een en ander en welke mogelijkheden biedt dit? Ik realiseer me dat er nu geen kant-en-klare oplossing voor Oostzaan is. Omdat ik hier de bereidheid toon om landelijke oplossingen te zoeken, doen we niet alleen recht aan de inwoners van Oostzaan. We willen ook soortgelijke gevallen bekijken, opdat een breder gevoeld probleem wordt opgelost en uiteindelijk de leefomgeving op meerdere plekken in Nederland wordt verbeterd. Er is een paar keer over die 20 kilometer gesproken. Een en ander staat los van de vraag of het 21 of 19 kilometer is. Als er het woord «circa» staat, begrijp ik dat de Kamer altijd majeureert en de regering mineureert. Daarmee kom je weer op die 20 kilometer uit. Eigenlijk is er sprake van 240 kilometer. Het liggen twaalf kabels van elk 20 kilometer naast elkaar. Er vindt op dit moment ook vanuit de Technische Universiteit Delft een onderzoek plaats om te bekijken of er meer verkabeling in de toekomst mogelijk is. Verder worden de ontwikkelingen in andere landen nauwlettend gevolgd. Op het moment dat er duidelijkheid is over de vraag of meer dan 20 kilometer op een goede wijze kan worden verkabeld, zullen we die ontwikkelingen zullen we op de voet volgen. Als onderzoeken, ook van de Technische Universiteit Delft, daartoe aanleiding geven, zullen we ons beleid op dit punt uiteraard ook aanpassen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Voorzitter. Ik zit hier als verantwoordelijk minister voor het Rijksinpassingsbesluit. Aan allerlei nationale belangen proberen wij ruimtelijk vorm te nemen en daarvoor nemen wij een Rijksinpassingsbesluit. Ik heb echter ook een inhoudelijke betrokkenheid bij dit dossier. Het is derhalve goed dat ik hierbij aanwezig ben. Het gaat over de gebiedsontwikkeling van de Westflank. Daarnaast zijn er vragen gesteld over de luchtvaart, luchtvaartveiligheid en magneetvelden. De onderwerpen vallen onder de portefeuille van staatssecretaris Atsma, Teneinde hier niet met ons drieën op een rijtje te gaan zitten, zal ik die vragen ook beantwoorden.

Allereerst kom ik op de gebiedsontwikkeling Westflank. Daarna is weliswaar niet gevraagd. Het was destijds wel de reden voor de Kamer om de toenmalige minister te verzoeken om te bekijken of het tracé niet langs de oostkant kon worden gelegd, zodat de Westflank kon worden ontwikkeld. Op het moment dat de discussie zich voordeed, zoals minister Verhagen net al heeft aangegeven, lagen op een aantal elementen toch bezwaren aan de oostkant en heb ik als verantwoordelijke minister voor gebiedsontwikkeling bekeken wat dit betekent voor die Westflankontwikkeling. Is die dan niet meer mogelijk? Het Rijk is van mening dat de doelstellingen nog steeds bereikt kunnen worden, ondanks het feit dat in het voorliggende voorstel daar een 380 kV-verbinding zou worden gerealiseerd. Dit is ook belangrijk om mee te nemen. Volgens de plannen die er nu liggen, zou de verbinding door de getekende wijk heen komen. Er zijn echter nog meerdere varianten mogelijk om aan dat gebied invulling te geven. Ik heb dit ook aan de gemeente en de provincie medegedeeld. Het Rijk zal derhalve zelf een aantal doelstellingen, die het

in het verleden heeft gesteld, opnieuw met hen moeten bespreken. Daarmee geeft het Rijk ook de ruimte om de tracés en de woonwontwikkeling goed ingepast op elkaar vorm te geven. Een van de voordelen is bijvoorbeeld dat de 150 kV-verbinding, die nu dwars door de wijk loopt, uiteindelijk ook geïntegreerd zal worden met de 380 kV-verbinding, die er weer wat verder vanaf komt te liggen. Een en ander is zojuist niet aan de orde geweest. Het helpt misschien wel bij de besluitvorming, omdat dit ooit de reden was waarom uiteindelijk voor die schuif gekozen is. Ik heb het College van Rijksadviseurs en recentelijk ook de Rijksadviseur voor het Landschap ernaar laten kijken. Die bevestigen ook dat er alternatieven mogelijk zijn in dat gebied. Dat wat betreft de gebiedsontwikkeling. Ik kom op het punt van de luchtvaartveiligheid en magneetvelden. Zowel het oostelijk als het westelijk tracé zijn gepland dicht in de buurt van de luchthaven. Beide hebben ze nadelen. Het westelijk tracé loopt enkele kilometers langs de Polderbaan. Het oostelijk tracé loopt voor een veel groter gedeelte langs de luchthaven en ook deels langs de Polderbaan. Aan de westzijde staat al een 150 kV-verbinding, in Vijfhuizen en Sassenheim. In het verleden hebben we beide kanten onderzocht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft toen aangegeven, dat, conform de beperkingen in het Luchthavenindingsbesluit (LIB), beide tracés in principe geen bezwaar zouden hebben. Er zou wel een aantal ontheffingen moeten plaatsvinden. Minister Verhagen heeft dit ook al gezegd. Beide tracés zouden in elk geval vanuit de toenmalige wetgeving geen bezwaar kennen. In een brief van maart 2009 hebben Schiphol en KLM aangegeven dat zij bij de realisatie van die oostvariant grote risico's voorzien voor de luchtvaart. Naar aanleiding van die brief is door de ministeries en TenneT overleg gevoerd met de luchtvaartsector. Door TenneT is aan het NLR gevraagd om nader onderzoek te doen. Dat onderzoek heeft zich toegespitst op de mogelijke risico's voor de luchtvaart als gevolg van de realisatie van die hoogspanningsverbinding. In november 2010 heeft de NLR geconcludeerd dat de toename van botsingsrisico's en het risico op vogelaanvaringen verwaarloosbaar zijn en daarmee acceptabel. Ik noem ook de termijnen. De vraag is immers wat sindsdien de nieuwe inzichten zijn. Het NLR heeft aangegeven dat met betrekking tot interferentie nog nader onderzoek gedaan moest worden, omdat men niet kon uitsluiten dat er sprake is van een toegenomen risico voor de luchtvaart. Dat nader onderzoek vindt nu plaats en zal nog een aantal maanden duren. Een en ander hangt af van de weersomstandigheden en allerlei elementen om dit ook goed in kaart te brengen. Het is een nieuwe variant ten opzichte van het verleden. In het verleden zijn er geen 380 kV-hoogspanningsleidingen in de omgeving van zo'n luchthaven gerealiseerd. De wetgeving had hiermee derhalve ook nog geen rekening gehouden. De effecten van die magneetvelden zouden niet duidelijk zijn. Ik ga eerst nog even in op het onderzoek zelf. Mevrouw Verburg vroeg specifiek aan mij wat ik al meer kan zeggen over die elektromagnetische beïnvloeding. Hierover kan ik nog niet heel veel meer. Het is een relatief onbekend iets, omdat het zich nog niet eerder heeft voorgedaan. Die 380 kV-verbindingen zijn relatief nieuw in Nederland en helemaal in de buurt van zo'n luchthaven. Ook internationaal is er nog geen kennis over die 380 kV-verbinding in de buurt van luchthavens. Dat maakt dat wij nog niet weten wat de uitkomst kan zijn.

De regering is niet verantwoordelijk voor het principe Schiphol roept en wij draaien, zoals de heer Leegte zei. Zij is echter wel verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid. De staatssecretaris is ook verantwoordelijk voor alles wat betrekking heeft op die magneetvelden. Er wordt aangegeven dat die potentiële gezondheidsrisico's voor mensen in de omgeving van magneetvelden niet zijn bewezen. Desalniettemin nemen we voorzorgsmaatregelen, omdat we met een en ander rekening willen houden. Wat betreft de luchtvaartveiligheid gaan we van hetzelfde principe uit. We hebben nog geen duidelijkheid. Het NLR zegt dat het die

duidelijkheid misschien nooit kan geven. Er is nog te weinig kennis op dit terrein. Het voorzorgsprincipe dat we in het kader van de volksgezondheid nemen, moeten we inzake de luchtvaartveiligheid ook nemen. De Kamer moet zich beseffen dat het niet alleen gaat om de mensen in de lucht, in het vliegtuig. Het gaat ook om de effecten die teweeggebracht kunnen worden als zo'n vliegtuig neerstort in een bewoond gebied. We kunnen van alles eraan doen om te proberen die risico's van tevoren in te schatten en daarmee onszelf zekerheid te verstrekken. Die zekerheid kun je echter nooit geven. Na vaststelling van de PKB is het Turkse vliegtuig neergestort. Dan zie je maar weer welke risico's het in de buurt wonen en werken van een luchthaven met zich meebrengt. Ik noem dit naar aanleiding van de vraag van de heer Leegte of Schiphol zelf zijn veiligheidseisen wel duidelijk voor ogen heeft. Een en ander vormt dus een nieuw element, waarmee we toen nog niet bekend waren en waarover internationaal nog heel weinig te zeggen is. Op 23 juni wordt in de Kamer de beleidsagenda luchtvaartveiligheid besproken tijdens een AO. De inzet van deze beleidsagenda is dat er nieuwe ambities worden vastgelegd, waaronder het voornemen dat nieuwe functies met mogelijk negatieve invloed op de vluchtuitvoering worden geweerd. Dit is ook een goed moment om hierover verder de discussie te voeren. Op het moment dat de risico's onduidelijk zijn, maar wel wordt gezegd dat die risico's eventueel aanwezig kunnen zijn, kunnen minister Verhagen en ik niet anders dan de nodige voorzorgsmaatregelen nemen. Dat is ook de reden dat ik dit voorstel ook verder ondersteun.

Ik had nog een vraag van de SP die ook te maken had met de risico's. Deze betrof het tracé en de vraag welk deel je wel en niet ondergronds kunt doen. D66 vroeg ook nog even hiernaar. De heer Jansen vroeg of je boven Vijfhuizen niet een verschuiving kunt maken van het tracé, waardoor je verder af zit van de luchthaven. Dat gedeelte zou dan bovengronds kunnen, zodat je een groter gedeelte bij Hoofddorp ondergronds kunt realiseren. Als je dat doet, kom je weer over nieuwe gevoelige bestemmingen te spreken. Ik heb het dan over de mensen die in dat gebied wonen. We hebben die discussie hier ook al gevoerd. Als je het ene stuk verschuift, komt het bij iemand anders weer uit. Natuurlijk hebben we naar verschillende varianten gekeken. Dat geldt ook hiervoor.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik dank de minister voor de beantwoording inzake Schiphol. Veiligheid is van cruciaal belang en voorzorg hoort hierbij. Toch zit me iets niet lekker. Ik hoop dat de minister helder kan antwoorden. Momenteel loopt er een 150 kV-verbinding, een ouderwets type. Zijn hiervan ook de magneetvelden gemeten? Zijn deze vergeleken met het mogelijke risico van de 380 kV-verbinding, die met nieuwe modernere middelen, techniek en apparatuur wordt gebouwd en waarvan nog weinig bekend is? Als we zeggen dat we hiermee rekening houden, moeten we wel iets in handen hebben. Dit moet dan wel enigszins kunnen worden onderbouwd. Ik heb nu het gevoel dat we hierover heel weinig in handen hebben. Ik proef dat ook bij mijn collega's. We moeten een en ander wel kunnen beargumenteren. Graag ontvang ik de onderbouwing en die vergelijking van de 150 kV-verbinding.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die 150 kV-verbinding loopt nu echt door de wijk Floriande.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Het gaat nu om Schiphol, de Polderbaan. Zojuist zei de minister zelf dat op ongeveer één kilometer ten westen van de Polderbaan een 150 kV-kabel loopt. Dit is een ouderwetse kabel en betreft ouderwetse techniek. Is hiervan de straling gemeten? Hoe komt het dat door die 380 kV-verbinding nu plotseling wel die interferentierisico's worden gezien? Die 150 kV-verbinding staat er immers al jaren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In het verleden is er een toets geweest over de invloed van de elektromagneetvelden van die 150 kV-verbindingen. Ik laat mij hierover even brieven, want dat weet ik zelf niet allemaal uit mijn hoofd. Deze liggen ook verder weg dan de constructie die nu bedacht wordt.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Mijn vraag aan de minister van I en M is als volgt. Waarom zouden we niet wachten op dat NLR-onderzoek, als dat nog een paar maanden duurt en ertoe kan leiden dat we enkele problemen oplossen? Of luidt het besluit van de beide ministers bij twijfel niet inhalen. Op zich is dat natuurlijk een verstandig besluit, want we kunnen niet sullen met veiligheid. Zegt de minister van I en M dat het eigenlijk niet meer uitmaakt wat er uit het NLR-onderzoek komt? Meent zij, ingeval er altijd een twijfel zal blijven, dat we niet moeten inhalen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op de laatste vraag kan ik goed ingaan. Het NLR heeft aangegeven dat het waarschijnlijk ook met het nader onderzoek nog niet die 100% zekerheid kan geven. Dit is voor ons van belang. Het betreft immers een dichtbebouwde omgeving en wij vinden luchtvaartveiligheid heel erg belangrijk. Waarom kan de regering niet langer wachten? Ik kijk ook naar minister Verhagen, maar ik kan deze vraag misschien mede namens hem beantwoorden. Het is noodzakelijk om de Noordring te realiseren, omdat daar weer heel andere problemen zitten. Langer wachten betekent een grotere kans op stroomuitval. Met name tussen Vijfhuizen en Beverwijk moeten heel snel maatregelen worden genomen. Dit was ook de reden om te kiezen voor het westtracé. Hiermee voorkom ik wellicht dat minister Verhagen dit nog een keer apart moet zeggen. Als ik het echter niet goed genoeg zeg ... Vanuit het elektriciteitsbelang is gezegd dat we het onderzoek niet langer afwachten, mede om de reden dat we het signaal hadden dat er nooit 100% zekerheid zou zijn.

Minister **Verhagen**: Minister Schultz heeft op dit punt gelijk. Eigenlijk hadden we dit besluit al aan het begin van dit jaar moeten nemen. Juist toen heb ik samen met de minister van I en M ervoor gekozen om nog een bestuurlijk overleg te hebben. Omdat we nader met de Kamer van gedachten wilden wisselen, is een en ander al uitgesteld. We lopen aan tegen de kwetsbaarheid van de energievoorziening in de Randstad. Deze vormt echt een nijpend probleem. Vanwege het feit dat we hiermee al zo zorgvuldig omgaan, hebben we het besluit eigenlijk al te laat genomen. Op basis van het alternatief en het overleg met de lagere overheden stelde ik voor om te bekijken of we niet in plaats van de onderkabeling onder de koeien onderkabeling onder de mensen zouden kunnen doen. Als ik dat alternatief wil uitwerken, dan kom ik aan het einde van dit jaar met een uitgewerkt plan. Dan zitten we echt aan een grens. Als we nu gaan wachten op dat rapport en ik aansluitend pas het overleg ga voeren, zijn we zo laat. Ik ben verantwoordelijk voor de energievoorziening, maar dat kan ik dan niet waarmaken. De Kamer kan zich voorstellen wat de consequenties zijn als de energievoorziening in de Randstad in de knel komt. Dan hebben we weer heel andere problemen te bespreken. Dat is de reden waarom we deze keuze maken. We proberen een en ander op een verantwoorde wijze te doen, waarbij we rekening houden met de belangen. Het is natuurlijk het makkelijkste om geen besluit te nemen. Daarmee doe je niemand verdriet. Politiek is echter kiezen. Dat kun je niet eindeloos uitstellen.

De heer **Samsom** (PvdA): Die keuze hadden we eind december 2008 al gemaakt. De minister van I&M zoekt amechtig naar een nieuwe omstandigheid. De nieuwe omstandigheid is dat opeens blijkt dat een magneetveld iets met het vliegverkeer doet. Hoe lang wordt er in

vliegtuigen al over deze zaken gewaarschuwd? Dit kan toch geen nieuwe omstandigheid zijn? Is de PKB-procedure, waar de minister de Kamer doorheen heeft geslept met de kennis van nu, een beladen term, niet onverantwoord geweest? Een en ander stond niet hierin en bleek niet hieruit. Bovendien kwam het niet als uitkomst naar boven. Hoe kan ik nu bij een nieuwe PKB-procedure tegen de bewoners zeggen dat deze langdurig en lastig, maar wel heel zorgvuldig is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De PKB-procedure ging juist over twee varianten. Deze ging zelfs over de Westflank, omdat van begin af aan al was gezegd dat die Oostflank vanuit het oogpunt van luchtvaartveiligheid minder aantrekkelijk zou zijn. Vervolgens is gevraagd om ook de Oostflank te verkennen.

De heer **Samsom** (PvdA): De PKB heet PKB Haarlemmermeer-Oost. Er is een heel PKB gedaan van vier delen – dat is geen verkenning – om langs oost te gaan. Het was een PKB met alles erop, eraan, erin en eronder. Daarin is niets te lezen of te zien over magneetvelden die de vliegveiligheid aantasten. Ik maak me zorgen over de zorgvuldigheid van de procedures in dit land als we op deze manier, staande het debat, opnieuw een hoogspanningslijn in elkaar moeten gaan punniken, omdat deze niet goed blijkt te zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik heb de heer Samsom gezegd dat er door Schiphol bezwaren zijn gemaakt op de hem bekende gevaren. Door het NLR is aangegeven dat de interferentie van die magneetvelden een nieuw risico is. Het is ook nieuw dat er 380 kV langs zo'n luchthaven gaat. Dit moet je serieus moet nemen. De heer Samsom geeft aan dat als we eenmaal hebben besloten op basis van de gegevens die we toen hadden, we daarna nooit meer moeten veranderen. Ik zou de heer Samsom dan ook nog wel een keer willen treffen in een aantal andere debatten.

De heer **Leegte** (VVD): De zorg die ik uitsprak richting Schiphol had te maken met de wijze waarop die risico's in Nederland worden afgewogen en in hoeverre dit zorgvuldig gebeurt. De minister van I en M geeft aan dat het een zorgvuldige procedure is. Heeft een doorzonwoning minder inspraak dan Schiphol of is een en ander gelijk? Als ik de minister goed begrijp, is het gelijk. Hoe kunnen we dan het beeld rechtzetten dat we niet vanwege Schiphol voor die westvariant kiezen, maar dat het gewoon de beste oplossing is en dat het daarnaast kan helpen bij Schiphol? Begrijp ik het dan goed?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Staatssecretaris Atsma is niet de minister van Schiphol. Hij gaat over de luchtvaartveiligheid. In dat kader moet hij alles eraan doen om te voorkomen dat er onevenredige ongelukken kunnen gebeuren. Ongevallen kun je nooit 100% vermijden, maar staatssecretaris Atsma moet voorkomen dat de veiligheid van de mensen in het geding is. Daarvoor moeten we ook kijken naar alle signalen die we krijgen. Op het moment dat we een signaal krijgen dat iets niet zeker is, dan moeten we daarop acteren. We kunnen niet zeggen dat we het nog niet weten en dat we een en ander maar gewoon proberen. Als er over een tijdje dan iets ernstigs is gebeurd, zitten we voor een heel ander gesprek met elkaar aan tafel.

De heer **Leegte** (VVD): Dat is duidelijk. Het Schiphol-argument is een extra argument voor deze variant, maar het is niet het hoofdargument. Het beeld ontstaat dat Schiphol een belletje doet naar de minister, waarna de variant wordt gewisseld. Dat beeld moet volgens mij worden rechtgezet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Minister Verhagen heeft dat al aangegeven. Er zijn heel veel andere redenen, zoals het meest milieuvriendelijke alternatief, de kostenkant, de inpassing. Ik kan de Kamer ook nog iets vertellen over de wijze waarop de tracés eruitzien als ze aan de Oostflank worden gerealiseerd. Omdat de masten lager zijn, worden het heel brede en veel lelijker ingepaste tracés dan wanneer je aan de Westflank zou kiezen voor de hoge variant. Er zijn derhalve veel meer redenen, maar deze zijn reeds gedeeld.

De heer **Van Bommel** (PVV): Het is inderdaad vreemd. Ik moet de heer Samsom bijvallen op dit punt. In 2008 ging het ook over de 380 kV-verbinding en over het feit dat Schiphol vlakbij ligt. Ik begrijp de nieuwe elementen niet helemaal. Ik hoorde over een uitgewerkt plan van minister Verhagen eind dit jaar. Hoor hierbij dan ook een eventueel alternatief tracé voor Oostzaan? Ik heb dat niet heel helder op mijn netvlies staan. Behoort dit tot de mogelijkheden in Oostzaan? Dat zou het ondergrondse deel overbodig maken.

Minister **Verhagen**: Zoals de Kamer weet, is het voorstel om de 150 kV- en de 380 kV-problemen uit te kopen afkomstig van TenneT. Zij heeft dat ook met de Kamer gewisseld, ook in het overleg. Ik geef daaraan mijn steun. Indien hiervoor ook brede steun is vanuit de Kamer, zal ik in overleg met TenneT, de NMa en de minister van Financiën, die aandeelhouder is van TenneT, tot een nadere uitwerking komen. Het gaat dan om timing, kosten en het scherp in beeld krijgen van de concrete situatie rond de woningen. Ik heb de Kamer een indicatie gegeven, ook van de kostprijs die daaraan verbonden is. Dat is ook de reden dat ik mij achter dit plan schaar. Op het moment dat je de problemen voor zo veel mensen in het hele land kunt oplossen, ook al ben je hiertoe niet wettelijk verplicht, mag het ook een prijsverhoging op die energierekening met zich meebrengen. Een en ander zal dus rond het einde van het jaar zijn. Oostzaan en de problematiek van woningen onder de bestaande kavels, wil ik loskoppelen van de discussie die we voeren over het nieuwe tracé in de Randstad. Daarover moet ik met lagere overheden gaan spreken. Indien de Kamer op basis van deze discussie bereid is om bij dat westtracé langs de Noordring zo veel mogelijk ondergronds te doen, zodat Floriande en Hoofddorp worden ontzien, moet ik gaan praten met de lagere overheden van Rijkswatering en Nieuwe Wetering om te bezien hoe we een en ander doen en hoe we daar de minst mogelijke overlast veroorzaken. Dat vraagt dus even tijd. Dit moeten we wel snel doen. De realisatie van de Noordring is urgent, gelet op de elektriciteitsvoorziening. Er bestaat op dit moment een grote kans op stroomuitval. Met name tussen Vijfhuizen en Beverwijk dienen snel maatregelen te worden genomen, omdat daar de capaciteit en de betrouwbaarheid van de huidige 150 kV-verbinding onvoldoende is. We moeten daar snel aan de gang. Als de Kamer het alternatief dat ik suggereer de moeite waard vindt om te realiseren, dan ga ik heel snel met de lagere overheden om de tafel zitten en dan neem ik het besluit. Wat mij betreft gebeurt dat gisteren. Ik wil het echter op een verantwoorde wijze doen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb alle waardering voor het ondergrondse deel bij de wijk Floriande. Dat vind ik zonder meer een vooruitgang. Mijn grootste twijfel is of dat ondergrondse tracé ten westen van de Polderbaan echt nodig is. Kunnen we dat niet nuttiger gebruiken? Mevrouw Verburg stelde hierover een goede vraag. De minister zei toen dat de 150 kV-leidingen iets meer westelijk lopen dan het westelijk tracé. Waarom leggen we dat nieuwe tracé dan niet op het huidige 150 kV-tracé? Bij mijn weten hebben die moderne windtrackmasten een factor tien minder straling dan die vergelijkbare portaalmasten. Daartegenover staat



dat we een wat grotere spanningsniveau hebben. Is op dit moment het elektromagnetisch veld van die 150 kV-masten niet te vergelijken met de nieuwe situatie? Dan zouden de vliegtuigen toch met bosjes uit de lucht moeten vallen? Dat is echter niet het geval. Kortom, hoe hard is deze eis van Schiphol?

Minister **Verhagen**: Er is geen eis van Schiphol. Er zijn zorgen ten aanzien van de veiligheid. Die zorgen hebben we serieus te nemen. De heer Jansen vraagt waarom we het nieuwe tracé niet op het 150 kV-tracé leggen. Dan zitten we helemaal op west. Het huidige 150 kV-tracé loopt langs het westen en is daarmee een westelijk tracé. Het is derhalve helemaal geen oostelijk tracé, waarvan ik dacht dat de heer Jansen voorstander was.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb een vraag over het voorstel van de minister. Dat loopt langs de westkant. Dat is de reden van mijn vraag.

Minister **Verhagen**: Ja, daarvan weten we dat de risico's minder zijn. Dat is het punt. We hebben daar een tracé, waarbij de risico's die eventueel ontstaan voor de vliegveiligheid geminimaliseerd zijn. Dat is de reden dat we kiezen voor dit tracé.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Er is sprake van een misverstand.

De **voorzitter**: Dan gaat u dat in tweede termijn oplossen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik moet zo even weg voor een andere, extra ingelaste procedurevergadering. Ik heb drie heel korte vragen aan de minister. Nu met het aangepaste plan, zeker als we naar de circa 20 kilometer zouden gaan, dat zouden oprekken, Wat is het verschil voor het aantal mensen dat nog geraakt wordt door het west- versus het oosttracé, nu sprake is van het aangepaste plan en we naar die circa 20 kilometer gaan, die eventueel nog kan worden opgerekt? Misschien kan de minister dit nog eens helder maken.

De minister vroeg of hij steun kreeg om een en ander te doen. Wat mij betreft heeft hij zeker steun om dit met die lagere overheden te onderzoeken. Dat is een voorwaarde voor een werkelijke realisatie van dat westelijk tracé. De minister van I en M gaf aan dat de komende maanden het NLR-rapport zal voorkomen. Zij wil voor het einde van het jaar een definitieve beslissing hebben genomen, tenzij dat NLR-rapport in de komende maanden nog laat zien dat er echt geen risico is. Dan hebben we weer een andere situatie. Misschien houdt de minister dat kleine gaatje voor de Kamer nog open. Ik zou graag een reactie op deze twee punten ontvangen.

Ten slotte kom ik op het plan, waarmee minister Verhagen voor het einde van het jaar komt. Gaat hij daarin ook in op hetgeen we in de toekomst mogen verwachten van het Europees energienetwerk? Wat zijn daarnaast de verwachtingen over de verzwaring van het netwerk? Dat was nog een eerdere openstaande vraag.

Minister **Verhagen**: Op dit moment wordt de besluitvorming over een aantal netverzwaringen voorbereid. Het betreft verbindingen in Noordwest-Nederland en Zuidwest-Nederland en een interconnector tussen Doetinchem en Wesel. Het is de bedoeling dat die verbindingen rond 2015 of 2016 worden gerealiseerd. Dat is het antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven over hetgeen verder is voorzien.

Met betrekking tot het besluit geef ik nogmaals aan dat we uiteindelijk die knoop moeten doorhakken. Indien mijn vooronderstellingen, die ik nu gehanteerd heb, niet uitkomen, dan kan ik dat besluit niet nemen zoals ik het beoog te nemen. Als die vooronderstellingen wel uitkomen, wil ik dat

besluit dus nemen. Nogmaals, we kunnen niet eindeloos blijven praten, omdat de stroomvoorziening als zodanig in het geding komt. Ik wil hoe dan ook eind van dit jaar een uitgewerkt plan hebben, zodat de Noordring kan worden gerealiseerd. Anders hebben we qua stroomvoorzieningen in de Randstad een groot probleem. We hebben het dan over het algemeen belang, waaraan mevrouw Van Veldhoven zelf ook hecht. In de brief en hier vandaag heb ik een ultieme poging gedaan om zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de bezwaren die er zijn en om de belangen van zo veel mogelijk mensen zo goed mogelijk te behartigen, te maximeren. Als ik met enige oprek een half kilometerdje extra erbij kan sluisen, dan doe ik dat uiteraard.

De **voorzitter**: Ik heb het idee dat er nog enkele vragen leven bij de Kamerleden. We gaan over op de tweede termijn.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor hun beantwoording in eerste termijn. Voor mijn fractie is die energiezekerheid belangrijk. We mogen niet het risico lopen dat we op enig moment in het donker zitten of dat zaken niet kunnen doorgaan en we onze dagelijkse handelingen niet kunnen doen. Daarnaast is veiligheid van mensen voor het CDA van belang, of het nu bewoners of de luchtvaart betreft. Dit alles overwegende en mede op grond van de discussie in eerste termijn, meent de CDA-fractie dat de ministers aan de slag moeten gaan met het westelijk traject, zoals zij voorstellen in hun brief. Er is echter een aantal condities. Het verhaal van Schiphol vraagt om een nadere onderbouwing. Van de 150 kV-verbinding oude stijl, met de nodige straling van dien, versus de 380 kV-verbinding met die nieuwe windtracktechnieken, moet een evidente onderbouwing zijn. Schiphol moet een en ander niet willen, ik als Kamerlid wil dit niet en de minister van I en M zou het ook niet moeten willen.

Ik ben blij met de toezegging van minister Verhagen dat het zorgvuldige overleg met de lagere overheden inzake dit traject zal moeten starten. Wat mij betreft gebeurt dit liever vandaag dan morgen. Ik zou ook graag willen dat de 1 kilometer van mevrouw Van Veldhoven onderzocht wordt. Is 21 kilometer een serieuze mogelijkheid? Ik verwijs ook naar het voorstel van de heer Jansen, dat ik op zijn verzoek heb gesteund. Is het nog mogelijk om in Rijkswetering en Nieuwe Wetering niet 5,6 kilometer maar 4,6 kilometer mee te pakken? Die variant zou ook meegenomen moeten worden. Als een en ander in het zorgvuldige traject op deze wijze wordt gehanteerd – ik wil op die punten wel graag toezeggingen van de ministers – dan kan mijn fractie deze lijn steunen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik waarschuw onszelf. Dit moeten we niet doen. Er is immers sprake van een «hunch». Het NLR heeft gezegd dat er wel eens een probleem zou kunnen zijn, maar het onderzoek is niet af. Toch zitten we hier, staande het debat, een lijn opnieuw in elkaar punniken met af en toe wat ondergronds, wat bovengronds, een windtrackmast of een andere mast. Zo moeten we het niet doen. De schokkende conclusie is dat de procedure die we hebben gedaan al onzorgvuldig genoeg was. Dat was met een hele PKB en alles erop en eraan, inclusief een PKB Haarlemmermeer-Oost en een brief van de regering van december 2008, waarin letterlijk staat: «De keuze valt op het oostelijk tracé.» De minister van I en M zegt dat zij nog allerlei nieuwe argumenten heeft waarom het tracé langs oost toch heel slecht is. Zij noemt bijvoorbeeld die portaalmasten. Bedoelt zij deze portaalmasten, die gewoon in de PKB Haarlemmermeer-Oost op de foto staan en waartoe is om ze zo toe te passen. Het was een moeilijk besluit, maar we hebben het genomen. Ik blijf bij hetgeen ik in de eerste termijn heb gezegd. Een Kamerlid heeft niet veel meer dan zijn woord. Wij hebben dat besluit genomen. Ik heb dit namens mijn fractie geaccordeerd. Ik heb het aan de

mensen uitgelegd, aan de mensen die geluk hadden en de mensen die pech hadden. Ik sta voor dat besluit, tenzij er echt iets nieuws komt binnenvliegen en dat is niet gebeurd. In dit debat hebben de ministers herhaald waarom ze een andere keuze willen maken, maar ze hebben geen harde nieuwe feiten aangedragen waarom die keuze noodzakelijk is. We moeten een en ander derhalve niet doen. We houden vast aan het besluit van december 2008, gaan langs Hoofddorp-Oost en we ontzien Rijkswetering en de mensen daar.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Ik onderschrijf de stelling van de minister Verhagen dat er in ieder geval wel een besluit moet worden genomen. We kunnen dit niet nog langer vooruitschuiven. Leveringszekerheid en veiligheid vereisen dat we nu de knoop doorhakken. Ik heb alle sympathie voor de heer Samsom, want in mijn hart ben ik ook voor dat oosttracé. Ik vind niet dat er zo heel veel veranderd is, behalve dat wij viereneenhalve kilometer ondergronds bij elkaar hebben geschraapt om een en ander nog de goede kant op te schuiven. Dat is wel de winst van dit debat. Ik erken ook dat we met Schiphol er niet uitkomen op dit moment. Althans, die informatie is te zacht. De SP-fractie is per saldo bereid om die westvariant in combinatie met een ondergronds gedeelte bij Floriande te accepteren, mits de minister een oplossing vindt voor Rijkswetering. Het zou echt onacceptabel zijn om die mensen de prijs te laten betalen voor de oplossing van een probleem elders. Als dit lukt, kan ik met het voorstel van de minister instemmen.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik dank beide ministers voor hun beantwoording. De infrastructuur voor de elektriciteit is heel belangrijk. Nu Duitsland binnenkort uit de energiemarkt gaat stappen, wordt Nederland een belangrijke exporteur voor zijn oosterburen. Ik begrijp niet goed op welke wijze die besluitvorming, met name in de richting van Schiphol, tot stand is gekomen. Een en ander was geheel afgetimmerd, maar nu komt er in een keer een beer op de weg, die overigens wel begrijpelijk is. We mogen het natuurlijk nooit op ons geweten hebben dat er een vliegtuig invliegt, maar waarom is dit niet eerder naar boven gekomen? Met deze variant zou de PVV ook de westvariant kunnen ondersteunen. De wijk Floriande gaat ondergronds. Aan de wensen van de mensen daar wordt tegemoetgekomen. Zoals de heer Jansen reeds zei, moeten we Rijkswetering ook ondergronds doen. Laten we die mensen niet in een keer een heel andere beslissing door de strot duwen. Nogmaals, de PVV-fractie is bereid om constructief hiernaar te kijken.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. De kracht van dit debat is dat wij ons niet hebben laten verleiden tot het vinden van slimme oplossingen en dat we niet hebben geprobeerd te punniken met de lijnen. We zijn weggebleven van dergelijke keuzes en we hebben een discussie gehad over de criteria waaraan de masten moeten voldoen. Ik begrijp dat Kamerleden zeggen dat zij een belofte hebben gedaan, maar dat is dan het risico van het doen van dergelijke beloften. De Kamer moet hiervan wegblijven. Zij gaat over de criteria en moet de ministers aanspreken op het wel of niet voldoen aan die criteria.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik kan het de heer Leegte niet kwalijk nemen dat hij er niet bij was. Ik heb me beloofd in te zetten voor een resultaat. Dat resultaat is geboekt in december 2008 en dat heb ik uitgelegd aan al die mensen. Laat de heer Leegte mij niet vertellen dat ik valse beloften heb gedaan. Ik heb me beloofd in te zetten en toen het resultaat binnen was, heb ik het uitgelegd aan de mensen die geluk hadden en de mensen die pech hadden. Als de heer Leegte het verwijt impliciet in mijn richting maakte, heeft het geen doel getroffen. De heer Leegte zegt dat we in dit debat niet gaan punniken. Hij heeft zojuist echter tweeënhalve hectare ten

zuiden van Rijkswetering en tweeënhalve hectare ten noorden van Rijkswetering een opstijg- en daalpunt toegevoegd. Ik nodig hem uit om een keer naar zo'n opstijg- en daalpunt te gaan kijken.

De heer **Leegte** (VVD): Het feit dat de heer Samson zich aangesproken voelt, dat laat ik bij hem. Dat is niet mijn bedoeling. Ik zeg in algemene zin dat de Kamer moet wegblijven van het doen van beloften. Wie die schoen past, trekke hem aan. Het punt blijft dat de Kamer criteria moet stellen, waarop zij de ministers moet beoordelen. Dat hebben we hier gedaan. Dat is ook de enige juiste rol die de Kamerleden hebben. Daarna kunnen we overal uitleggen – de heer Samson heeft dat in de vorige periode gedaan – op welke wijze een keuze tot stand is gekomen.

Het is goed dat de minister is gekomen met een landelijke oplossing voor de 150 kV-verbinding en voor de 380 kV-verbinding. Dat moeten we inderdaad doen. We moeten niet iedere maand hier een debat hebben over een van de knelpunten die ontstaan doordat die lijn optrekt. Het actiecomité in Oostzaan is het gezicht geworden van de 1300 gezinnen die allemaal onder zo'n mast wonen, althans op dusdanige korte afstand dat zij een probleem hebben. Het is goed dat het comité die discussie op de agenda heeft gezet, waardoor we op zo'n korte termijn een oplossing hebben gevonden voor het geheel. Dat is de winst van dit debat.

De VVD-fractie volgt de minister in zijn keuzes, die hij in zijn brief zet, met de aantekening dat het in Rijkswetering gewoon moet blijven zoals het was. Hierover zou ik graag een toezegging krijgen van de minister. Dat is wat de VVD betreft een slordigheidje in de brief.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben ook nog niet overtuigd. Ik ga met de heer Samson mee. Hoe kan het in godsnaam gebeuren dat ik al zeven jaar of langer in het vliegtuig zit en weet dat ik mijn gsm moet uitzetten vanwege elektromagnetische straling, terwijl het hier als een duveltje uit een doosje zo laat in de procedure komt en wordt meegewogen? Tegelijkertijd ben ik het natuurlijk altijd met de minister eens wat betreft het uitgangspunt bij twijfel niet inhalen. We moeten afwachten wat het NLR hierover zegt. Tegelijkertijd moeten we de vraag of een en ander daadwerkelijk relevant is proberen mee te wegen in de besluitvorming. Heeft die magnetische straling invloed? Omdat dit punt zo'n enorme impact heeft, moeten we alles op alles zetten om het juiste besluit te kunnen nemen. Nu lijkt de besluitvorming meer gedreven door haast, terwijl mensen hebben verzuimd om een en ander eerder in de procedure te brengen. Dit waren mijn opmerkingen aangaande Schiphol. Wat betreft Oostzaan heb ik de minister goed gevolgd. Ik heb ook het standje van de heer Samson ontvangen over de 20 kilometer. Voor mij staat nog de Noordzeekanaalroute open. Het argument van gelijke monniken, gelijke kappen bij extra kosten die voor uitzonderingen nu gemaakt zouden worden, zou in de toekomst ook tot hogere kosten kunnen leiden bij soortgelijke situaties.

Ik kom terug op datgene waarmee ik mijn betoog begon. GroenLinks stelt mensen en natuur boven geld en de techniek.

Minister **Verhagen**: Ik dank de Kamerleden voor hun vragen. Ik vat de opmerking van de heer Braakhuis zo op, dat hij geen bezwaar ertegen heeft om extra te betalen voor het plan van TenneT in relatie tot problematiek die gelijk is aan die in Oostzaan.

De heer **Braakhuis** (GroenLinks): Ik vind in ieder geval dat het een fatsoenlijke overweging moet zijn. Inmiddels is wetenschappelijk bewezen dat kinderen leukemie ervan kunnen krijgen. De vraag is dan hoe gepast het is om er een financieel verhaal van te maken. Ik heb daarmee een probleem.

Minister **Verhagen**: Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat we bereid moeten zijn, ook op basis van de plannen van TenneT, om mensen de gelegenheid te geven hun woning te verkopen, zodat ze een andere woonruimte kunnen vinden die niet in de buurt of onder die hoogspanningslijn ligt. Over dat punt hebben we gesproken, ook in relatie tot de plannen van TenneT. Het gaat niet enkel over Oostzaan. Je moet ook het uitgangspunt gelijke monniken, gelijke kappen in ogenschouw nemen. Je moet dit voor iedereen in soortgelijke situaties in Nederland in een keer goed regelen en niet alleen iets voor Oostzaan oplossen. Daarmee suggereer je dat je het probleem hebt opgelost, terwijl er nog andere mensen in een soortgelijke situatie zitten. Ik ben minister van Nederland en ga samen met TenneT een plan uitwerken dat recht doet aan deze zorgen voor heel Nederland.

Ik ga niet met de heer Braakhuis de discussie voeren over de vraag of iets wetenschappelijk is bewezen. Daarover zijn heel andere discussies te voeren. Ook op dat punt geldt voorzorg. Als je zorgen kunt wegnemen, dan moet je dat doen.

Ik respecteer uiteraard het standpunt van de heer Samsom. Ik ben het niet eens met de uiteindelijke keuze die hij maakt, maar ik respecteer uiteraard diens standpunt. Tegelijkertijd proef ik bij een meerderheid van de Kamer onder voorwaarden de mogelijkheid voor een alternatief, mits niet alleen Floriande maar met name ook Rijkswetering gespaard blijft. Die conditie moet vervuld worden. Dat neem ik uiteraard serieus. Ik ga het overleg met de lagere overheden niet alleen aan om een en ander op een verantwoorde wijze te doen, maar ook om het zo maximaal mogelijk te doen. We laten Rijkswetering niet de dupe zijn van een oplossing die we voor Floriande zoeken. Die voorwaarde is luid en duidelijk gesteld en daarover ben ik het ook volledig met de Kamer eens. Onder deze voorwaarden ga ik graag de discussie aan om dit besluit op een goede wijze te kunnen nemen en afronden.

Ik kom op de vraag van mevrouw Verburg aan de minister van I en M, die nu naar een ander overleg is, inzake een nadere onderbouwing van het verhaal met Schiphol. Zij stelde tevens de vraag in hoeverre de 150 kV-verbinding verschilt van de 380 kV-verbinding. De verschillen tussen de 150 kV en de 380 kV zitten met name in de corona-ontladingen. Dat zal in het vervolgtraject ook nader worden onderbouwd. Minister Schultz zei reeds ten aanzien van de vliegveiligheid dat voorzorg sowieso geldt. Dit wordt ook gedeeld door een meerderheid van de Kamer. Gelet op de urgentie, stel ik voor dat ik nu stappen ga zetten om met de overheden in de betrokken gebieden tot een oplossing te komen. Deze gaat uit van het westelijk tracé en leidt tot onderkabeling. Daarbij zal de wijk Floriande in Hoofddorp ondergronds verkabeld worden en gaat de ruimte die wij in het Groene Hart zoeken niet ten koste van Rijkswetering. Akkoord?

De heer **Samsom** (PvdA): De minister stelt voor om iets te onderzoeken. Dit is van belang voor de vraag of de Kamer een VAO nodig heeft. De minister moet nog overleg voeren en een paar dingen uitzoeken, zoals die stijg- en daalpunten. Ik waarschuw de minister alvast. Kunnen we afspreken dat de minister sowieso naar de Kamer terugkomt met de definitieve uitkomst van het onderzoek? De Kamer kan dan bepalen of zij alsnog op haar schreden wil terugkeren richting het oorspronkelijk besluit of, zoals de heer Jansen, of vaststellen dat het een betere kabel of lijn is geworden.

Minister **Verhagen**: Ik zeg toe dat ik de Kamer op de hoogte stel, echter niet van het onderzoek. Dat onderzoek hebben we inmiddels wel afgerond. Ik deel de Kamer de uitkomsten van het nadere spoor, dat ik nu vervolg, mee. Als zij op basis daarvan aanleiding ziet om met mij het debat voort te zetten, is daartoe uiteraard zoals altijd de gelegenheid.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Begrijp ik het goed dat de minister die kilometers die hij nu nog nodig heeft voor Rijkswatering zoekt aan de noordkant van het ondergrondse deel en niet ter hoogte van Floriande? Dan begrijpen we elkaar goed.

De **voorzitter**: Welke termijn kunnen we mogelijkwijs aan de toezegging van de minister verbinden?

Minister **Verhagen**: De praktijk kennende, verwacht ik dat dit wel enkele maanden zal duren.

De **voorzitter**: Kan ik eind oktober noteren?

Minister **Verhagen**: Eind november.

De **voorzitter**: Akkoord. Ik noteer eind november.  
Ik bedank alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit dit algemeen overleg.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Verburg (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), voorzitter, Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), ondervoorzitter, Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Thieme (PvdD), Gesthuizen (SP), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van Tongeren (GroenLinks), Ziengs (VVD), Braakhuis (GroenLinks), Gerbrands (PVV), Lodders (VVD), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Schaart (VVD) en Verhoeven (D66).

Plv. leden: Jadnanansing (PvdA), Elias (VVD), Ormel (CDA), Blanksma-van der Heuvel (PvdA), Koolmees (D66), Dijkers (PvdA), Dekken (PvdA), Irrgang (SP), Groot (PvdA), Van der Werf (CDA), Tony van Dijck (PVV), Ouwehand (PvdD), Van Gerven (SP), Schouten (ChristenUnie), Van Gent (GroenLinks), Leegte (VVD), Grashoff (GroenLinks), De Mos (PVV), Taverner (VVD), Van Bommel (PVV), Van der Staaij (SGP), Houwers (VVD) en Van Veldhoven (D66).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).