

Vergaderjaar 2011–2012

31 574

PKB Randstad 380 kV verbinding Haarlemmermeer Oost

Nr. 23

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 januari 2012

De vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie¹ en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu² hebben op 22 december 2011 overleg gevoerd met viceminister-president, minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 31 oktober 2011 over het tracé van de Randstad 380kV-hoogspanningsverbinding ter hoogte van Haarlemmermeer en Kaag en Braassem (31 574, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 22 november 2011 ter beantwoording van de vragen met betrekking tot het tracé van de Randstad 380 kV-hoogspanningsverbinding (31 574, nr. 21);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 14 december 2011 met een planning ten aanzien van hoogspanningsverbindingen door woongebied (31 574, nr. 22).**

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: Van der Ham
Griffier: Franke

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Bommel, Van Gent, Van der Ham, Paulus Jansen, Leege, Samsom, Van Veldhoven en Van der Werf,

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**: Goedemiddag. Ik heet iedereen hartelijk welkom bij dit algemeen overleg, in het bijzonder de ministers en hun ondersteuning. Wij hebben twee uur de tijd. Ik stel vier minuten spreektijd in eerste termijn voor, met één interruptie op elkaar.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de planologische kernbeslissing (PKB) Randstad 380 kV-verbinding Haarlemmermeer Oost. Haarlemmermeer Oost werd plotseling Haarlemmermeer West. In een vorig debat heb ik aangegeven dat de PVV zich in dezen best constructief wil opstellen, maar «zorgvuldigheid» is voor ons wel een sleutelwoord. Er is gekozen voor een ondergronds traject bij Floriande. Dat is mooi. Wij hebben helaas te maken met schaarste: er is slechts maximaal 20 km te verdelen. Ik neem aan dat er geen ondergrondse verkabeling komt bij nog aan te leggen wijken, want wij kunnen de huizen ver genoeg van de verkabeling situeren.

Ik heb nog steeds niet echt helder hoe het precies zit met Schiphol en de uitkomst van het rapport. Daarin wordt gesteld dat er qua interferentie nagenoeg geen negatieve effecten zijn. Wel wordt er over eventuele botsingsrisico's geschreven. Ik heb hier een vraag over aan de minister. Ik heb hier een plaatje van de situatie. Daarop is te zien dat de verkabeling parallel loopt aan de landingsbaan. Een vliegtuig landt altijd in de lengte van de baan, dus parallel aan de masten. Hoe komt men er dan bij dat er een botsingsrisico bestaat? Mij lijkt het risico nihil. Hoe zorgvuldig is dit bekeken? Als wij dit rapport op zijn merites beoordelen, zouden wij zomaar 3 km kunnen besparen.

Wij moeten tegenover de bewoners van Nieuwe Wetering, die met allerlei onderzoeken aankomen, een serieuze afweging maken, zeker gezien het geval Schiphol. Schiphol heeft één oprisping en er wordt meteen bewogen: we gaan ondergronds. De bewoners van Nieuwe Wetering komen ook met allerlei onderzoeken. Vaak zegt de minister dat er geen aantoonbare effecten zijn voor de volksgezondheid en dat er nog onderzoek moet worden gedaan. Dat lijkt mij een beetje eng: wij weten het blijkbaar niet zo goed. Hoe zit het nu precies?

Verder zijn er wat praktische problemen. Er is een molen met een biotoop en het schijnt dat een eventueel bovengronds tracé daardoor zo'n 500 meter dichter bij de dorpskern zou moeten komen. Klopt dat? Zo niet, hoe wordt dit dan opgelost?

Er zijn ook technische onzekerheden over de haalbaarheid van een bovengronds tracé. De doorvaarthoogte van de ringvaart is in dit kader al genoemd. De masten zouden minimaal 76 meter hoog moeten zijn. TenneT heeft hierover zijn twijfels geuit. Kan de minister hier duidelijkheid over geven?

Het RIVM heeft aangegeven dat er nader onderzoek nodig is naar het elektrisch laden van fijnstof. Blijkbaar zijn risico's niet uit te sluiten. Klopt dat?

Er kan langs het tracé nogal wat aan besparing worden gedaan. Zo worden snelwegen ondergronds gepasseerd; wat mij betreft zou dat ook bovengronds mogen.

Tot slot zegt de minister dat de hoogspanningsverbinding door de aanwezigheid van kassen in het gebied grotendeels aan het zicht wordt onttrokken. Ik heb hier een schetsje en dat illustreert het tegendeel: als je net voor de kassen gaat liggen, zie je misschien niet, maar als je er woont, zie je ze toch heel duidelijk.

De heer **Samsom** (PvdA): In zijn eerste zin stelde de heer Van Bommel dat hij zich constructief wil opstellen tegenover dit voorstel, maar dat zorgvuldigheid wel vooropstaat. Daarna stelde hij een aantal vragen en ik kon op den duur de tel niet meer bijhouden. Bedoelde de heer Van Bommel aan het begin van zijn betoog eigenlijk dat hij heel erg twijfelt aan de zorgvuldigheid, gegeven alle vragen en zeer kritische opmerkingen die hij heeft gemaakt?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik heb niet de gewoonte om bij voorbaat aan bewindspersonen te twijfelen. Ik wacht altijd de antwoorden af. Ik heb hier serieuze vragen bij en wil daarop graag een antwoord van de minister.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Bij mijn weten vinden deze aanpassing van het tracé en het verschuiven van boven- en ondergrondse kilometers plaats op verzoek van een meerderheid van de Kamer, met inbegrip van de heer Van Bommel. Wat vindt hij ten principale van de realisatie van de verschuiving? Is het in principe goed gedaan en moeten er alleen een paar puntjes op de i worden gezet, of is hij van mening veranderd sinds het vorige debat?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik ben niet van mening veranderd. Tijdens het vorige debat heb ik aangegeven dat wij hier constructief naar gaan kijken. Ik heb altijd gezegd dat ik niet zo veel problemen heb met hoogspanningsmasten boven koeien. Er zijn echter allerlei zorgen in Nieuwe Wetering. Als er mogelijkheden zijn om nog wat ondergrondse kilometers van elders naar Nieuwe Wetering te halen, zou ik dat dus graag voor die mensen doen, terwijl het westelijke tracé dan intact kan blijven.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Als de heer Van Bommel en ik tenminste hetzelfde kaartje hebben, zie ik dat er nog steeds kabels lopen onder mensen, ook in Rijkswetering. Daar wordt de bebouwing gekruist. De kabels onder de koeien zijn bovengronds gekomen. Dat is toch in lijn met wat wij destijds hebben afgesproken?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik heb een aantal problemen geschetst. Er schijnen wat technische onmogelijkheden te zijn. Ik heb de molenbiotoop en de hoogte genoemd. Wij maken ons ernstig zorgen, want wij hebben het hierbij niet alleen over koeien, maar ook over heel veel mensen die in Nieuwe Wetering wonen, nog heel wat meer dan in Rijkswetering. Ik begrijp dat er een afweging moet worden gemaakt, maar ik vind de zorgen van de mensen in Nieuwe Wetering reëel en wil dus graag antwoord hebben.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Oost west, ondergronds best, lijkt mij de conclusie. Helaas is het niet mogelijk om alle kabels ondergronds aan te leggen. Het CDA heeft goed geluisterd naar de verschillende geluiden die te horen waren in de Kamer, via de telefoon en tijdens bezoeken aan de regio. Helaas is er in dit dossier geen gemakkelijke oplossing te vinden. Er zullen altijd groepen zijn die minder blij zijn met de gekozen oplossing. Niets doen is echter desastreus, want daarmee blijven mensen echt in de kou zitten. Er dient dus naar het algemeen belang te worden gekeken. Dat is voor het CDA belangrijk. Ik heb tijdens het wetgevingsoverleg over energie al iets gezegd over het nimbygevoel in Nederland. Het zal je maar gebeuren dat je ingeklemd wordt tussen A4,

hsl en hoogspanningskabels! Het is logisch dat je daartegen in het geweer komt, maar iedereen in Nederland krijgt te maken met de consequenties van onze energievoorziening en onze economische groei: windmolens in je achtertuin, wonen op een gasopslag of CO₂-opslag, gasboringen in de buurt, in de buurt wonen van een kerncentrale en ga zo maar door. Omwille van het algemeen belang moeten er keuzes worden gemaakt. Wat het CDA betreft volgen wij zorgvuldige procedures, staat de veiligheid voorop en houden wij rekening met de belangen van iedereen. Het plan dat er nu ligt, biedt voldoende houvast. Wij kunnen ons vinden in het plan dat de minister uiteengezet heeft in zijn brief. Er is met diverse partijen gesproken, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Ook burgers hebben hun wensen en argumenten kenbaar kunnen maken. Zowel het algemeen belang als de verschillende individuele belangen zijn tegen elkaar afgewogen. Daarom staat het CDA achter het gekozen traject. Dit betekent dat sommige partijen genoeg moeten nemen met een «second best»-besluit. Wel vindt het CDA dat ook in het vervolgetraject moet worden gekeken naar de belangen van de gedupeerden, de partijen die door de keuze worden geraakt. Een belangrijk punt voor het CDA is de groencompensatie. Is de minister bereid om de groencompensatie ter hoogte van Nieuwe Wetering ruimhartig in te vullen? Wij doen de suggestie om de dorpsraad daarbij te betrekken. Graag een reactie. Ook een goed geregelde uitkoopregeling voor individuele burgers en bedrijven is belangrijk. Dit is essentieel in het vervolgetraject van dit dossier. Graag vernemen wij van de minister wat de laatste stand van zaken in dezen is.

De heer **Van Bommel** (PVV): Geldt de «second best»-optie ook voor Schiphol, als mocht blijken dat ondergrondse verkabeling daar toch niet zo noodzakelijk is?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): U hebt een vraag gesteld over het niet zo noodzakelijk blijken. Wij zullen de minister daar eerst over horen. Voor het CDA is de vliegveiligheid van essentieel belang. De keuzes die daaromtrent gemaakt zijn, zijn voor ons overtuigend om op deze weg door te gaan. De oplossing bij Schiphol is voor ons niet second best, maar first best om de veiligheid van het vliegverkeer volledig te garanderen.

De heer **Van Bommel** (PVV): Dat begrijp ik, want de veiligheid staat altijd bovenaan, maar als uit een rapport blijkt dat de veiligheid totaal niet in het geding is, moeten wij dan van ons gevoel uitgaan in plaats van de rapporten?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik ga uit van bronnen die aangeven dat er een mogelijk risico bestaat. Ik wil elk mogelijk risico uitsluiten. Voorzitter. In dit traject krijgt men vermoedelijk te maken met eventuele schadevergoedingen en claims. Het CDA is van mening dat schadeschap zoals Schiphol dat heeft, dat schadevergoeding toekent aan particuliere bedrijven rond Schiphol in de vorm van planschade en nadeelcompensatie, een goede vorm zou zijn. Hoe kijkt de minister hier tegenaan? Zou het voor de minister mogelijk zijn om de partijen in deze zaak iets dichter tot elkaar te brengen? Graag een reactie. Hoe denkt de minister in de toekomst om te gaan met de evaluatiemomenten? Om de hoeveel tijd worden deze gepland in het proces en wat gebeurt er bij een negatieve uitkomst? Er komen nu al berichten over mogelijke knelpunten. De heer Van Bommel had het daar zojuist ook over. Ik noem de biotoop rond de molen. Het traject kan wellicht verder naar het dorp worden verplaatst, maar is dat wel wenselijk? Is het mogelijk om masten op de dijk te zetten? Zo zullen zich nog wel meer knelpunten voordoen. Hoe gaat de minister om met deze en mogelijke andere knelpunten die nu al worden geconstateerd?

Tot slot maak ik enkele opmerkingen over de fijnstofnorm. Mocht uit evaluatie en onderzoek onverhoopt blijken dat de hoeveelheid fijnstof in Nieuwe Wetering door bovengrondse kabels omhooggaat, waardoor de norm wordt overschreden, wie is dan verantwoordelijk voor de maatregelen? Het ministerie van I en M omdat het schermen kan plaatsen langs de A4 en de hsl, of het ministerie van EL&I omdat dit het gevolg zou kunnen zijn van de kabels? Mocht deze situatie zich voordoen, dan mag de oplossing absoluut niet tussen wal en schip vallen. Graag krijg ik van tevoren duidelijkheid over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de beide ministeries. Burgers verdienen deze duidelijkheid.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat mijn fractie geen voorstander was van een verschuiving van het traject van de oorspronkelijke voorkeursvariant langs het oosten van Hoofddorp naar de huidige variant langs het westen van Hoofddorp. Ik heb dat in het vorige debat uitspreken aangegeven en zal dat niet herhalen, maar ik wijs er nogmaals op dat de keuze voor dit traject een lange en inmiddels heel rommelige geschiedenis heeft. Oorspronkelijk zou het traject langs het westen gaan. De Kamer heeft toen aan de minister gevraagd om de variant langs het oosten te onderzoeken; ik heb daar zelf ook een rol in gespeeld destijds. De regering heeft die suggestie overgenomen en uiteindelijk hardop en zwart op wit aangegeven in diverse debatten en brieven dat de oostelijke variant een voorkeur had. Uiteindelijk zijn wij toch weer hier beland. Wij hebben die geschiedenis in het vorige debat besproken en mijn fractie is er uitermate ongelukkig over. Wij zien nog steeds niet de dwingende noodzaak om tot deze wijziging te komen. Het gevolg is een onnavolgbare punnikpartij met een hoogspanningskabel. Aan de constructieve houding van de PvdA mag in dit dossier inmiddels wel getwijfeld worden, want wij vinden dit een raar plan en blijven dat vinden, maar zelfs als je hier heel constructief naar wilt kijken, moet je constateren dat er zo veel losse eindjes zijn dat de kabel op dit moment niet blijft hangen. De molenbiotoop is al genoemd. Het feit dat er 80 meter hoge masten nodig zijn is al genoemd. TenneT begint ernstig te twifelen, want er zijn weer een nieuw stijppunt en een nieuw daalpunt bij gekomen. Nog een keer gaat een 380 000 Volts-kabel uit de grond de lucht in, met alle geweld dat erbij hoort. Daar moeten hele velden voor worden afgezet. Een paar kilometer verder gaat dezelfde kabel weer naar beneden. Je kunt hem gewoon zien. Als je op een heldere dag langs de lijn kijkt, zie je hem als een rups door het landschap gaan. Mijn fractie blijft van mening dat de keuze voor het oostelijke traject langs Hoofddorp beter was.

Dat gezegd hebbende, kunnen wij ons vinden in alle vragen die de heer Van Bommel heeft gesteld over wat kan worden gedaan om ervoor te zorgen dat er ter hoogte van Nieuwe Wetering nog wat moois kan gebeuren voor de bewoners, als het traject er toch komt te liggen. Je zou de ondergrondse passage van de Polderbaan moeten schrappen en deze terugbrengen naar het stukje bij Nieuwe Wetering. Als dat kan, vinden wij het prima. Het blijft dan een punnikpartij waar ik niet trots op ben, maar in elk geval hebben wij dan iets geregeld voor alle mensen die langs de route wonen. Ik hoop dus op een positief antwoord op dit punt. Voor de rest blijft dit een ongelukkig dossier. Kamerleden en ministers hebben jarenlang beloftes gedaan in de regio, maar breken die vervolgens gewoon, en waarom eigenlijk? Ik vind niet dat wij trots op onszelf kunnen zijn, hoezeer iedereen ook probeert om alsnog zo'n leiding door het landschap te krijgen.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Is de heer Samsom serieus van mening dat er geen enkele aanleiding bestaat om terug te komen op een eerder besluit?

De heer **Samsom** (PvdA): De regering heeft zulke redenen aangevoerd, maar toen heb ik er ook al op gewezen dat wij in dit land een PKB-procedure hebben die zo zorgvuldig is dat het CDA en andere partijen er steeds over klagen dat deze zo lang duurt, dat wij zo veel afwegingen moeten maken en dat wij daarom niet opschieten in dit land. In de gevolgde PKB-procedure is een voorkeursvariant afgesproken en is uiteindelijk besloten om langs de oostelijke kant van Hoofddorp te gaan, iets dichters langs Schiphol. Toen werd men op Schiphol opeens wakker en ging brieven sturen. Men vond het toch een wat ongemakkelijk idee. Of er iets ernstig misgegaan is in de PKB-procedure en wij moeten ons ernstig schamen voor dergelijke procedures – dat hoor ik dan graag van de minister – of er is later pas een reden bij gezocht. In beide gevallen is er sprake van een slechte gang van zaken. Daarom houd ik staande dat de geschiedenis van deze lijn onverkwikkelijk is. En wij moeten nog zo veel lijnen aanleggen in dit land! Als wij van elke lijn zo'n drama maken, wordt het een heel ingewikkelde zaak. Mevrouw Van der Werf kan dan blijven klagen over nimbykwesties, maar de bewoners hebben dan gewoon gelijk.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Wat is volgens de heer Samsom dan de grootste les die wij hieruit moeten leren? Moet de planprocedure beter zodat alle partijen hier directer bij betrokken zijn of is de belangrijkste les dat wij niet naar Schiphol moeten luisteren?

De heer **Samsom** (PvdA): U gelooft toch niet dat Schiphol een onschuldige burger is die toevallig, omdat het krantje net in de vakantie binnenkwam, niet zijn inspraakrecht kon gebruiken? Schiphol heeft in de eerste periode ook iets van zich laten horen en dat was niet zo negatief dat de regering daar aanleiding in zag om het plan te veranderen. Dat is pas later gebeurd. Daarom vraag ik mijzelf nog steeds af waarom het hele plan op stel en sprong moest worden gewijzigd; ik heb hier nog geen bevredigend antwoord op gekregen. Men had ook voor andere oplossingen kunnen kiezen die inderdaad second best zijn voor Schiphol, maar veel beter voor de bewoners en in ieder geval een stuk beter voor de besluitvorming en de geloofwaardigheid van parlement en regering.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Een duurzame samenleving is een elektrische samenleving, want energie in de vorm van elektriciteit is makkelijk te transporteren en biedt mogelijkheden tot vergroening. Elektriciteit is relatief makkelijk te verkrijgen uit hernieuwbare bronnen zoals zonne-energie. Daarnaast hebben wij steeds meer elektrische apparaten. Een gemiddeld gezin heeft er inmiddels 64 en een gezin met kinderen heeft al snel 128 verschillende elektrische apparaten. Dan moet de elektrische auto nog komen. Deze fundamentele verandering in de elektriciteitshuishouding en de toenemende vraag maken dat wij in Nederland moeten investeren in infrastructuur. Deze moet ervoor zorgen dat wij dag en nacht stroom hebben, tegen liefst zo laag mogelijke kosten. Iedereen ziet dan ook nut en noodzaak van de 380 kV-lijn die door Nederland gaat. Daarmee kom je onherroepelijk op de vraag hoe deze lijn in Nederland wordt ingepast. De masten zijn lelijk en ze maken lawaai. Je zult ze maar in je achtertuin of over je huis heen krijgen. Dat gaat namelijk gebeuren. Kees en Carine Lust uit Oostzaan zijn het gezicht geworden van de 1 300 gezinnen in Nederland die onder zo'n mast komen te wonen, maar er zijn ook mensen die last krijgen van een mast omdat zij ertegenaan kijken. Hun prachtige leefomgeving wordt doorsneden met lelijke draden. Op veel plekken ben ik zelf geweest: in Rijpwetering, Oostzaan, de wijk Floriande bij Hoofddorp, Nieuwe Wetering en in de gemeente Kaag en Braassem. Overal maken mensen zich zorgen omdat zij last krijgen van de nieuwe masten, maar eigenlijk hebben alle mensen vooral ook behoefte aan een einde aan de onzekerheid over het tracé. Die

duidelijkheid is met de brief van de minister gekomen, op basis van de criteria die de Kamer zelf heeft gesteld. De minister heeft daarop die keuze gemaakt. Dat is slecht nieuws voor de mensen die onder de mast komen te wonen of die de mast in hun tuin krijgen, en het is goed nieuws voor mensen die in deze ronde ontsnapt zijn.

Op een moment als dit wordt extra duidelijk dat alles wat wij in dit huis doen, uiteindelijk gaat over mensen die met deze keuze worden geconfronteerd. Het getuigt van leiderschap van deze Kamer als wij ons met dit AO niet alleen achter de brede rug van de minister verschuilen, maar er ook zelf voor kiezen om expliciet toestemming te geven aan de tracé-keuze, zelfs al is dat niet makkelijk en zelfs als dat impact heeft op de levens van al die mensen in Nederland, van wie ik velen gesproken heb. Wij nemen als Kamer onze verantwoordelijkheid omdat wij niet de politiek in zijn gegaan om weg te lopen als het moeilijk wordt. Zo werkt een democratie.

De volgende stap in de discussie over de infrastructuur is nu dat er ook duidelijkheid komt over het programma van de verkabeling – jargon voor het onder de grond brengen van de kabels – van de 150 kV-verbinding. De minister heeft aangegeven dat het uiteindelijk allemaal onder de grond gaat. Wanneer kunnen wij dit plan verwachten?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoor nu al de tweede woordvoerder zeggen: «Wij nemen onze verantwoordelijkheid». Dat klinkt wat melodramatisch, want je doet dat ook als je het niet eens bent met de keuze die wordt gemaakt. Zoals de heer Samsom al zei, was er wel degelijk een andere keuze mogelijk via het oostelijke tracé. Die is niet gemaakt, maar je kunt toch ook op een andere manier je verantwoordelijkheid nemen?

De heer **Leegte** (VVD): Dat klopt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat belangrijk, want anders zou het beeld kunnen ontstaan dat fracties die er anders over denken, hun verantwoordelijkheid niet nemen. Dat doen zij wel degelijk, zoals de heer Leegte vast wel snapt.

De heer **Leegte** (VVD): Het gaat erom dat fracties keuzes maken. GroenLinks was in het voorbereidend traject niet aanwezig bij de technische briefing. Daarna heeft GroenLinks verwachtingen in Oostzaan gecreëerd door te zeggen dat de lijn daar verkabeld kan worden, terwijl dat technisch onmogelijk is vanwege de beperkte hoeveelheid. Het gaat erom dat wij met zijn allen uitspreken dat de keuze gemaakt moet worden. Voor sommige mensen doet die keuze pijn en voor sommigen is de keuze fijn, maar in elk geval moeten wij de keuze maken. Dat is onze rol als politicus. Soms kun je niet iedereen gelukkig maken. Voorzitter. Ook moet er duidelijkheid komen over de uitkoopregeling voor mensen die onder een mast wonen. Wanneer komt de minister met die regeling? Het past ook bij een democratie dat wij zorgvuldig omgaan met mensen die worden geraakt door een besluit ten gunste van de meerderheid.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Het is heel verleidelijk om weer een algemene discussie over de elektriciteitsvoorziening op lange termijn te beginnen, maar wij hebben het in juli uitgebreid over dit onderwerp gehad. Toen is op verzoek van een ruime meerderheid van de Kamer besloten om een alternatief tracé uit te werken. In wezen gaat het vandaag over wat wij daarvan vinden.

Het uitgangspunt was toen en is nog steeds dat er op grond van technische beperkingen maximaal 20 km ondergrondse ruimte is. Dat is te weinig om iedereen tevreden te stellen. Wij vinden dat erg jammer, maar het is ook niet verstandig als Kamerleden op de stoel gaan zitten van

mensen die er verstand van hebben en de technische aspecten kunnen beoordelen. Dit is voor ons dus een gegeven op grond van veiligheid en voorzieningszekerheid. In deze situatie heeft de Kamer er in juli in meerderheid voor gekozen om kabels onder mensen voorrang te geven boven kabels onder koeien. De SP-fractie staat daar nog steeds achter. De aangescherpte eis van Schiphol voor het tracé in de nabijheid van de Polderbaan is hier nog bij gekomen; daar is al over gesproken. Ik had daar in juli al twijfels over en heb die nog steeds. Toch heb ik vermoedelijk hetzelfde gevoel als de minister van EL&I en de minister van I en M; bij twijfel niet inhalen gaat in dit geval ook op. Er komen per jaar 40 miljoen mensen aan op Schiphol en ik denk niet dat iemand het op zijn geweten wil hebben als daar iets misgaat. Ik constateer dat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium adviseert om dat deel ondergronds aan te leggen en dat gebeurt nu. Wij kunnen het daar lang over hebben, maar het lijkt mij een gegeven.

Ik snap heel goed dat de bewoners van Rijpwetering en Nieuwe Wetering dat slecht nieuws vinden. Ik ben er gaan kijken, maar snap dat zij nog steeds teleurgesteld zijn. Dat komt ook wel door de optelsom van de aanleg van de hsl, de verbreding van de A4 en nu het bovengrondse hoogspanningstracé door hun leefomgeving. De SP-fractie pleit ervoor om deze mensen een vorm van compensatie te geven in de vorm van meer bescherming tegen herrie, beplanting langs de hsl en de autoweg. Verder wordt op dit moment gewerkt aan de uitwerking van de motie-Neppéus/Jansen. Zodra er conform deze motie normen voor trillingen zijn, zou daar ook naar gekeken moeten worden. Mijn indruk is dat ook trillingshinder in het noordelijke deel van het tracé een rol speelt. Graag krijg ik een toezegging op dit punt.

Verder vraag ik de minister van EL&I om te bevestigen dat bij het door TenneT uitgewerkte tracé het elektromagnetische veld niet alleen onder de nieuwbouwnorm van 0,4 T (microtesla) blijft, maar voor vrijwel alle bewoners op een nog veel lager niveau terechtkomt, in de orde van grootte van 0,1 T. Ter vergelijking: in de meeste woonruimten worden ten gevolge van huishoudelijke toestellen en woninginstallaties, zaken die wij allemaal in huis hebben, al elektrische velden gemeten tussen de 0,1 en 0,2 T. Daar blijven wij dan nog onder.

Ik kom op de langetermijnoplossing. De minister zegt dat hij nog aan het studeren is op een oplossing en vraagt om extra tijd. Ik vind dat zuur voor de bewoners van Oostzaan, want zij zaten in juli ook massaal op de tribune. Zij hebben onderhand wel recht op duidelijkheid over hun perspectief. Zou voor dat knelpunt niet eerder een knoop kunnen worden doorgehakt? Tot slot vraag ik de minister om bij het langetermijnvoorstel waarop hij aan het broeden is, ook het mogelijk interessante alternatief van hoogspanningskabels in kokerprofielen mee te nemen. Ik heb het daar in juli ook over gehad. Dit kan een interessante optie zijn in gebieden waar de ruimte schaars is, zeker als ze kunnen worden weggewerkt in een geluidswal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Op 8 juni heeft minister Verhagen aangekondigd dat hij samen met TenneT oplossingen gaat ontwikkelen voor de hoogspanningsverbindingen door woongebieden, waaronder een uitkoopregeling. Over die uitkoopregeling heb ik een aantal vragen. Ik heb begrepen dat de voorstellen in het najaar klaar zouden zijn. De minister vraagt nu om een halfjaar uitstel. Hij wil voor de zomer van 2012 met zijn voorwaarden voor uitkoop komen. Dit is bijzonder slecht gevallen bij de mensen om wie het gaat, want zij zitten al jaren in de ellende en waren al maanden in spanning over de voorwaarden waaronder zij zouden kunnen worden uitgekocht. Het is voor deze mensen heel lastig te verteren dat de minister deze situatie nog een halfjaar laat voortbestaan. De minister maakt daarover in zijn brief

weliswaar een half empathische opmerking, maar daar hebben deze mensen niet zo veel aan.

Onlangs is hierover nog een bewonersavond geweest. Mijn collega Bruno Braakhuis was daar aanwezig. Ik heb hier nog een paar vragen over. Hoe groot wordt de zone rond de hoogspanningskabels op grond waarvan iemand onder de regeling valt? Wordt waardedaling van huizen ook gecompenseerd? Wat mogen huurders verwachten? Wat mogen bedrijven verwachten van wie de grond onverkoopbaar is? Het is zuur dat de minister deze mensen, die snakken naar nieuws, nog zo lang in het ongewisse laat. Kan het echt niet wat vlotter? Waarop zitten de besprekingen met TenneT vast? Ik zou het goed vinden als de minister wat meer helderheid kon geven over de vragen die ik heb gesteld en ik hoop dat hij er alles aan gaat doen om de bewoners eerder duidelijkheid te verschaffen.

Wij hebben begrepen dat er ook zorgen zijn over de brandbestrijding. Mensen die onder hoogspanningskabels wonen, vragen zich af hoe de brandweer gaat blussen als hun woning in brand staat. Water en elektriciteit verdragen elkaar immers niet. Kan de minister deze mensen op dat punt geruststellen? Wij hebben eerder zoiets meegemaakt in het Zuid-Limburgse Beek. Daar brak brand uit bij een palletfabriek onder hoogspanningskabels en ging de brandweer niet blussen omdat dit te gevaarlijk was vanwege de hoogspanningskabels. De bewoners vragen zich af hoe dit gaat verlopen. Kan de minister hierover duidelijkheid verschaffen?

Het tracé dat uiteindelijk gekozen is, heeft niet onze voorkeur. De GroenLinks-fractie was voor het oostelijke tracé. Het onderzoek loopt eigenlijk nog en er is nooit definitief duidelijk gemaakt waarom dit niet zou kunnen. Uiteindelijk is er een tussenoplossing gekomen. De een is daar blij mee en de ander minder. Vooral de gemeente Kaag en Braassem is natuurlijk niet tevreden. Omwille van Schiphol is nu gekozen om de bal deze kant uit te laten rollen en wij vinden dat Schiphol dan ook mee zou moeten betalen aan het nakomen van afspraken. Dat zou voor GroenLinks een heel eigentijdse invulling zijn van het begrip maatschappelijk verantwoord ondernemen. Graag hoor ik van de minister of er überhaupt dergelijke gesprekken met Schiphol zijn gevoerd of gevoerd gaan worden.

De heer **Leegte** (VVD): De vragen die mevrouw Van Gent namens GroenLinks stelt, zijn precies de vragen die wij ook in het vorige AO hebben gesteld, maar het punt van de GroenLinks-fractie was toen vooral de verkabeling, het ondergronds brengen. De fractie stelde toen dat het mogelijk was om veel meer kilometers onder de grond aan te brengen. Moet ik uit het verhaal van mevrouw Van Gent concluderen dat men zich bij GroenLinks inmiddels ook realiseert dat de kabellengte onder de grond beperkt is en dat dit het maximaal haalbare is?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee.

De heer **Leegte** (VVD): Dat is een opvallende conclusie. Waar is dat punt dan gebleven? Het was het hoofdpunt van GroenLinks in het vorige debat, maar u laat het nu helemaal liggen. Wat is er met de verkabeling gebeurd?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben blij dat u het even herhaalt, want ik had daar gezien de tijd niet uitgebreid de mogelijkheid toe. Wij staan nog steeds voor 100% achter het punt dat wij in het vorige algemeen overleg hebben verwoord, wellicht tot opluchting of juist tot verdriet van de heer Leegte. Wij vinden de keuze die nu gemaakt is, niet goed. Ik heb nog een aantal aanvullende vragen gesteld.

De heer **Leegte** (VVD): Het was chic geweest om met alternatieven te komen en aan te geven hoe het anders zou moeten. Dat is weer niet gebeurd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is volstrekt flauwekul. Wij hebben dit ook in eerdere AO's duidelijk aangegeven. Ik heb nu ook een aantal vragen gesteld over het oostelijke tracé. Wij hebben grote vraagtekens bij de onmogelijkheid van het oostelijke tracé; het onderzoek is nog niet eens afgerond. Laat ik hieraan dan maar gelijk de vraag aan de ministers toevoegen of er nog onderzoek denkbaar is naar het uitsluiten van de risico's. De heer Samsom heeft hier ook al over gesproken. Ik bedank de heer Leegte overigens hartelijk voor deze extra mogelijkheid om deze aanvullende vraag te stellen.

De **voorzitter**: Het zij u gegund. Voordat ik mevrouw Van Veldhoven het woord geef, moet ik meedelen dat de heer Van Bommel zich tijdelijk laat excuseren omdat hij in de plenaire zaal een kort debat bij moet wonen. Daarna zal hij waarschijnlijk weer terugkomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst word ik straks ook verwacht tijdens een plenair debatje en dan zal ook ik het AO tijdelijk verlaten.

Mijn fractie had ook moeite met het verschuiven van het tracé, maar risico's met de vliegveiligheid zijn heel moeilijk te negeren. De PVV had daarover in het vorige AO een heel helder standpunt: de vliegveiligheid moet altijd voor alles gaan. Daarom verbaast de opstelling van de PVV mijn wel enigszins. Maar goed, wij willen in elk geval allemaal dat dit dossier wordt afgerond. Mensen hebben behoefte aan duidelijkheid. Op basis van de uitgangspunten die de Kamer in eerdere overleggen heeft meegegeven en op basis van overleg met betrokkenen is er nu een tracé naar voren gekomen. Ik bedank de minister dat hij de ruimte heeft onderzocht om bij benadering 20 km ondergrondse verkabeling te gebruiken. Ik bedank hem ook voor de flexibiliteit en de inzet van zijn ambtenaren op dit dossier.

Na veel debatten, tekeningen en berekeningen ligt er nu een nieuw plan. Zoals altijd bij een wijziging gebeurt, zijn er ook nu mensen blij en teleurgesteld. Mijn fractie heeft daar veel begrip voor, maar omdat de ruimte voor verkabeling beperkt is, kan in dit geval niet iedereen blij worden gemaakt. Dat feit erkennen wij ook. Alles in ogenschouw nemende lijkt het huidige voorstel mijn fractie een redelijk compromis. Het is al eerder gezegd, wij kiezen voor kabels onder mensen en niet voor kabels onder koeien. Dat lijkt mij een goede keuze.

Ik heb nog enkele vragen. Hoe is de veiligheid gewaarborgd bij de opstijgpunten en de masten? Ik hoorde laatst verhalen over een 150 kV-verbinding waarbij dat niet goed zou zijn geregeld. Dergelijke risico's kunnen wij niet nemen. Aan de provincie Noord-Holland is extra aandacht voor de ontwikkeling van de westelijke flank beloofd. Wat houdt die in? Wordt Schiphol gevraagd om een bijdrage te leveren aan het verder weg aanleggen van de 380 kV-verbinding? Hoe wordt bij de inpassing via het nader uit te werken landschapsplan rekening gehouden met de delen van het Groene Hart waar het tracé nu doorheen zal gaan? Kan de minister toezeggen nog een aantal maatregelen te nemen voor de leefbaarheid in Kaag en Braassem, zoals bomen tussen de hsl en de dorpen in verband met geluid en fijnstof? De PvdD heeft volgens mij nog een aantal bomen over van het Groeiend Verzet; wellicht kunnen die hier heel nuttig worden ingezet. Kan er ook worden nagedacht of hogere geluidsschermen bij Nieuwe Wetering kunnen worden doorgetrokken in de richting van Rijpwetering? Kan er sneller duidelijkheid worden gegeven over de uitkoopvoorwaarden? Al deze zaken zullen de mensen die nadelen van dit plan ondervinden, helpen bij het accepteren ervan.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik bedank de Kamer voor de gemaakte opmerkingen en de gestelde vragen. Ik denk dat het precies is zoals diverse leden benadrukt hebben: er zijn altijd mensen blij en er zijn altijd mensen boos en verdrietig over de keuzes die wij maken. Wij hebben hierover niet alleen veelvuldig van gedachten gewisseld; in het overleg in juli is op basis van een aantal gegevenheden een standpunt ingenomen waarvan wij nu de uitwerking zien. Wij kunnen elke keer opnieuw het debat voeren op grond van het feit dat er andere mensen boos zijn, omdat wij voor hun belangen op willen komen, en op zich is dat begrijpelijk, maar wij kunnen niet elke week een ander standpunt innemen. Als wij nu een andere keuze maken, zitten er volgende week weer andere mensen op de tribune vanwege de consequenties. Dat wil niet zeggen dat dit een makkelijk debat is en dat het makkelijk is om bepaalde standpunten wel of niet in te nemen, maar het is een feit.

Mijn voorganger en ik hebben meermalen met de Kamer gesproken over het tracé van de Randstad 380 kV-hoogspanningsverbinding. Ik wil hierover één ding zeggen tegen mevrouw Van Gent: als wij 100 km onder de grond zouden kunnen aanleggen in plaats van 20 km, dan zouden wij dat uiteraard doen. Ik houd niet aan die 20 km vast omdat ik mensen boos wil maken of wil treiteren, maar deze beperking is een technisch gegeven. Ik kan op mijn kop gaan staan, maar ik verander er niets aan. Als ik de opkoopregeling al klaar had, zou ik die al op tafel gelegd hebben. Ik ben niet voor mijn eigen plezier bezig met de regeling. Wij hebben deze in goed overleg met de Kamer en TenneT voorgesteld om tegemoet te komen aan de zorgen en de frustraties van de mensen. Ik verleng de zaak niet voor mijn lol. Nogmaals, als het kon, zou ik de regeling nu op tafel hebben gelegd. Dat zou voor de mensen prettiger zijn geweest, want dan zouden zij nu duidelijkheid hebben, en het zou dit debat voor mij als politicus ook veel eenvoudiger gemaakt hebben. Net zoiets geldt voor Schiphol, waar de minister van I en M verder op in zal gaan. Als ik zeker wist dat er geen risico's voor Schiphol waren, zou ik voor het andere tracé kiezen. Ik kan mij echter niet het risico permitteren dat er één ongeluk gebeurt dat te wijten is aan het feit dat voor een bepaald tracé is gekozen. Wij zijn niet gemakkelijk tot een keuze gekomen. Wij proberen algemene belangen en individuele belangen zo goed mogelijk met elkaar in evenwicht te brengen en dat is altijd moeilijk.

De **voorzitter**: Er zijn enkele interrupties voor u, minister. Ik heb het nog niet aangegeven, maar ik sta iedereen twee interrupties toe op beide bewindspersonen samen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De toon van de minister verbaast mij een beetje. De Kamer wil vandaag haar verantwoordelijkheid nemen; dat is te horen in alle bijdragen. Wij hebben ook aandacht voor de terechte zorgen die nog bij mensen heersen. Wij geven de minister mee dat wij het belangrijk vinden dat daarmee zo snel mogelijk voortgang wordt gemaakt. De minister klinkt alsof hij verontwaardigd is dat wij hem ervan beschuldigen dat hij dit niet doet, maar wij beschuldigen hem niet. Wij begrijpen de belangen. Deelt de minister die zorg en vindt hij ook dat wij die mensen zo snel mogelijk duidelijkheid moeten geven, ook over de uitkoop?

Minister **Verhagen**: Absoluut. Ik ben het helemaal eens met mevrouw Van Veldhoven. Ik wilde slechts aangeven dat ik de besluiten ook graag nu had genomen. Het was ook geen verontwaardiging. Zoals ik al zei, zit ik hier niet om mensen te pesten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daar wordt de minister dus ook niet van beschuldigd door de leden. Dat wilde ik aangeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik was er deze keer ook niet op uit om de minister te pesten, maar ik heb wel serieuze vragen. Ik hoop dat de minister die straks gaat beantwoorden. Het is heel zuur dat mensen nu nog langer moeten wachten. Dit geeft grote onzekerheid. De minister zal dat ook begrijpen. Ik zou graag weten of het wat vlotter kan. Waar hangen de besprekingen met TenneT op? Ik vind een halfjaar uitstel echt te lang.

Minister **Verhagen**: Ik kom daar nog op in de rest van mijn betoog en ik begrijp uw zorgen hierover. Ik ben er ook zeker niet op uit om mevrouw Van Gent te pesten. Dat is het laatste wat ik zou doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar gaat het natuurlijk niet om; laten we geen spelletje spelen. Ik wil gewoon een duidelijk antwoord, en ook op mijn vragen over de oostelijke variant en de veiligheid. Wij zijn kritisch, maar dat betekent natuurlijk niet dat wij voor onveilig zijn. Er zitten gewoon losse eindjes aan de onderbouwing om niet voor het oostelijke tracé te kiezen. Ik hoop dat de minister hier ook uitgebreid op ingaat en dat hij er alles aan doet om zaken te versnellen. Kan hij daar wellicht nu al antwoord op geven?

Minister **Verhagen**: Ik kan mijn betoog vervolgen; daarin geef ik antwoord op die vraag. Er waren echter ook nog andere interrupties. Maar goed, de voorzitter gaat over de volgorde van de vergadering. Ik zal in elk geval antwoorden op basis van de gestelde vragen en ik zal onder andere ingaan op de opkoopregeling.

De **voorzitter**: Daar komt u dus nog op. Daar gaan we dan zo meteen naar luisteren.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik reageer op een ander deel van het betoog van de minister. Hij heeft gezegd dat wij niet telkens opnieuw het debat kunnen voeren over een andere keuze, maar ik citeer uit de brief van december 2008: «De afweging tussen de westelijke en de oostelijke passage heeft er toe geleid te kiezen voor de oostelijke passage.» Dit stond zwart op wit in een officiële brief die door twee ministers is ondertekend, de beide ambtsvoorgangers van deze minister. De minister stuurde ons naar Hoofddorp-Oost om daar uit te gaan leggen dat mensen inderdaad ongelukkig worden van een keuze; ik heb dat overigens met liefde gedaan. Uit de brief blijkt duidelijk dat er rekening is gehouden met Schiphol, alleen al omdat er staat dat er wat lagere masten moeten worden aangelegd omdat Schiphol in de buurt ligt. Alles was zorgvuldig afgewogen in een PKB-procedure, die volgens sommigen in deze Kamer veel te lang duurt. Twee jaar later komt er opeens een andere brief en draait de minister de keuze terug en keert alles om. Hoe kan hij de Kamer nu verwijten dat wij het debat steeds opnieuw voeren? Dat verwijt treft ons in eerste instantie niet!

Dat is echter niet mijn belangrijkste punt. Mijn belangrijkste punt is dat ik in de brieven noch in de vorige debatten enige vorm van verantwoording, zo u wilt excuses, heb vernomen van deze bewindspersonen over het feit dat in december 2008 een keuze is gemaakt die honderdduizenden mensen een zekerheid leek te bieden, terwijl deze twee jaar later is teruggedraaid. Ik vind dat de ministers daar duidelijker en openhartiger op moeten ingaan.

Minister **Verhagen**: Aan de vooravond van het algemeen overleg van 9 juni jongstleden heb ik de Kamer een brief gestuurd. Wij hebben toen een aantal belangrijke afspraken gemaakt en de meerderheid van de Kamer heeft een standpunt ingenomen, los van de vraag of de heer Samsom dat zelf nodig en wenselijk vindt. Formeel gezien heeft de Kamer geen rol meer na een PKB-procedure, maar wij hebben hierover toch

debatten gevoerd, want ik vond het vanwege de ontstane discussie nodig om hier nader over te spreken met de Kamer. Een Kamermeerderheid heeft toen bepaald hoe het hoe tracé eruit moet zien. De uitwerking en verdere invulling daarvan heb ik nu op tafel gelegd. Dit voorstel is dus in lijn met de overeenstemming die de Kamer heeft bereikt. Natuurlijk kunnen wij altijd een nieuw debat voeren, maar mijn feitelijke constatering was dat wij dit in meerderheid besloten hebben.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik had nog een tweede vraag, die belangrijker is. Beide ministers dienen verantwoording af te leggen over het wijzigen van een besluit met een redengeving die enige rechtvaardiging geeft van de wijziging. Misschien moeten zij ook aangeven dat zij het betreuren dat mensen twee jaar lang een zekerheid is voorgehouden die niet waar bleek te zijn.

Minister **Verhagen**: Het besluit wordt vandaag genomen, op basis van dit debat. De uitwerking van de afspraken die in het algemeen overleg van 9 juni zijn gemaakt, ligt nu voor. De reden dat wij afgeweken zijn van het voorstel dat uit de PKB-procedure gerold was en dat door het vorige kabinet was vastgesteld, hebben wij in het debat in juni besproken. De veiligheid is de voornaamste reden. De minister van I en M zal nader ingaan op de positie van Schiphol en dat element. De heer Samsom heeft de vorige keer heel helder gemaakt dat hij het hier niet mee eens was omdat hij op basis van de gewisselde argumenten bleef bij de keuze voor het tracé uit de oorspronkelijke PKB. Dat is niet alleen zijn goed recht, maar ook een heldere positie waaraan geen tittel of jota is veranderd sinds het vorige debat. Wij hebben echter wel argumenten aangedragen. De heer Samsom kan de argumenten niet overtuigend vinden of hij kan het niet met die argumenten eens zijn, maar ze zijn wel in het vorige debat gegeven.

Voorzitter. Op 9 juni hebben wij op basis van het standpunt van een meerderheid van de Kamer afgesproken dat het tracé ten westen van Hoofddorp wordt gerealiseerd. De beschikbare ondergrondse kilometers, ruim 8,5 km, worden ingezet waar de verbinding door dicht verstedelijkt gebied loopt en waar het nodig is voor de veiligheid rond Schiphol. Ter hoogte van Rijpwetering wordt ongeveer 1 km verkabeld. Daarnaast heb ik op basis van een aantal overwegingen besloten om daar 1 km extra te verkabelen. Langs Schiphol zal het minimale aantal benodigde kilometers, 3 km, worden verkabeld in verband met de veiligheid. Langs de wijk Floriande wordt de verbinding ook ondergronds gelegd. De laatste kilometer wordt elders in de Noordring ingezet, namelijk bij het Noordzee-kanaal, vanwege de vereiste vrije doorvaarhoogte. Bij Nieuwe Wetering wordt een bovengronds tracé ontwikkeld dat verder van de bebouwing aflight. Dit alles gebeurt op basis van de afspraken die in het algemeen overleg gemaakt zijn. In de Zuidring is 10 km ondergrondse kabel vastgesteld. Samen met de verkabeling in de Noordring is daarmee het maximum van 20 km ondergrondse kabel ingezet.

Het tracé dat ik de Kamer op 31 oktober jongstleden heb toegestuurd, is in wezen de uitwerking van wat wij op 9 juni besproken hebben. Het is tot stand gekomen in overleg met de regio, op uitdrukkelijk verzoek van onder andere de CDA-fractie. De gemeente Haarlemmermeer geeft aan tevreden te zijn over het tracé en de verkabeling van de bestaande 180 kV-verbinding. De gemeente Kaag en Braassem heeft duidelijk aangegeven van mening te zijn dat eigenlijk had moeten worden vastgehouden aan de oorspronkelijke afspraken. Nadat gebleken was dat ik vasthield aan het nieuwe tracé, heeft de gemeente zich ingezet voor een zo gunstig mogelijk voorstel voor haar inwoners. De gemeente vond dit dus niet het beste voorstel, maar heeft zich ingezet voor het op één na beste voorstel. Mede op basis van de gevoerde discussie hebben wij dus bekeken hoe wij zo veel mogelijk mensen tegemoet kunnen komen en zo min mogelijk

overlast bewerkstelligen, gegeven het wenselijke tracé. Hierbij is een aantal gedetailleerde vragen gesteld door diverse leden van de Kamer. De heer Van Bommel wil weten of er verkabeling komt bij nog aan te leggen woonwijken. Dat is niet het geval. Wij hebben in het voorgestelde tracé alle 20 km verkabeling gebruikt en er kunnen geen extra reserveringen worden gemaakt voor nieuw aan te leggen wijken.

De heer Van Bommel heeft een beeld laten zien van de kassen en de hoogspanningsmasten. De kassen staan relatief dicht bij de woningen. Als je op maaiveldniveau of zelfs iets hoger staat, zullen de kassen het zicht op het landschap erachter grotendeels wegnemen. Zo gaat het ook met de masten, zelfs als die hoger zijn. Op zich doet het plaatje dat de heer Van Bommel heeft laten zien, geen recht aan de feitelijke situatie. Iets vergelijkbaars geldt voor de beplantingsprincipes. Een boom zal niet dicht bij de mast worden geplaatst om deze aan het zicht te onttrekken, want een boom is nooit zo hoog als de mast. Je moet de boom dus veel verder van de mast af zetten om deze uit het zicht te halen, juist dicht bij de huizen.

Verder heeft de heer Van Bommel gevraagd of het tracé vanwege de molenbiotoop 500 meter in de richting van Nieuwe Wetering moet opschuiven. Dat is niet nodig. De molen kent een beschermingszone van 400 meter en binnen deze zone is bebouwing mogelijk onder voorwaarden. Ik ben ervan overtuigd dat ik aan de geldende voorwaarden kan voldoen. Dit betekent dat de verbinding gemiddeld zo'n 800 meter van het dorp komt te liggen. Ik kies voor een tracé dat zo ver mogelijk van de dorpskern ligt.

Tot slot heeft de heer Van Bommel gevraagd of de ringvaart bovengronds gekruist kan worden zonder dat een probleem voor de scheepvaart ontstaat. Dat kan. Er zullen wel masten moeten worden geplaatst die 65 à 75 meter hoog zijn. Ze zullen zo dicht mogelijk tegen de waterkering worden geplaatst. Hoe dichter de masten bij elkaar staan, hoe lager ze zijn.

Mevrouw Van der Werf heeft gevraagd of ik bereid ben om de groencompensatie ter hoogte van Nieuwe Wetering ruimhartig in te vullen om de pijn te verzachten. Ik ben daar zeker toe bereid. Momenteel bekijken wij samen met de gemeente of maatregelen op het gebied van groenvoorziening, zoals het planten van bomen en struiken, kunnen worden getroffen om de hoogspanningsverbinding verder aan het zicht van het dorp te onttrekken. Ik ben ook bereid om naar het gebied rond Nieuwe Wetering als geheel te kijken. Ik plaats hierbij wel een kanttekening: TenneT zal uiteindelijk de kosten moeten kunnen verantwoorden aan de NMa. De maatregelen moeten dus wel noodzakelijk zijn voor de realisatie van de verbinding en moeten dus proportioneel zijn, want anders ontstaan er problemen met de NMa. Het lijkt mij goed om bij de invulling van het groen bijvoorbeeld de dorpsraad te betrekken. Ik zal TenneT vragen om dit te doen.

Mevrouw Van der Werf en anderen hebben ook gevraagd naar de uitkoopregeling.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb een vraag over de kleine details in het tracé, waar de heer Van Bommel vooral vragen over gesteld heeft. Los van bomen en compensatie en dergelijke is er een showstopper in het geheel: een molen met een biotoop die er uiteindelijk toe zou kunnen dwingen dat de leiding iets verder naar het oosten wordt gelegd. Daar bevindt zich een gasleiding en die kan ertoe dwingen dat de leiding iets verder naar het westen wordt gelegd. De minister kent deze kwadratuur van de cirkel: de hoogspanningsverbinding past dan dus niet.

Minister **Verhagen**: Ik heb gezegd dat ik ervan overtuigd ben dat ik kan voldoen aan de voorwaarden die met betrekking tot de molen zijn gesteld. Ik leg het tracé aan op 180 meter van de molen. Een grotere afstand acht

ik niet nodig. Dit betekent dat de verbinding op gemiddeld 800 meter van het dorp komt te liggen. Binnen de voorwaarden die de heer Samsom zeer treffend schetst, is het dus wel degelijk mogelijk zonder in de kwadratuur van een cirkel terecht te komen.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister spreekt over 180 meter, maar de molen heeft een biotoop die 400 meter voorschrijft, een grotere afstand. De eigenaren van de molen en de mensen die hun belang verdedigen, zijn bereid om daar ver voor te gaan. De minister denkt misschien «dat gaan we wel zien», maar ...

Minister **Verhagen**: Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik voldoe aan de voorwaarden die worden gesteld. De monumentale molen wordt op 180 meter gepasseerd. Dat is weliswaar binnen de geldende molenbiotoop, maar niet binnen de daarbinnen geldende 100 meter kernzone. Ik acht deze afstand dus voldoende. Er is ter hoogte van de molen dus ook geen probleem met het plaatsen van masten. Ten zuiden van de molen is wel sprake van het bovengronds kruisen van de buisleidingenstrook ter hoogte van Nieuwe Wetering. Hier zal de maximale mastafstand van 400 meter worden gebruikt. Dit is slechts 50 meter meer dan de gemiddelde afstand. De heer Samsom wijst er terecht op dat meer afstand tot de molen creëren niet mogelijk is, tenzij er extra knikken in het tracé worden gemaakt. Hij wees ook op de buisleidingenstrook, die ertoe zou leiden dat het tracé in de richting van Nieuwe Wetering schuift. Dat lijkt mij niet gewenst. Maar als de molen op 180 meter wordt gepasseerd, kan dit zonder dat zich problemen voordoen met de geldende voorwaarden ten aanzien van de molenbiotoop.

Voorzitter. Mevrouw Van der Werf heeft gevraagd hoe ik wil omgaan met de evaluatiemomenten. Zoals ik eerder heb aangegeven, ben ik bereid om de Kamer jaarlijks op de hoogte te stellen van de voortgang van de projecten, maar zoals zij weet is de rijkscoördinatieregeling ontwikkeld om versnelling in grote infrastructurele energieprojecten tot stand te brengen. Mijn rol daarin is om samen met de minister van I en M een integrale afweging te maken. De wetgever heeft er bewust voor gekozen om hierbij de formele instemming van beide Kamers met het project over te slaan met het oog op de snelheid. Uiteraard zal ik in overleg treden met de Kamer als zij daarom vraagt. Verder hebben wij de jaarlijkse evaluatie. Vanwege de wettelijke taak zal ik uiteindelijk zelf een eindafweging moeten maken. De Kamer weet dat ik daarin altijd haar opmerkingen mee zal nemen.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik bedank de minister dat wij worden geïnformeerd over de voortgang van het project. Bij een evaluatie, nadat een en ander is gerealiseerd, hoort ook dat wij op den duur vernemen hoe het staat met geluid, fijnstof en de gevolgen van het elektromagnetisch veld. Kunnen wij ook jaarlijks informatie over die aspecten verwachten?

Minister **Verhagen**: Hierover gaat minister Schultz.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Dan wacht ik op haar antwoord.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. De heer Jansen heeft gevraagd of ik bereid ben om kokertechniek bij de bestaande verbindingen mee te nemen. De plannen om kabels in tunnels te leggen of mee te nemen in overkappingen, zijn bekend bij de overheid en bij TenneT. Er is een aantal verkennende gesprekken gevoerd met de betreffende projectontwikkelaars. Er is aangegeven dat de elektrotechnische onderbouwing ontbrak bij de getoonde schetsen. Er is met name gewezen naar gespecialiseerde partijen zoals KEMA om hier verder invulling aan te geven. De bestaande beperking van 20 km ondergronds verandert op zich niet ons standpunt

ten aanzien van overkappen of verkokeren, want het komt in principe op hetzelfde neer. Daarnaast zijn er wel veiligheidsgrenzen omtrent het zeer dicht bij elkaar leggen van hoogspanningskabels. De verschillende draden kunnen elkaar namelijk beïnvloeden. Om die reden moeten wij binnen bepaalde veiligheidsgrenzen blijven.

Er is ook gesteld dat de hitte die de kabels afgeven, wellicht is terug te winnen. Kabels moeten echter continu gekoeld kunnen worden om de transportcapaciteit niet negatief te beïnvloeden. De investeringen die nodig zijn om zodanig te koelen dat wij efficiënt warmte aan de kabels onttrekken, renderen helaas niet. Ook uit het oogpunt van brandveiligheid en dergelijke kleven hier nogal wat nadelen aan. Ervaringen in Duitsland leren overigens ook dat de toegankelijkheid van dergelijke kokers en tunnels niet optimaal is. Evenals de heer Jansen laat ik het graag aan de technici over om te besluiten welke technieken veilig en toepasbaar zijn. Mevrouw Van Gent vraagt mij om met Schiphol in overleg te treden over meebetalen door Schiphol, vanuit het oogpunt van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De keuze om de verbinding langs Schiphol ondergronds aan te leggen, is gemaakt wegens de veiligheid rond Schiphol. Dat is een taak van de rijksoverheid. Het is dus niet logisch om van Schiphol een bijdrage te vragen. Uiteraard staat het Schiphol in het kader van goed nabuurschap vrij om bij te dragen; men kan dit beschouwen als een open uitnodiging.

Mevrouw Van der Werf vindt het schadeschap dat Schiphol heeft een goede manier van schadevergoeding. Zij vraagt mij of ik bereid ben om partijen op dat punt dicht bij elkaar te brengen. Op deze nieuwe hoogspanningsverbinding is de schaderegeling van TenneT van toepassing. Deze geldt allereerst ten aanzien van grondeigenaren en andere rechthebbenden die de verbinding over hun grond krijgen. Daarnaast is de schaderegeling bedoeld voor eigenaren van gevoelige bestemmingen, zoals woningen, die binnen de specifieke magneetzone vallen. Dat gaat eigenlijk verder dan het beleidsadvies ten aanzien van magneetvelden voorschrijft. Voor overige schadeverzoeken geldt het normale planschaderegime. Dit betreft de schade die door iemand geleden wordt als gevolg van een wijziging in het planologisch regime en die niet anderszins vergoed wordt. Een verzoek om schadevergoeding zal kunnen worden ingediend bij het ministerie van EL&I. Wij zijn bezig met de verdere uitwerking van de behandeling van dergelijke verzoeken. Mevrouw Van Gent wil weten hoe het zit met de veiligheid rondom hoogspanningsleidingen en bluswerkzaamheden. Zij heeft verwezen naar een soortgelijke situatie in het verleden. Voor het blussen van branden in de buurt van hoogspanningsmasten kunnen gemeenten of regio's specifieke afspraken maken met de brandweer, bijvoorbeeld over het zo snel mogelijk uitschakelen van de spanning op de lijn. Als de spanning eraf is, kan de brandweer normaal blussen. Steeds meer gemeenten en regio's maken zo'n afspraak.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe rekening wordt gehouden met het Groene Hart. Zij wil weten of er bomen kunnen worden geplant. Deze vraag is vergelijkbaar met die van mevrouw Van der Werf. Dergelijke plannen worden in een landschapsplan uitgewerkt. Men werkt aan enkele varianten. In januari wordt dit verder met de gemeenten besproken. Zoals ik al zei, is het over het algemeen nuttiger om bomen en struiken in de buurt van het dorp te plaatsen om het zicht op de verbinding weg te nemen. Dat past ook beter bij het principe van het open landschap van het Groene Hart. Ik ben bereid om ook te bekijken of er bomen kunnen worden geplant tussen de hsl en het dorp. Dat is een ruime invulling van de landschappelijke inpassing van de verbinding, maar het is in lijn met hetgeen diverse Kamerleden hebben gevraagd, wat ik overigens heb bevestigd in de brief die ik de gemeenten vandaag heb gestuurd. Mevrouw Van Veldhoven heeft ook gevraagd hoe de veiligheid rondom de opstijpunten en masten is gewaarborgd. Om de opstijpunten af te

schermen, wordt er een hek omheen geplaatst. TenneT beschouwt deze maatregel als afdoende.

Diverse leden hebben terecht verwezen naar de vorige discussie over de uitkoopregeling. Mevrouw Van Gent heeft mij gevraagd naar enkele specifieke elementen en de heer Leegte heeft gevraagd wanneer ik kom met verkabelings- en uitkoopregeling. Vorige week heeft de Kamer een brief van mij ontvangen over de planning ten aanzien van de hoogspanningsverbindingen door woongebieden. Zoals ik heb gezegd in het vorige debat, steun ik het initiatief, dat TenneT in het overleg met de Kamer heeft aangedragen, om een oplossing te zoeken voor hoogspanningsverbindingen die door woongebieden lopen. Er wordt momenteel hard gewerkt aan het onderzoeken van die oplossingsrichtingen.

Ik meen dat het de heer Jansen was die in het vorige debat heeft gezegd dat wij bereid moeten zijn om een bijdrage te leveren aan de uitkoopregeling omdat de elektriciteitsvoorziening in ieders belang is. Dat klopt. Ik heb daarnet gezegd dat ik het al geregeld zou hebben als ik dat had gekund. Dat was niet als verwijt bedoeld, maar ik hecht er zelf belang aan om de mensen die al zo lang in onzekerheid zitten en weer een sprankje hoop hebben gekregen na het vorige debat, zo snel mogelijk zekerheid te bieden. Er blijken helaas zowel juridisch als financieel de nodige haken en ogen aan te zitten. Daarom is er vertraging opgetreden. Er moet een stevig juridisch fundament zijn en nauwkeurige afstemming over de financiering van het traject. Zelfs als de financiering wordt verwerkt in de tarieven, moet de voorfinanciering geregeld zijn. Ik ben hierover in gesprek met collega's van andere departementen. Nogmaals, ik ben het met mevrouw Van Gent eens over de maatschappelijke urgentie, maar wij hebben er niets aan als ik een regeling maak die volgende week wordt afgeschoten. Dan zijn wij nog veel verder van huis. Ik zal mijn toezegging gestand doen, maar heb daarvoor tijd nodig. Daarom is het niet gelukt om de Kamer voor het einde van dit jaar te informeren. Ik zal de Kamer begin 2012 van meer informatie voorzien. Ook in Oostzaan moet men tot mijn spijt nog even geduld hebben. Ik moet eerst een kader hebben; daarna kan het plan helderheid verschaffen.

De heer **Leegte** (VVD): De minister heeft met ons gecommuniceerd over Oostzaan en de regeling, maar heeft hij ook contact gehad met de betrokken gemeente? Weet deze ook van de planning en de vertraging die daarin optreedt?

Minister **Verhagen**: Wij hebben continu contact met gemeenten als zij vragen stellen. Ik zal er naar aanleiding van uw brief ook voor zorgen dat wij gemeenten actief informeren als er nieuwe ontwikkelingen zijn. Wij zullen ze op de hoogte houden van het verdere verloop.

De heer **Leegte** (VVD): Fantastisch. Veel dank.

Minister **Verhagen**: Ik zal nu ingaan op een aantal concrete inhoudelijke vragen die mevrouw Van Gent heeft gesteld. Zij wil weten wat de omvang is van de zone rond de hoogspanningskabels, waar de besprekingen met TenneT op vastzitten, hoe het zit met de compensatie voor de waarde-daling van huizen en wat de gevolgen zijn voor huurders. Ik kan daar nu nog niet op ingaan. Dit zijn elementen van de uitkoopregeling waar ik nog over aan het overleggen ben. Ik heb te maken met vier verschillende partijen en moet deze op één lijn krijgen zonder juridisch of financieel vast te lopen. Hoewel ik alle begrip heb voor de vragen van mevrouw Van Gent, vraag ik haar daarom om nog enig geduld te hebben.

Mevrouw Van Gent wil ook weten op welke termijn ik duidelijkheid kan verschaffen. In de brief aan de Kamer heb ik gezegd dat ik dat deze zomer hoop te kunnen doen. Als ik eerder klaar ben en een goede regeling kan uitvoeren, doe ik het uiteraard eerder. Ik heb de zomer genoemd omdat ik

niet wederom in een situatie terecht wil komen waarin ik verwachtingen wek die ik niet kan waarmaken. Op basis van de discussie die wij de afgelopen maanden gevoerd hebben, is mijn inschatting dat het in de zomer in elk geval gelukt moet zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zit hier een beetje mee in mijn maag. Ik heb de brief van de minister met de termijnen ook gezien. Er komt duidelijkheid in de eerste helft van 2012. Daarnet zei de minister begin 2012, maar nu is het weer in de zomer.

Minister **Verhagen**: U had het zelf net over de zomer; daar refereerde ik aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Aha, dus het is niet per definitie pas in de zomer. Ik snap best dat er ingewikkelde onderhandelingen moeten plaatsvinden en dat er juridische complicaties zijn, maar in dit soort zaken worden vaak allerlei procedures en dergelijke aangespannen, zeker tegen degenen die in de sores zitten. Dat wil ik voorkomen. De betreffende bewoners hebben echt een probleem en ik vind dat er met stoom en kokend water voor gezorgd moet worden dat deze onderhandelingen plaatsvinden. Ze moeten absolute prioriteit krijgen. Als het langer gaat duren, moet er bovendien helderheid worden geboden in tussenrapportages. Ik hoop dat dit niet nodig is, want het moet echt korter duren. Ik wil graag een toezegging van de minister.

Minister **Verhagen**: Ik zeg u stoom en kokend water toe. Het moet wel eerst koken, want anders kan het niet stomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoop dat wij elkaar begrijpen, want ik zal hier anders echt op terugkomen.

Minister **Verhagen**: Ik zeg dit mevrouw Van Gent toe. Voorzitter. Ik denk dat ik inmiddels alle vragen beantwoord heb. Minister Schultz zal met name ingaan op Schiphol, de veiligheid, de geluids-overlast en andere overlast.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ben als minister van I en M verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld voor het inpassingsplan dat hierna gemaakt zal worden. Ik zal ook namens staatssecretaris ingaan op vragen over fijnstof en Schiphol en dergelijke.

Ik begin met de vraag van de heer Samsom of de procedure goed verlopen is. Wij hebben die vraag de vorige keer ook al uitgebreid besproken, maar ik zeg nogmaals dat het natuurlijk te betreuren is als er uit een PKB-procedure eerst een voorkeursvariant rolt die later toch weer blijkt te veranderen. Ik ben het wel eens met de reden van verandering, want als je constateert dat er veiligheidsrisico's zijn, ben je verplicht om daarop te reageren en daarnaar te handelen. Ik zal er iets specifieker op ingaan. Er zijn diverse onderzoeken gedaan naar de risico's op aanvaringen met vogels, elektromagnetische interferentie en het botsingsrisico. Het is gebleken dat het risico op botsingen weliswaar klein is, maar wel bestaat. De heer Van Bommel vraagt zich af hoe dat risico überhaupt kan bestaan en heeft dat punt geïllustreerd door een plaatje te tonen, maar ik kan hem garanderen dat deze risico's reëel zijn. Ze zijn wat mijn betreft onderstreept door het recent uitgebrachte rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Deze heeft het incident met de Boeing van Royal Air Maroc geëvalueerd. Dit incident kende een opeenstapeling van restricties: vogelaanvaring en motoruitval waarbij de piloot vervolgens niet de geldende richtlijnen bij een noodsituatie volgde en waarbij ook geen tijd was om oog te hebben voor obstakels in de omgeving. Als er iets

misgaat, gaan er vaak meerdere dingen tegelijk mis en is een piloot bezig om die te herstellen. Hij let dan minder op de omgeving. Zo gaat dat nu eenmaal.

In het botsingsonderzoek is aanvullend gekeken naar de procedure voor missed approach. De heer Van Bommel heeft weliswaar gezegd dat de vliegtuigen nu eenmaal op een bepaalde manier aan komen vliegen en dat de lijnen op een bepaalde manier lopen, maar helaas komen de vliegtuigen niet altijd aanvliegen op de manier waarop dat zou moeten, zeker niet als ze in een gevaarlijke situatie zitten. Op basis van het aanvullende onderzoek werd duidelijk dat de risico's, hoewel ze relatief klein zijn, vooral bij de procedure voor missed approach toch minder zijn bij de westelijke variant dan bij de oostelijke variant. Met name ten zuiden van Station Vijfhuizen zou de afstand tussen de nieuwe hoogspanningsverbinding en het vliegtuig bij missed approach het kleinste zijn. Daarom is besloten het tracé daar uit voorzorg te verkabelen.

Ik zal nu de vragen beantwoorden over geluid en compensatie bij infrastructuurprojecten als de A4 en de hsl, die hier beide langs lopen. Dit heeft niet direct met de hoogspanningsverbinding te maken, maar er komen hier wel allerlei zaken samen. De gemeente heeft hier bovendien ook naar gevraagd. Wij zullen langs het tracé van de hsl onderzoek doen naar de effectiviteit van de werking van de aangebrachte geluidsmaatregelen, zoals ook is vastgelegd in het tracébesluit. Dit onderzoek is vergelijkbaar met het onderzoek dat wij doen in de gemeente Lansingerland rondom de hsl. Wij bekijken of de huidige maatregelen werken en wat wij eventueel moeten doen als dat niet het geval blijkt. Het is nu te vroeg om uitspraken te doen over de mogelijkheden van verhoging of uitbreiding van de thans gerealiseerde geluidsmaatregelen. Wij moeten dit eerst onderzoeken. De heer Jansen heeft ook gevraagd naar trillingen. Op dit moment zijn wij bezig om een trillingsnorm te maken. Zodra wij die hebben, kunnen wij verder. Nu is de norm er nog niet en wij kunnen nu dus nog nergens aan meten, maar zodra de norm er is, zal dit onderwerp in diverse gebieden opnieuw aan de orde komen. Wij onderzoeken al met al de overlast van de hsl. Wij hebben al maatregelen genomen en de vraag is dus of er nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Wij komen hier nog op terug.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik ga ervan uit dat het onderzoek gebaseerd is op de uiteindelijke frequenties en het type materieel dat er straks gaat rijden; de frequenties gaan nog omhoog. Verder hebben wij recentelijk het wetsvoorstel SWUNG I behandeld, dat gaat over nieuwe geluidsnormen voor wegen en spoorlijnen. Daarbij is door de Kamer aangedrongen op een cumulatieve-effect. Ik verzoek de minister om dat hierbij mee te nemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan beide zaken toezeggen. Wij vinden het ook belangrijk om bijvoorbeeld niet alleen te bekijken hoeveel verkeer er over een weg reed toen wij die aanlegden, maar ook rekening te houden met het effect dat het verkeer twintig jaar later op de omgeving heeft. Dat zit in SWUNG en het geldt ook voor de hsl. Frequentie en capaciteit spelen daarbij een rol. Cumulatie speelt ook een rol; dat is inderdaad net bij SWUNG I aangenomen.

Bij de A4 zijn alle wettelijk verplichte maatregelen reeds genomen. Het deel van de A4 waar het om gaat, is al opengesteld. Ik zie daar geen extra mogelijkheden. Hier is niet expliciet naar gevraagd, maar ik noem dit punt wel, want dat geeft extra helderheid.

Mevrouw Van der Werf heeft gevraagd wie de verantwoordelijkheid draagt als de fijnstofnorm onverhoopt wordt overschreden: het ministerie van EL&I of het ministerie van I en M. De staatssecretaris van I en M en via hem ook de minister van I en M zijn verantwoordelijk voor de fijnstofnorm. Zij vormen dus het eerste aanspreekpunt. Laat ik die helderheid geven, ook voor de toekomst. Bij een overschrijding van de

fijnstofnorm zullen wij maatregelen moeten nemen die ervoor zorgen dat de bron wordt aangepast of dat de overlast wordt tegengegaan. Wel wijs ik erop dat kabels geen fijnstof emitteren en dus geen bron zijn, terwijl de overschrijding van de norm over een bron moet gaan. Ik heb verder begrepen dat sommigen uitgaan van de hypothese dat kabels fijnstof aantrekken, maar dat is reeds in 2007 en ook in 2011 door het RIVM onderzocht en voor deze stelling is geen wetenschappelijk bewijs. Als er sprake is van fijnstof, is dat vooral afkomstig van andere bronnen. Meer in algemene zin monitoren wij jaarlijks, bijvoorbeeld voor het NSL. Als iets niet goed mocht blijken, staan wij dus aan de lat.

De heer Jansen heeft een vraag gesteld over de normstelling ten aanzien van de magneetvelden. Hij wil weten of wij bereid zijn om die aan te scherpen. Het beleid ten aanzien van de magneetvelden van hoogspanningslijnen bestaat sinds 2005. Het is op basis van wetenschappelijk onderzoek vastgesteld en er is nu geen aanleiding om af te stappen van de 0,4 T. Daarvoor zou eerst op basis van wetenschappelijk onderzoek moeten worden bepaald dat hier een noodzaak toe is. Deze norm is in ieder geval niet zomaar door onszelf gekozen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Dat was mijn vraag niet. Ik vind de norm van 0,4 T voor nieuwbouwsituaties helemaal geen probleem; het is voor mij een heel scherpe norm. Ik zie meer een probleem in de bestaande situaties. De situaties van 100 T lijken mij een groter knelpunt. Mijn vraag is of de minister kan bevestigen dat 99,5% van de mensen bij de huidige tratering, dus de nieuwe tratering bij Rijkswateringen en Nieuwe Wetering, op een nog veel lagere waarde zit dan 0,4 T, namelijk rond de 0,1 T?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wilt u alstublieft nog iets nader uitleggen wat u precies met uw vraag bedoelt?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Mensen rond hoogspanningsleidingen worden het liefst blootgesteld aan elektromagnetische velden met een niveau van 0,0 T. Dat halen wij nergens in Nederland, want iedereen heeft ook huishoudelijke toestellen in huis. Daarbij wordt meestal een waarde gemeten van ongeveer 0,1 T. Als men dat haalt bij de nieuwe tratering, is er in wezen geen enkel verschil met de huidige situatie. Volgens mijn informatie leidt dit hoogspanningstracé voor bijna alle mensen, op de bewoners van één of twee woningen na, tot een niveau van 0,1 T of lager. Het lijkt mij wel nuttig om dat te bevestigen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De informatie hierover zit bij TenneT. Wij zullen dat schriftelijk moeten laten weten.

De **voorzitter**: Prima. De Kamer krijgt die informatie schriftelijk. Daarmee zijn wij toegekomen aan de tweede termijn. Elk Kamerlid krijgt één minuut spreektijd.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Helaas heb ik een deel van de beantwoording gemist, maar ik zal dat nalezen in het verslag. Ik gok even dat de volgende vraag nog niet is beantwoord. Nieuwe Wetering zit tussen twee magneetvelden ingeklemd en ligt langs de A4, waardoor er sowieso behoorlijk wat fijnstof in de lucht zit. Is er al eens onderzocht hoe het uitwerkt als een plaats ingeklemd zit tussen twee magneetvelden? Ik weet dus niet of de minister die vraag heeft beantwoord, maar ik gok even dat dit niet zo is.

Ik begrijp het verhaal van de minister: je moet altijd van het slechtste uitgaan. Als een vliegtuig in nood is, kan het verkeerd terecht komen. Overigens is die kans wel heel klein. Nogmaals, wij blijven constructief

naar dit traject kijken. Onze zorgen zullen pas echt weg zijn als ik de beantwoording volledig gelezen heb en als die wat ons betreft goed is.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de beide ministers voor hun beantwoording. Ik ben blij met de toezegging over groencompensatie. De minister heeft daarbij de kanttekening gemaakt dat de kosten tegenover de NMa moeten kunnen worden verantwoord, maar ik heb ook het woord «ruimhartig» gehoord. Ik neem dus aan dat er een goede regeling kan worden getroffen in samenwerking met de dorpsraad. Het lijkt erop dat wij nu een besluit zullen nemen conform het voorliggende voorstel. Ik zou het prettig vinden om van de minister nog een schets te krijgen van het nu volgende proces.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank beide bewindslieden voor hun antwoorden, met name de minister van I en M, die zonder veel omhaal van woorden heeft gezegd dat zij het betreurt dat er na een besluit alsnog een nieuw besluit wordt genomen. Dat is geen gratuite opmerking. De overheid kan zich niet veel meer veroorloven als het gaat om het vertrouwen in de overheid; ik zeg dit niet alleen tegen de regering, maar ook tegen de Kamer. Het is goed dat dit op deze manier is gezegd. Dat maakt de uitkomst voor mij helaas niet bevredigender, maar het proces wel iets meer. Op deze manier is er althans beter verantwoording van afgelegd.

De uitkomst is dat wij een traject ingaan met een tracé waaraan de PvdA geen steun verleent. Desalniettemin wensen wij de regering alle succes met het zo snel mogelijk en vooral zo zorgvuldig mogelijk voor elkaar krijgen. Daarover is in dit debat al een en ander gewisseld. Ik heb geen glazen bol, maar voorzie een rechtszaak over de vraag of de kernzone rondom de molenbiotoop nu 100 of 400 meter is. Die rechtszaak zal lang en slepend zijn en wij wachten de uitkomst daarvan in spanning af. Mijn fractie kan daar met haar 30 zetels in elk geval niets meer aan veranderen.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Juist omdat nut en noodzaak van de 380 kV-verbinding zo als een paal boven water staan, is het lastig om de beslissing te nemen. Niemand staat hier te juichen dat de beslissing genomen wordt. Zeker de mensen in Oostzaan, Rijpwetering, Kaag en Braassem en al die andere plaatsen en de mensen die daar geweest zijn, zijn er niet blij mee. Bovendien zijn er in het verleden harde toezeggingen gedaan dat er een andere mogelijkheid zou zijn voor het tracé. Het is zuur dat er nu een keuze wordt gemaakt. Ik kan mij dat goed voorstellen. Het hoort dan ook bij een democratie dat er een compensatie komt voor de weinigen die er last van hebben ten gunste van alle anderen die er profijt van hebben omdat het noodzakelijk voor uiteindelijk iedereen in Nederland. Het is goed dat er duidelijkheid komt en dat er daarmee een einde komt aan de onzekerheid van iedereen die met de 380 kV-verbinding te maken heeft. Dat zelfs GroenLinks in dit debat erkent dat er niet meer ruimte is voor verkabeling, is pure winst, want dat geeft rust voor iedereen die met de kabels te maken heeft. Belangrijk is ook dat behalve de compensatie ook de communicatie met de mensen rondom de 380 kV-verbinding goed op orde is. Zij moeten betrokken worden bij de ontwikkeling. Ik vertrouw de beide ministers die communicatie toe.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Het valt niet te ontkennen dat er de afgelopen jaren rond de gemeenten Haarlemmermeer en Kaag en Braassem geschoven is met tracés en ondergrondse en bovengrondse kilometers. Dat is altijd vervelend, zeker als mensen rekenen op een bepaalde uitkomst. Toch onderschrijf ik wat de minister van I en M heeft gezegd: als je over nieuwe informatie beschikt, moet je altijd op grond van de meest actuele kennis proberen om naar eer en geweten een besluit te nemen. De SP-fractie denkt dat het tracé dat er uiteindelijk uit is gerold,

per saldo de beste oplossing is voor de regio. Wij waarderen dat er gezocht wordt naar compensatie in de sfeer van geluid en groen; dat lijkt ons van groot belang voor de leefbaarheid van de betreffende kernen. Ik weet niet of dit de pijn helemaal kan wegnemen, maar in elk geval kan het vermoedelijk veel verschil maken voor de leefbaarheid in de dorpen. Mijn grootste zorg gaat uit naar alle mensen in Nederland die nog worden blootgesteld aan 50 T of meer langs bestaande tracés. Ik denk dat wij voor dit lijk in de kast zo snel mogelijk een oplossing moeten vinden. De SP-fractie geeft alvast een schot voor de boeg en stelt: uitkopen is slopen. Wij mogen het recht van mensen niet afkopen en daarmee een tijdbom inbouwen voor de langere termijn. Utkopen is slopen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen voor hun antwoord. Ik meen twee toezeggingen te kunnen noteren. Minister Verhagen zegt dat hij grote prioriteit gaat geven aan de uitkoopregelingen. Hij wil daar zo snel mogelijk uit komen. Ik hoop dat hier veel energie in gestoken wordt met alle betrokken partijen. Ik denk dat de minister de uitdrukking «met stoom en kokend water» wel kent en dat het hem allemaal helder is.

Ik heb ook een open uitnodiging aan Schiphol gehoord. Hoe gaan wij dit aanpakken? De bal is de andere kant op gaan rollen omwille van Schiphol en ik vind dat Schiphol best kan meebetalen. Dat is een eigentijdse invulling van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Wellicht vallen er ook nog wat andere zaken te compenseren. Ik vraag minister Verhagen dus hoe wij dit gaan aanpakken. Zal ik zelf een brief sturen waarin ik verwijs naar de open uitnodiging, gaat hij in gesprek of doen wij het samen in het kader van de kerstgedachte?

Er is nog een vraag over het oostelijke tracé blijven liggen. Ik heb gevraagd of er nog onderzoek denkbaar is waarmee de genoemde risico's wel zijn uit te sluiten.

De **voorzitter**: Dank u. Mevrouw Van Veldhoven laat zich verontschuldigen omdat zij in de plenaire zaal allerlei VAO's moet bijwonen. Zij heeft haar positie duidelijk gemaakt in de eerste termijn.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik bedank de Kamerleden voor hun inbreng in tweede termijn. Laat ik de heer Samsom nog iets beter proberen te bedienen. Hij verwees naar de opmerking van de minister van I en M, die heeft aangegeven het te betreuren dat wij zijn afgeweken van eerdere besluitvorming. Ik sluit mij hartgrondig bij die opmerking aan, mede op basis van hetgeen wij eerder op 9 juni al hebben besproken. Ook toen heb ik dit expliciet naar voren gebracht en eveneens in de gesprekken met de gemeente Kaag en Braassem. Op basis van de PKB-procedure is inderdaad sprake van gewekte verwachtingen waar wij nu van terugkomen. Ik ben het met de heer Samsom eens dat dit geen schoonheidsprijs verdient. Wij hebben dit uiteindelijk besloten omdat wij geen risico's willen lopen, op basis van de nieuwe informatie over de kans op een ongeluk in het vliegverkeer bij een van de drukste vliegvelden van Europa. Daarom vonden wij het onverantwoord om te blijven bij het standpunt waarop wij eerder uitgekomen waren op basis van de PKB. Los van de weging verdient dat geen schoonheidsprijs, maar wij vonden het onverantwoord om bij de oude beslissing te blijven. Na het vorige overleg dat ik met de Kamer heb gevoerd, heb ik dat zeer duidelijk tegen de gemeente Kaag en Braassem gezegd. Ik heb aangegeven dat ik mij de irritatie en frustratie binnen de gemeente goed kan voorstellen en dat wij daarom zo goed mogelijk naar zo min mogelijk pijn en zo groot mogelijke compensatie gekeken hebben. Daarom heb ik de Kamer in dit debat gezegd dat wij ruimhartig, in overleg met de dorpsraad, de mogelijkheden van compensatie zullen bekijken.

Mevrouw Van der Werf heeft gevraagd naar het verdere proces van het tracé. De komende maanden wordt hard gewerkt aan het verder uitwerken van het tracé. Het landschapsplan zal onder meer worden uitgewerkt. In mei zullen het ontwerpinpassingsplan en een aantal vergunning ter inzage worden gelegd. Er is dan weer de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Na de zomer volgt de vaststelling van het inpassingsplan. TenneT verwacht overigens pas in 2015 te starten met de bouw van de verbinding in dit gebied, want eerst wordt gestart met het noordelijke gedeelte.

Ik zeg mevrouw Van Gent stoom en kokend water toe. Ik zal er alles aan doen om zo snel mogelijk een goede regeling op dit punt, conform de eerdere toezeggingen, tot stand te brengen.

Mevrouw Van Gent roept mij verder naar aanleiding van mijn open uitnodiging aan Schiphol op om de luchthaven op haar verantwoordelijkheid aan te spreken. Ik heb gezegd dat ik formeel geen reden heb om dat te doen, aangezien de rijksoverheid gaat over de veiligheid. Maar ik ben ook minister van het Koninkrijk der Nederlanden en niet alleen politicus. Dat houdt in dat ik mij in mijn uittalingen moet beperken tot hetgeen ik vanuit die verantwoordelijkheid kan en mag. Ik heb geen bevoegdheid om Schiphol hierop aan te spreken. Wel kan ik mij voorstellen dat Schiphol uit het oogpunt van maatschappelijke verantwoordelijkheid zal ingaan op de oproep van mevrouw Van Gent. Ik heb geen titel om Schiphol aan te spreken, maar als mens kan ik mij heel goed voorstellen dat Schiphol op deze wijze invulling geeft aan zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Er staan nog twee vragen aan mijn adres open. De heer Van Bommel heeft gevraagd of de aanwezigheid van meerdere magneetvelden gevolgen heeft voor de fijnstofproblematiek. Het is niet aannemelijk dat de bovengrondse hoogspanningslijnen de schadelijke gezondheidseffecten van fijnstof beïnvloeden. Hoogspanningslijnen kunnen fijnstof soms wel extra opladen, maar te weinig om extra schadelijke effecten te veroorzaken. Dit staat in het RIVM-onderzoek dat ik eerder noemde. De publicaties die sinds die tijd zijn verschenen, geven het RIVM ook geen aanleiding om het advies te herzien. Het ingeklemd liggen tussen twee elektromagnetische velden maakt dat niet anders.

De heer **Van Bommel** (PVV): Is dat onderzocht? Er staat heel stellig dat dit niets verandert, maar is het ook meegenomen in het onderzoek?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Er is onderzocht of elektromagnetische velden fijnstofdeeltjes op kunnen laden. Het antwoord is ja. De extra oplading is extra te klein om schadelijke effecten teweeg te brengen. De deeltjes zouden daarvoor tien keer zo veel moeten worden opgeladen als bij zo'n hoogspanningskabel gebeurt. Dat staat in het onderzoek; ik haal het slechts aan. Het effect is dus niet groot genoeg om schadelijk te zijn.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd of er nog een onderzoek naar het oostelijke tracé mogelijk is om risico's met betrekking tot de vliegveiligheid uit te sluiten. Wij hebben heel veel onderzoeken gedaan om uiteindelijk tot de keuze voor het westelijke tracé te komen. Dit tracé blijkt beter dan het oostelijke tracé. Ik acht het daarom niet realistisch dat er uit nader onderzoek een andere uitslag komt.

De **voorzitter**: Ik bedank de beide bewindslieden voor hun antwoord. Wij hebben enkele toezeggingen genoteerd:

- De minister van EL&I zal de Kamer uiterlijk zomer 2012 informeren over de definitieve uitkoopregeling.

- De ministers zullen de Kamer schriftelijk informeren over de vraag van de heer Jansen inzake het niveau van de elektromagnetische spanning, gemeten in T.

Mij is meegedeeld dat de minister van EL&I inmiddels bijna in de plenaire zaal verwacht wordt in verband met de VAO's. Ik dank allen voor hun aanwezigheid en sluit de vergadering.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), 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), Verhoeven (D66) en Van der Werf (CDA).

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

² Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), 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), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

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