

## **Bijlage 8 Overlegreacties**

1

### **Nota van antwoord Bro-overleg**

In het kader van artikel 3.1.1. Bro-overleg is de gemeenten Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Kaag en Braassem, Lansingerland, Leiderdorp, Rijnwoude, Velsen, Zoetermeer en Zuidplas, de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de hoogheemraadschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland en Schieland en de Krimpenerwaard en verschillende uitvoeringsorganisaties van het Rijk gevraagd om een reactie te geven op het voorontwerpinpassingsplan.

Daarnaast zijn de volgende organisaties in het gebied gevraagd om een reactie:

Recreatieschap Spaarnwoude, N.V. Nederlandse Gasunie, Stichting Mainport en Groen, Kamer van Koophandel Amsterdam, Kamer van Koophandel Den Haag, N.V. Luchthaven Schiphol, LTO Noord

LTO, Amsterdam Connecting Trade, Schiphol Area Development Company N.V., Luchtverkeersleiding Nederland, Staatsbosbeheer, Regio West, Waternet, NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, Oasen, Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, Recreatie Noord-Holland N.V. en Koninklijke KPN N.V.

Van de volgende (bestuurs)organen is een reactie ontvangen op het voorontwerpinpassingsplan:

Gemeenten Kaag en Braassem, Leiderdorp, Haarlemmermeer, Lansingerland, Zuidplas, Zoetermeer, Rijnwoude en Velsen, provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Staatsbosbeheer, Defensie, recreatieschap Spaarnwoude, Stichting Mainport en Groen, Schiphol, N.V. Gasunie, Koninklijke KPN N.V., SADC en LTO Noord.

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

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

<p>e. TenneT en Staatsbosbeheer zullen over vergoedingen in het kader van het magneetveldvoorzorgbeleid en over vergoedingen voor schade als gevolg van de aanleg en instandhouding van de nieuwe hoogspanningsverbinding separaat afspraken maken. Hierbij moeten alle grondposities betrokken worden; naast gronden in eigendom van Staatsbosbeheer ook de gronden die in erfpacht zijn uitgegeven aan het Recreatieschap.</p>	<p>Zie het antwoord onder 2b. Zowel eigendomsposities als erfpachtposities worden betrokken.</p>
<p>f. Bij vestiging van een zakelijk recht, dient het principe van schadeloosstelling (volledige schadevergoeding) uit de Belemmeringenwet Privaatrecht het uitgangspunt te vormen. Rechthebbenden dienen voor en na vestiging van het zakelijk recht in een gelijkwaardige vermogens- en inkomenspositie te verkeren. Bovendien dient schadeloosstelling te geschieden op ieder moment dat schade zich voordoet. Geadviseerd wordt – gelet op de aanzienlijke gevolgen van de aanleg van de verbinding voor Staatsbosbeheer – de onderhandelingen over zakelijke rechten vroeg te starten.</p>	<p>Zie het antwoord onder 2b. De onderhandelingen over schadevergoedingen worden gestart, zodra het definitieve voorkeurstracé vast staat. De Belemmeringenwet privaatrecht wordt gehanteerd.</p>
<p>g. Graag komt de regiodirecteur in goed overleg tot een juiste inpassing van de hoogspanningsleiding op de terreinen van Staatsbosbeheer, opdat de natuur en de recreant de minste hinder ondervinden van aanleg en onderhoud van de leiding.</p>	<p>Het definitieve tracé is opgenomen in het inpassingsplan. De landschappelijke inpassing van de verbinding is daarnaast uitgewerkt in een landschapsplan en Staatsbosbeheer is bij het opstellen van dit landschapsplan betrokken. Overigens blijkt uit onderzoek, dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding (zie paragraaf 5.3 in het MER). Tijdens de aanlegfase en onderhoudswerkzaamheden wordt tenslotte getracht de overlast voor de natuur en recreanten zo veel mogelijk te beperken.</p>
<p><b>2. Ministerie van Defensie - Commando Diensten Centra (brief d.d. 22 oktober 2010, ontvangen op 25 oktober 2010)</b></p>	
<p>a. In delen van het plan zijn ondergrondse buisleidingen van het Ministerie van Defensie gelegen. Het betreft twee (delen van) onder genoemde leidingentraçés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- T.z.v. leiding P17 is geen planologische regeling noodzakelijk. Deze leiding is buiten gebruik gesteld.</li> <li>- Leiding P31B is een 12' operationele leiding en hiervoor is een planologische regeling gewenst c.q. noodzakelijk.</li> <li>- T.z.v. leiding 31B geldt dat op plankaarten 8 en 10 sprake is van een bovengrondse hoogspanningsverbinding die de buisleiding van Defensie twee maal kruist. Op plankaart 7 is sprake van een ondergrondse hoogspanningsverbinding die de buisleiding van Defensie ook tweemaal kruist.</li> </ul>	<p>Dit inpassingsplan regelt enkel de juridisch planologische inpassing van de nieuw aan te leggen hoogspanningsverbinding. De juridisch planologische inbedding van de bestaande buisleidingen van Defensie maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan. Deze zijn in gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen of moeten op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen door de gemeenteraad in de bestemmingsplannen worden opgenomen. Het inpassingsplan verandert niets aan deze planologische inbedding van de buisleidingen; het inpassingsplan past zich als het ware in het bestemmingsplan in.</p> <p>Er is uiteraard nagegaan of de bestemmingen voor de hoogspanningsverbinding en de buisleidingen zich met elkaar verdragen. Dit is het geval.</p>

<p>b. Hoewel op grond van artikel 13.2 het gebruik van de ondergrondse buisleiding niet in gevaar komt, hecht Defensie eraan dat in de regels (in de artikelen 6 en 9 van het Inpassingsplan) bestemmingsregels worden opgenomen die de ondergrondse buisleiding planologisch beschermen.</p> <p>Het bestemmen dient te geschieden onder de benaming 'ondergrondse buisleiding'. Ter weerszijden van de leiding dient een strook van minimaal 5 m op de plankkaart te worden aangegeven, waarbinnen beperkende maatregelen ten aanzien van het gebruik van gronden en het bouwen gelden. Dit is een bebouwingsvrije zone.</p>	<p>Zie ook voornoemd antwoord onder 3a. Voor zover buisleidingen onjuist in bestemmingsplannen zijn opgenomen, dient hiervoor contact opgenomen te worden met de betrokken gemeente.</p>
<p>c. Elke verwijzing in het inpassingsplan naar Defensie of NAVO dient vermeden te worden. Ook verwijzing in de regels naar de Dienst Vastgoed Defensie dient vermeden te worden. In dat kader dient in de regels het begrip 'leidingbeheerder' te worden gehanteerd.</p>	<p>De verwijzingen naar Defensie zijn vervangen door 'leidingbeheerder'.</p>
<p>d. Verzoek is om het aanlegvergunningstelsel uit de artikelen 6.4.1 en 9.4.1 tevens van toepassing te verklaren op de bestemming: 'ondergrondse buisleiding'.</p>	<p>Dit is niet noodzakelijk, zie het antwoord geformuleerd onder 3a.</p>
<p>e. Aan de artikelen 6.4.2 en 9.4.2 toevoegen dat bij toepassing van deze artikelen afstemming met de leidingbeheerder dient plaats te vinden.</p>	<p>Dit is niet mogelijk, omdat het aanlegvergunningstelsel enkel dient ter bescherming van de hoogspanningsverbinding. Zie ook het antwoord geformuleerd onder 3a.</p>
<p>f. Naast de fysieke bescherming van de ondergrondse leiding dient ook aandacht te worden besteed aan externe veiligheid. Het verzoek is om een plaatsgebonden risicocontour op te nemen (grenswaarde <math>10^{-6}</math> per jaar voor kwetsbare objecten en richtwaarde <math>10^{-6}</math> voor beperkt kwetsbare objecten) van 15 m ter weerszijden van het hart van de leiding.</p>	<p>Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dwingt niet tot het opnemen van de plaatsgebonden risicocontour van de leiding in het bestemmingsplan/inpassingsplan. Wel bepaalt artikel 11, derde lid van het Bevb dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan (hieronder wordt tevens een inpassingsplan begrepen) – op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een risicoverhogend object zoals een hoogspanningsverbinding wordt toegelaten – in de directe omgeving van de buisleiding de grenswaarde van <math>10^{-6}</math> per jaar met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten in acht moet worden genomen en rekening gehouden moet worden met een richtwaarde van <math>10^{-6}</math> per jaar met betrekking tot het plaatsgebonden risico voor beperkt kwetsbare objecten.</p> <p>In dit kader is door TenneT onderzoek verricht naar het effect van de hoogspanningsverbinding op de plaatsgebonden risicocontour van de betrokken leidingen. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is verantwoord dat is voldaan aan de normen uit het Bevb.</p>

<b>4. Gemeente Leiderdorp (brief d.d. 12 oktober 2010, ontvangen op 15 oktober 2010)</b>	
<p>a. De ondergrondse aanleg van zowel de 380 kV als de 150 kV-verbinding vormt de beste oplossing voor de kwetsbare poldergebieden (gerefereerd wordt aan polder Achthoven en het onlosmakelijk daarmee verbonden deel in de Hondsdijkpolder in Rijnwoude). De keuze en motivering voor het wel ondergronds brengen van de 150 kV-verbinding in het Rijnwoudse deel van de polder, – maar niet in het Leiderdorpse deel – is niet houdbaar. De motivering vanuit natuurwaarden (vogelbescherming) is niet steekhoudend, omdat de te beschermen weidevogels wel aan de Hondsdijkse polder worden gelieerd, maar niet aan de polder Achthoven. Vogels hanteren niet de scheiding tussen Leiderdorp en Rijnwoude als grens van hun gebied.</p>	<p>De 150 kV-verbinding wordt in het Rijnwoudse deel (Hazerswoude-Dorp t/m Hondsdijkse Polder) ondergronds aangelegd omdat, in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, bij het combineren met een 380 kV-verbinding bovengronds de kans op significante effecten niet kan worden uitgesloten. De reden voor ondergrondse aanleg is niet ingegeven door de aanwezigheid van weidevogels, maar door de aanwezigheid en vliegbewegingen van smient en kleine zwaan (gelet op instandhoudingsdoelen voor nabijgelegen Natura 2000-gebied De Wilck). In de passende beoordeling is onderbouwd waar en over welke lengte de 150 kV ondergronds zou moeten worden gebracht om de kans op significant negatieve effecten uit te sluiten. Polder Achthoven behoort niet tot de gebieden waar beide soorten regelmatig over de hoogspanningsverbinding (zullen) vliegen (zie het achtergrondrapport 'natuur' van Prinsen bij het MER).</p> <p>Voor weidevogels geldt dat verstoring door de nieuwe (combi)verbinding niet wezenlijk verschilt van verstoring door de huidige 150 kV-lijn. Eventuele aanvaringssslachtoffers worden gemitigeerd door middel van draadmarkeringen. Er is daarom geen reden om ten behoeve van weidevogels de 150 kV-lijn ook in polder Achthoven ondergronds aan te leggen.</p>
<p>b. Als de ondergrondse aanleg van zowel de 380 kV als de 150 kV-verbinding niet mogelijk is, dient ten minste de 150 kV-verbinding ook binnen Leiderdorp ondergronds te worden aangelegd. Op die manier kan het beoogde opstijgpunt buiten het open polderlandschap van het Groene Hart worden gehouden. Inpassing door inplanting is geen logische optie, omdat dit haaks staat op de openheid van het polderlandschap.</p>	<p>Het uitgangspunt uit de PKB is dat slechts in bijzondere gevallen de 380 kV-verbinding ondergronds wordt aangelegd, met name waar het gaat om korte trajecten door landschappelijk en ecologisch kwetsbare gebieden. Ook kunnen ontwerptechnische beperkingen of regelgeving aanleiding zijn voor ondergrondse aanleg. Deze benadering wordt het 'bovengronds, tenzij'-beginsel genoemd.</p> <p>Bij de definitieve besluitvorming over de keuze tussen boven- en ondergrondse aanleg hebben, in meer detail, de volgende overwegingen een rol gespeeld. Verkabeling vindt in elk geval plaats op die tracédelen waar dat technisch gezien onvermijdelijk is. Tevens vindt verkabeling plaats op tracédelen waar, door een combinatie van factoren, sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden, dat bovengrondse aanleg naar het oordeel van het bevoegd gezag onwenselijk zou zijn. Het betreft dan met name (gecombineerde) knelpunten op het terrein van leefomgeving, het landschap en de natuur. Evenzeer heeft de passage van woongebieden (leefomgevingsaspecten) een rol gespeeld, waarbij het aantal gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone is meegewogen.</p>

	<p>Van dergelijke redenen om tot ondergrondse aanleg over te gaan is in casu geen sprake. De 150 kV-verbinding bij De Wilck wordt ondergronds gebracht vanwege mogelijke effecten op het Natura 2000-gebied. Een dergelijke dwingende reden speelt binnen het grondgebied van Leiderdorp niet.</p> <p>Over de keuze voor het opstijgpunt in de Hondsdijkse polder kan het volgende worden opgemerkt. Onderzocht zijn twee varianten: te weten het opstijgpunt op de gemeentegrens Leiderdorp-Rijnwoude bij de A4, alsmede het opstijgpunt in de Hondsdijkse polder. Bij het beoordelen van de landschappelijke effecten geldt dat hoe eenvoudiger de vormgeving van de hoogspanningsverbinding is hoe kleiner de invloed op het landschap zal zijn. Daarom is ernaar gestreefd de visuele complexiteit van de verbinding in relatie tot de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De positionering van een opstijgpunt bij de A4 is visueel complexer dan positionering in de Hondsdijkse polder. Het opstijgpunt in de Hondsdijkse polder leidt tot een eenvoudigere vormgeving van de verbinding met minder landschappelijke effecten. Vanuit de technische uitwerking en nadere uitwerking voor de uitvoeringsfase zal overigens blijken of een boven- dan wel ondergrondse kruising van A4 en HSL – vanuit dat perspectief bezien – de voorkeur heeft. Dit is bekend voor vaststelling van het inpassingsplan.</p> <p>Over het effect van het opstijgpunt op de openheid van het polderlandschap kan ten slotte het volgende worden opgemerkt. Het opstijgpunt heeft weliswaar in algemene zin invloed op de omgeving, maar heeft geen invloed op het open karakter van het gebied in groter verband. Het opstijgpunt ligt bovendien op de grens tussen open gebied en de infrastructurele bundel die gevormd wordt door de HSL en de snelweg.</p>
<p>c. Geconstateerd wordt dat vooralsnog een landschapsplan ontbreekt. De verbinding loopt door het nationale landschap Het Groene Hart, waarvan de polder Achthoven onderdeel uitmaakt. De conclusies uit het MER en het inpassingsplan over het veranderende landschap hanteren de stelling dat er al sprake is van een doorsnijding van het Groene Hart door de aanwezigheid van een 150 kV-verbinding, terwijl de masten tevens het karakter van het gebied beïnvloeden. Hiermee wordt te gemakkelijk als een gegeven geaccepteerd dat de karakteristieke en vanuit cultuurhistorie aanvaarde vakwerkmasten worden vervangen door moderne witte pilaren die volstrekt niet passen in het landschappelijke beeld. Een goede inpassing van deze masten in het open polderlandschap is feitelijk niet goed mogelijk.</p>	<p>De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten. De vakwerkmasten hebben zich in het verleden ingepast in het landschap. Ook de Wintrackmasten zullen dat op hun beurt doen. Beide zijn op vergelijkbare wijze onderdeel van een continue veranderend landschap.</p>

<p>d. Tegenwoordig is het aanvaard dat – ingeval van noodgedwongen aantasting van bepaalde waarden – ook alternatieve compensatiemogelijkheden bekeken worden. De gemeente verzoekt op basis van het compensatiebeginsel middelen ter beschikking te stellen die kunnen worden besteed aan maatregelen uit de gebiedsvisie polder Achthoven. Hierin is beleid vastgelegd om het open en groene karakter van de polder te beschermen en bij de opstelling van dit beleid is in het verleden – vanwege de 380 kV-ontwikkelingen – ook TenneT betrokken.</p>	<p>Er is geen sprake van een nieuwe doorsnijding, maar van een andere doorsnijding. In plaats van een 150 kV-vakwerkmast, doorsnijdt straks een 380 kV-Wintrackmast het landschap. Er is daarom geen sprake van een compensatieplicht. De landschappelijke inpassing van de verbinding is verder uitgewerkt in een landschapsplan.</p>
<p>e. Er ontbreekt voldoende inzicht in de tijdelijke verstoring van de natuurwaarden gedurende de realisatiefase met name voor weidevogels (onder meer grutto en tureluur) in de polder Achthoven. Effecten op de natuur tijdens de aanlegfase worden verwaarloosbaar geacht en dit is een magere beschouwing van de invloed van de tijdelijke activiteiten die circa 2,5 jaar duren. Verzocht wordt om een uitgebreidere toelichting te geven op de tijdelijke verstoring van de natuurwaarden gedurende de realisatiefase.</p>	<p>Voor de realisatiefase is een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet aangevraagd. Er kan geen ontheffing worden verkregen voor het verstoren van broedvogels. In de ontheffingsaanvraag (geen onderdeel van het MER) is daarom aangegeven op welke manier wordt voorkomen dat broedvogels (inclusief weidevogels) worden verstoord. Dit betreft onder andere het uitvoeren van werkzaamheden buiten het broedseizoen en – wanneer dit niet mogelijk is – het voorkomen dat broedvogels zich vestigen op/nabij de bouwlocaties. In een door het Ministerie van EL&amp;I goed te keuren werkprotocol (voor de uitvoerders) is in detail beschreven hoe werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om verstoring en wezenlijke invloed op broedvogels te voorkomen.</p>
<p>f. Gerefereerd wordt aan de in het bestuurlijk overleg gemelde aspecten. In dat kader wordt aangegeven dat de aan de oever van de DOES beoogde mast binnen een zogenaamd SGR compensatiegebied valt vanuit de aanleg van de Hogesnelheidslijn. Voorts wordt aangegeven dat het Hoogheemraadschap plannen heeft voor het poldergebied in samenhang met mogelijke watercompensatie.</p>	<p>De natuurcompensatieplicht op grond van de Structuurvisie Groene Ruimte vanwege de aanleg van de HSL is bekend. Hierover is – naar aanleiding van deze Bro-reactie – ook nader contact opgenomen vanuit EL&amp;I met de gemeente Leiderdorp en de provincie. Over de plannen van het Hoogheemraadschap van Rijnland voor het poldergebied Achthoven – in samenhang met mogelijke watercompensatie – is in 2010 overleg geweest tussen TenneT en het Hoogheemraadschap. Meer specifiek is toen de visie van het Hoogheemraadschap met betrekking tot wateropvang besproken. Hieruit is naar voren gekomen dat – om de plannen inzake watercompensatie concreet te kunnen realiseren – eerst wijzigingen in het bestemmingsplan vereist zijn. Ook is in januari 2011 nader overleg gevoerd tussen TenneT en de Dienst Landelijk Gebied (die namens de gemeente Leiderdorp alle ontwikkelingen in de polder Achthoven inventariseert). Hierbij zijn wederom de plannen van het Hoogheemraadschap ter sprake gekomen.</p>



<b>5. Gemeente Haarlemmermeer (brief d.d. 21 oktober 2010, ontvangen op 22 oktober 2010).</b>	
<b>Deze brief bevat 2 bijlagen, deze bijlagen worden – nadat de deelopmerkingen uit de brief zelf zijn behandeld – hieronder separaat weergegeven en beantwoord.</b>	
<b>Ter zake van het voorontwerpinpassingsplan:</b>	De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart Bro overleg gevoerd met uw gemeente.
a. Het concept MER van mei 2010 dient congruent te worden gemaakt met het voorontwerpinpassingsplan op basis van de laatste tracéwijzigingen. De gemeente wil in de gelegenheid worden gesteld om in gesprek te gaan over de wijzigingen en over de verwerking van de opmerkingen die zij heeft geplaatst bij het concept MER en het voorontwerpinpassingsplan. Dit, voordat het MER definitief wordt gemaakt en voor de terinzagelegging van het ontwerpinpassingsplan.	Er was sprake van een concept MER op het moment dat het voorontwerpinpassingsplan naar de overlegpartners is gestuurd. Het ontwerpinpassingsplan sluit aan op het definitieve MER. De gemeente is in een gesprek op de hoogte gesteld op welke wijze haar opmerkingen zijn verwerkt.
b. Hoofdstuk 7 van het inpassingsplan regelt een dubbelbestemming. Dit kan niet en zodoende dient naast een dubbelbestemming tevens een primaire of basisbestemming te worden opgenomen. Het enkel opnemen van een dubbelbestemming komt erop neer dat het plan als een soort van parapluplan of partiële herziening kan worden aangemerkt en die zijn, tot op heden, digitaal gezien niet mogelijk. Probleem dat ontstaat is, dat wanneer het plan wordt gepubliceerd op RO-online en op de gronden wordt geklikt, alleen de dubbelbestemming zichtbaar wordt en het onderliggende gemeentelijke bestemmingsplan niet. Verzocht wordt het plan conform de zogenaamde SVBP2008 en alle andere digitale vereisten op te stellen. Daar hoort een goede inventarisatie en een set met enkelbestemmingen bij.	Een inpassingsplan past zich in bestaande bestemmingsplannen in. Dit betekent dat ook alleen een dubbelbestemming kan worden toegepast. Uitgangspunt is dat het Rijk met inpassingsplannen zo min mogelijk ingrijpt in de bestaande bestemmingsplannen. Uiteraard dient het Rijk zich bij het opstellen van een inpassingsplan rekenschap te geven van de onderliggende (enkel)bestemmingen en dienen de dubbelbestemmingen in het inpassingsplan daarmee in een logische relatie te staan. In het kader van de planvorming is daarom geïnventariseerd wat de onderliggende bestemmingen zijn. Deze werkwijze sluit aan bij het uitgangspunt dat de toegekende bevoegdheid tot vaststelling van een inpassingsplan ten behoeve van nationale belangen ook enkel daarvoor wordt benut. Het inpassingsplan is voorts opgesteld conform de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro) en de gevolgde werkwijze is verder uitgewerkt in de landelijke werkafspraken omtrent digitalisering van ruimtelijke plannen.

<p>c. Uit de tekst van het inpassingsplan komt de indruk naar voren dat twee plannen zullen gelden, enerzijds het inpassingsplan voor het tracé en anderzijds verschillende (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Afgevraagd kan worden of de Wro dit toestaat. Wat is de verhouding tussen beide (vaak meerdere) plannen en de in beide plannen opgenomen verschillende bouwregelingen? Dat de Wro en het Bro deze wijze van opstellen van het plan toestaan, lost het probleem niet op. Indien naast dubbelbestemmingen ook enkelbestemmingen worden opgenomen, wordt een en ander wel goed geregeld.</p>	<p>Het karakter van een inpassingsplan is dat het automatisch in de onderliggende bestemmingsplannen wordt ingepast. In het inpassingsplan zijn dubbelbestemmingen opgenomen; dit betekent dat ter zake van de betreffende gronden een bestemming wordt toegevoegd aan de bestemming die op basis van het geldende bestemmingsplan daar reeds ligt. Daarbij hebben de met de dubbelbestemming samenhangende belangen in beginsel voorrang op de belangen van de onderliggende bestemming. Dat is in de betreffende dubbelbestemmingen bepaald door een bouwverbod voor de onderliggende enkelbestemming (met ontheffingsmogelijkheid). Daar waar sprake is van een enkelbestemming in het inpassingsplan, zoals de bestemming 'Bedrijf - Opstijgpunt', wordt het onderliggende bestemmingsplan op die gronden vervangen door het inpassingsplan.</p>
<p>d. Bovendien wordt met dit inpassingsplan een versnippering van planologische regelingen veroorzaakt wat niet bijdraagt aan een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Dit oordeel delen wij niet. De toegekende bevoegdheid tot het vaststellen van een inpassingsplan dient ten behoeve van het borgen van nationale belangen. Het inpassingsplan past zich in de vigerende bestemmingsplannen in. Voor zover u met betrekking tot versnippering doelt op het niet digitaal zichtbaar zijn op <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> van zowel het bestemmingsplan als het inpassingsplan, merken wij op dat zodra alle bestemmingsplannen geactualiseerd zijn op <a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a> zichtbaar is dat zowel een bestemmingsplan als een inpassingsplan geldt.</p>
<p>e. In het inpassingsplan staat aangegeven dat de gemeente gedurende een periode van drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan geen bestemmingsplannen mag opstellen. Dit is gelet op de plicht om bestemmingsplannen te actualiseren niet wenselijk. Voorgesteld wordt om de constructie op te nemen dat plannen mogen worden geactualiseerd, waarbij het inpassingsplan in acht moet worden genomen.</p>	<p>In het vaststellingsbesluit alsmede de toelichting op het ontwerp inpassingsplan is opgenomen dat actualiseren van een bestemmingsplan binnen drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan mogelijk is wanneer de regeling voor de hoogspanningsverbinding daarin wordt opgenomen.</p>
<p>f. Op veel plaatsen ontbreekt in het inpassingsplan verduidelijkend kaartmateriaal. Zo ontbreekt een overzichtskaart van het tracé en ontbreken bij de beschrijving van het plangebied diverse soorten kaarten. Daarnaast is er geen kaart opgenomen met de magneetveldzones. Een dergelijke kaart geeft tevens onderbouwing aan de opsomming van adressen in bijlage 2.</p>	<p>Het kaartmateriaal is verduidelijkt. Zo is onder meer een overzichtskaart van het tracé opgenomen. In de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan is ook een kaart met magneetveldzones opgenomen.</p>

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

<b>Gemeente Haarlemmermeer: ter zake van het MER:</b>	
<p>k. De effecten van de Randstad 380 kV-verbinding op de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek i.c. de in de westflank te realiseren woon- en recreatiegebieden worden onvoldoende onderkend. Dit is ook reeds eerder (in inspraakreacties op de PKB, op de aanvullende startnotitie MER, evenals in de richtlijnen) naar voren gebracht. Een duidelijk vergelijking waarin de oostelijke varianten tegen de westelijke varianten worden afgewogen, ontbreekt. Zoals deze nu is geformuleerd (o.a. op pag. 249) vormt het enige argument om voor de oostzijde te kiezen, het project Westflank. Het project Boseilanden wordt niet genoemd en het argument dat de oostelijke varianten een betere aansluiting vormen op de gebiedskarakteristiek van de oostzijde met bedrijvigheid en infrastructuur en de bundelingsmogelijkheden daarmee, ontbreekt.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p> <p>In hoofdstuk 6 van het MER is een vergelijking opgenomen van alle alternatieven. Zie de tabellen S5.2 &amp; 6.1 en de bijbehorende toelichtingen in het definitieve MER. De te verwachten effecten op het Randstad Urgent project Westflank Haarlemmermeer en de Boseilanden zijn daarbij betrokken (zie paragraaf 11 van het hoofdstuk effectbeschrijving in het definitieve MER, onder het aspect landschap bij het criterium 'beïnvloeding gebiedskarakteristiek'). Daaruit blijkt dat vanuit alle milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp – alles overziend – het meest milieuvriendelijke is. Dit oordeel staat los van eventuele beleidsmatige overwegingen die een rol spelen bij de uiteindelijke besluitvorming over het voorkeurstracé in het inpassingsplan.</p> <p>Dat de oostelijke varianten beter aansluiten bij de gebiedskarakteristiek is in het voorontwerp inpassingsplan al aangegeven. Zo staat op pagina 41 dat, gelet op het huidige en toekomstige karakter aan de oostkant van Hoofddorp (industrieel/bedrijfskarakter), is besloten te kiezen voor een oostelijke passage van Hoofddorp. Meer nadruk wordt niet noodzakelijk geacht; immers de oostelijke varianten sluiten maar ten dele aan op ter plaatse aanwezige bedrijvigheid. Verder is bundeling met infrastructuur ook in de westelijke variant mogelijk (namelijk met de N205).</p>
<p>l. Het voorkeurstracé komt niet overal overeen met (onderdelen van) de onderzochte alternatieven. Gerefereerd wordt aan specifieke situaties (zie brief) binnen de Haarlemmermeer waar dit aan de orde zou zijn. De vraag wordt gesteld of het in het inpassingsplan op te nemen tracé niet ook in het MER opgenomen dient te worden als voorkeurstracé.</p>	<p>Het definitieve voorkeurstracé is in het definitieve MER opgenomen.</p>
<p>m. De beoogde aanleg van de Randstad 380 kV aan de oostkant van de gemeente gaat samen met het ondergronds brengen van de 150 kV aan de westkant. De positieve effecten van het ondergronds brengen van de 150 kV aan de westzijde (minder gevoelige bestemmingen) en het landschap zijn ten onrechte niet meegenomen in het concept MER. Voorgesteld wordt een alternatief toe te voegen dat uitgaat van een oostelijke ligging in combinatie met de sanering van de 150 kV-verbinding aan de westzijde. Dit alternatief sluit aan op de werkelijk beoogde uitvoering van het 380 kV-tracé en ondergronds te brengen 150 kV en zal waarschijnlijk goed scoren op de verschillende milieuaspecten.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>

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

p.4: figuur 1.1. Ter hoogte van Hoofddorp niet alleen de westelijke variant, maar ook de oostelijke variant in de figuur toevoegen.	Deze figuur verbeeldt de ringstructuur zoals beschreven in PKB en niet de mogelijke tracés.
p.4: vraag wat met 'regio' wordt bedoeld.	Dit is in het ontwerp-inpassingsplan verduidelijkt.
p.6, tweede alinea; vraag of installaties en voorzieningen Vijfhuizen in inpassingsplan Vijfhuizen zijn opgenomen.	Deze voorzieningen worden mogelijk gemaakt in het inpassingsplan voor de uitbreiding van het station Vijfhuizen.
p.6, 1.6: 'waar nodig' weghalen.	Deze opmerking is overgenomen.
p.6 bij paragraaf 1.5: een kaart toevoegen van het tracé.	Het kaartmateriaal is toegevoegd.
p.7: inmiddels geldt de Wabo. Verder de vraag hoe de verschillende vergunningen worden aangevraagd en of 1 of meerdere omgevingsvergunning(en) worden aangevraagd.	Het ontwerp-inpassingsplan is in overeenstemming gebracht met de Wabo. Verder zal per gemeente een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De vergunningen voor het tracé Beverwijk tot station Vijfhuizen zullen niet digitaal worden aangevraagd. De vergunningen voor het tracé vanaf station Vijfhuizen tot station Bleiswijk zullen digitaal worden aangevraagd.
p.9 en p.10: tabel met indicatieve magneetveldzones opnemen en met afmetingen masttypen.	In het definitieve milieueffectrapport is een tabel opgenomen met de indicatieve magneetveldzones bij de in de Noordring toe te passen masttypes.
p.10 voetnoot 9. Er kan enkel met omgevingsvergunning van LIB worden afgeweken; de afwijking was altijd projectmatig geregeld, nooit planmatig	Dit is bekend en een oplossing is mogelijk.
p.11: inzake opwarming kabels bij slecht warmtegeleidende grond en koeling. Wat betekent de oplossing ruimtelijk? Kan dit een breder kabeltracé met zich meebrengen?	De oplossing ligt in het gebruik van waterkoeling waardoor pomphuisjes noodzakelijk zijn. Het kabeltracé (dubbelbestemming/de zakelijk rechtstrook) wordt niet breder. Er is een logische plaats voor de pomphuisjes (onder meer vanwege bereikbaarheid) gezocht. Zie ook het antwoord hierna.
p. 11: inzake pomphuisjes; welke afmetingen hebben deze en wat is het ruimtegebruik (hxbxl)? Passen deze binnen zro/plangrens? Zo niet, dan apart bestemmen. Graag locaties aanduiden op plankaart. Tenslotte luidt de vraag of pomphuisjes binnen De Hoek/Businessgarden passen.	Deze pomphuisjes passen in principe binnen de zakelijk rechtstrook en kennen een oppervlak van ten hoogste 40 m <sup>2</sup> en hoogte van maximaal 3 m. De pomphuisjes zijn niet aangeduid op de kaart omdat de exacte locatie pas in latere fase wordt bepaald, net als de exacte mastposities. De exacte locatie is mede afhankelijk van de bereikbaarheid ervan. Gelet op de omvang van deze pomphuisjes zijn zij ook in verstedelijkte gebieden in te passen. De pomphuisjes zijn vergunningvrije bouwwerken en zijn in het ontwerp-inpassingsplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.
p.15 par 3.1: specifieke aanwijzingen vermelden.	Dit is niet overgenomen.
p 16: inzake ruimtebeslag werkzaamheden en de vraag wie het bevoegd gezag is voor tijdelijk ontheffingen.	Het ruimtebeslag van tijdelijke werkzaamheden is in overleg en met toestemming van betrokken gemeenten ingevuld. De gemeente is bevoegd gezag voor tijdelijke ontheffingen.
p.16: Nota Mobiliteit, tweede zin hoort hier niet (gaat over Nota Ruimte)	Dit is nagekeken en aangepast.
p.17: te beknopte verwijzing naar programma Randstad Urgent.	Het ontwerp-inpassingsplan moet compact en leesbaar blijven, daarom is afgezien van een opsomming van de 33 projecten.

H.3. par. 3.3: te summiere omschrijving van het gemeentelijke beleid. Aanvullen met: Masterplan Act, Groenblauwe Hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer en Nota 'Groen en recreatie Haarlemmermeer'.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.19: in conclusies wordt niet ingegaan op Stelling van Amsterdam en het Groene Hart.	In hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de effecten voor Stelling van Amsterdam en het Groene Hart. De beschrijving en motivering is in het ontwerp-inpassingsplan nader aangevuld op basis van een westelijk tracé.
p.20: verantwoording t.z.v. doorsnijding Rijksbufferzone ontbreekt.	In hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de effecten op de rijksbufferzone. De beschrijving is in het ontwerp-inpassingsplan aangepast aan een westelijk tracé.
p.21: invoegen bedrijvigheid <i>en groen</i> . PrimAviera juist aanduiden en kaart plangebieden toevoegen.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit betekent dat de bewuste paragraaf dient te worden aangepast ter hoogte van Hoofddorp.
p.22: onder 'Wegennetwerk' invoegen: <i>bij Hoofddorp</i>	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Dit betekent dat de paragraaf dient te worden aangepast ter hoogte van Hoofddorp.
p.25: kaart EHS toevoegen.	Dit is niet overgenomen. Een dergelijke kaart is reeds opgenomen in het MER.
p.25: westkant Hoofddorp geen onderdeel plangebied.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.25: 1. kaart recreatiegebieden opnemen. 2. inzake Groene Carré: aanvullen dat deze bestaat uit projecten. Plesmanhoek, Park Vijfhuizen, Buitenschot en gekantelde kavels. 3. Park Getsewoud hoort hier niet thuis.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.36: 1. voorafgaand aan beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief in paragraaf 5.3.4 is het logischer ook het voorkeurstracé hier alvast kort te beschrijven of duidelijker aan te geven waar dat wordt omschreven. 2. een kaart van het VKA opnemen. 3. ook zou een leeswijzer behulpzaam zijn.	1. In paragraaf 5.1 is aangegeven in welke paragraaf het voorkeurstracé wordt beschreven. Suggestie is zodoende niet overgenomen. 2. Dit is overgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. 3. Dit is niet overgenomen, omdat paragraaf 5.1 als leeswijzer fungeert.

p.37, tweede streepje: er wordt gesteld dat vanuit <u>alle</u> milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp de voorkeur verdient. Dit is in tegenspraak met de passage daaraan voorafgaand die zegt dat geen enkel alternatief op <u>alle</u> aspecten beter scoort.	In de eerste zin wordt gesproken over het tracédeel van de alternatieven ter hoogte van Hoofddorp. In de tweede zin wordt gesproken over de integrale alternatieven (dus over de volledige lengte). Ter hoogte van Hoofddorp blijkt uit het MER dat voor alle alternatieven de westelijke passage het meest milieuvriendelijk is. Voor de integrale alternatieven is het niet mogelijk een MMA of VKT te ontwikkelen dat voor alle milieuaspecten over de gehele lengte beter scoort dan alle andere alternatieven. Vanuit verschillende milieuaspecten bestaan soms tegengestelde belangen, zodat keuzes gemaakt moeten worden.
p. 38, bij par 5.1.1: bij overwegingen voor bovengrondse- en ondergrondse aanleg ook de regelgeving van het LIB benoemen naast de technische overwegingen.	Dit is niet overgenomen. Ook bovengrondse alternatieven met lagere masten voldoen aan het LIB.
p. 39: bij bedrijventerrein De Hoek/Beukenhorst: A4 zone west toevoegen.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.40: aanpassen motivering van de locatie van het opstijgpunt De Hoek.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De motivering is op dit punt aangevuld.
p.40: aanpassen motivering opstijgpunt aan de zuidzijde van bedrijventerrein De Hoek.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
p.40: kaart met magneetveldzone opnemen.	Deze kaart is in het ontwerp inpassingsplan opgenomen.
p. 41: tekst zodanig aanpassen dat Boseilanden geen onderdeel zijn Westflank project.	Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast.
p.41: regionale partners benoemen.	De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast.
p.42: invoegen: <i>parallel aan de Geniedijk op circa 100 m van het Achterkanaal</i> (i.p.v. op korte afstand van S.v.A)	De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De bewuste paragraaf wordt aangepast als gevolg van de keuze voor westelijk tracé.
p.44: tekst screenen op juiste aanduiding Kagertocht/Nieuwe Vijfhuizertocht.	Door de keuze voor het westelijke tracé zal de bewuste paragraaf worden aangepast.
p.44, vijfde alinea: suggestie ten zuiden van tracé zuidzijde Geniedijk.	De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente. De bewuste paragraaf wordt aangepast.
p. 44: ter verduidelijking van de tekst een kaart opnemen	Dit is niet overgenomen, omdat er geen specifieke toegevoegde waarde vanuit gaat.



p.47, 5.6 bevat doelredenering: er wordt een kwalificatie van het ontwerp gegeven en er wordt niet aangegeven of sprake is van goede ruimtelijke ordening. Gebruik van dubbelbestemmingen is discutabel.	De alinea geeft aan waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader zijn de afwegingen die een rol hebben gespeeld nogmaals kort benoemd. Dit is geen kwalificatie maar een conclusie. Voor een antwoord inzake het aangevoerde over dubbelbestemmingen, zie het antwoord op uw brief (meer specifiek onder punt 5b).
p.50 en p. 51: ingaan op mate van geluidsoverlast opstijgpunten, wintrack- en portaalmasten	Tekst is in het ontwerpinstallatieplan aangevuld op basis van de resultaten van aanvullend geluidsonderzoek. Door de keuze voor een westelijk tracé zijn overigens niet langer portaalmasten benodigd.
p.53: onduidelijke kaart	De kaart is verduidelijkt (geldt ook voor het MER).
p.56: kaart met nationale landschappen invoegen	Dit is niet overgenomen. Immers, in het MER zijn de relevante nationale landschappen, Groene Hart en Stelling van Amsterdam al op kaartmateriaal opgenomen.
p.66 t.z.v. noodlijnen: hoeveel gevoelige bestemmingen betreft het en hoe is de compensatie geregeld?	<p>Vanwege de tijdelijke aard van de noodlijnen en de ingebruiksperiode die zo kort mogelijk wordt gehouden – in elk geval minder dan een jaar – vallen de tijdelijke noodlijnen in ieder geval niet onder de VROM beleidsadviezen m.b.t. hoogspanningslijnen en magneetvelden (d.w.z. niet onder het beleidsadvies van de Staatssecretaris van VROM van 3 oktober 2005 en de verduidelijking daarvan in de brief met bijlage van 4 november 2008).</p> <p>In het MER alsmede in het ontwerpinstallatieplan is nadere informatie opgenomen over de consequenties van de noodlijnen.</p> <p>De compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn zal worden afgehandeld conform het bepaalde in de Schadedgids van TenneT. Eventuele schade ten gevolge van de tijdelijke noodlijn is daarbij aan te merken als bijkomende schade c.q. werkschade ten gevolge van uitvoeringswerkzaamheden (zie paragraaf 4.4 van de Schadedgids). In situaties waarin TenneT – t.b.v. de te realiseren 380 kV-verbinding – met een eigenaar/rechthebbende een zakelijk recht overeenkomst dient af te sluiten, wordt ernaar gestreefd (indien van toepassing) de schade afhandeling t.b.v. de tijdelijke noodlijnen in die overeenkomst mee te nemen. In situaties waarin een eigenaar/rechthebbende enkel wordt geconfronteerd met de aanleg van een tijdelijke noodlijn, zal TenneT trachten een zogenaamde tijdelijke gebruiksovereenkomst af te sluiten.</p>

p.67: inzake noodlijnen: waaruit blijkt dat noodlijnen geen invloed hebben op eventuele archeologische waarden?	Noodlijnen zijn niet meegenomen, omdat de masten voor de noodlijnen geen consequenties hebben voor de ondergrond. De mastvoeten worden niet met fundering gerealiseerd.
p.70: 7.4: naast een dubbelbestemming dient ook een primaire/basisbestemming opgenomen te worden. Verder dienen in de magneetveldzones de gevoelige bestemmingen uitgesloten te worden.	<p>Over hetgeen u aanvoert over de dubbelbestemming; zie hetgeen hierover reeds is vermeld in antwoord op uw brief (meer specifiek onder punt 5b).</p> <p>Inzake het uitsluiten van gevoelige bestemmingen in de magneetveldzone kan het volgende worden opgemerkt. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 29 december 2010 uitspraak gedaan inzake de beoogde 380 kV-hoogspanningsverbinding tussen Wateringen en Bleiswijk (de zogenaamde Zuidring). In deze uitspraak is bepaald dat de Ministers hadden moeten beoordelen of de gevoelige bestemmingen binnen de magneetveldzone redelijkerwijs gehandhaafd kunnen blijven.</p>
p.71: een voorlopige dubbelbestemming vraagt ook om het opnemen van een definitieve bestemming.	Definitieve bestemming is alleen de enkelbestemming die al vigeert en blijft vigeren.
Waterpompen: passen die binnen de zro? Wat is de omvang en hoogte?	Zie het antwoord hiervoor bij uw reactie gericht op pagina 11 (t.z.v. pomphuisjes). In de regels bij het ontwerp inpassingsplan is opgenomen: maximale oppervlakte van 40 m <sup>2</sup> per pomphuisje en maximum hoogte van 3 m.
p.73: artikel 7.10 Wro is vervallen.	Dat geldt per 1 oktober 2010. De regels in het ontwerp inpassingsplan zijn hierop aangepast.
p.87: wat is status bindend advies TenneT ten behoeve van aanlegvergunning alsmede de rol van EL&I inzake aanlegvergunning ?	Het betreft een advies. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd gezag en dient te motiveren wat zij met het advies doet in het kader van een zorgvuldige besluitvorming.

<p>REGELS: Bij 4.1b/5.1b/ 6.1b/7.1b en verder, worden bouwwerken bestemd, maar gaan de bouwregels over gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde (vergelijk 3.1). Lijkt niet congruent te zijn. Ook gelden er (bewust?) verschillende bouwhoogten</p>	<p>Bouwwerken zijn zowel gebouwen als bouwwerken geen gebouwen zijnde. Deze zijn in de bestemmingsomschrijving opgenomen om aan te geven dat binnen de bestemming zowel <i>gebouwen</i> als <i>bouwwerken geen gebouwen zijnde</i> zijn toegestaan. In de bouwregels (4.2, 5.2 en verder) is opgenomen aan welke maatvoering bouwwerken moeten voldoen. Indien dat nodig is, is daar onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde.</p> <p>De bouwhoogten die in de regels zijn opgenomen, zijn afgestemd op de voor de betreffende bestemming noodzakelijke bouwwerken. Zo zullen bij een transformatorstation andere bouwwerken worden opgericht dan ter plaatse van een opstijgpunt. Voor wat betreft de hoogte van masten wordt verwezen naar de verbeelding waar zones zijn opgenomen waar een bepaalde hoogte bij hoort. De diversiteit daarin heeft onder andere te maken met het passeren van wateren (doorvaarthoogte) en de hoogtebeperkingen vanwege Schiphol.</p>
<p><b>Behandeling van bijlage 2 bij brief gemeente Haarlemmermeer: dit betreft puntsgewijze reacties op het MER.</b></p>	<p>De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p> <p>Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van uw gemeente in bijlage 2.</p>
<p>p.7: ondergronds tracé als onderzoeksalternatief: wat houdt dat in/voegt het toe als op voorhand al duidelijk is dat het ondergronds tracé niet realistisch is?</p>	<p>De argumentatie staat duidelijk verwoord in het MER (par. 3.4, kader 3.2 en par. 3.4.7): een volledig ondergronds alternatief is niet realistisch gezien de (net)technische beperkingen. Omdat er maximaal 10 kilometer kabel beschikbaar is voor de Noordring, is informatie nodig over op welke plaatsen ondergrondse aanleg kan worden toegepast. Die informatie wordt enerzijds geleverd door inzicht te krijgen in de effecten van de bovengrondse alternatieven en anderzijds in de effecten van het ondergronds onderzoeksalternatief. De reden dat dit niet-technisch onrealistische alternatief toch wordt onderzocht in de m.e.r.-procedure, is om over de gehele lengte van het tracé inzicht te hebben in de effecten van ondergrondse aanleg. Op die manier kan steeds een zorgvuldige afweging van alternatieven worden gemaakt.</p>
<p>P.7 figuur S2.1: in het onderschrift staat combimast terwijl in de tekst over Wintrack gesproken wordt. De portaal mast wordt bovendien niet afgebeeld (waarom niet?).</p>	<p>De figuurtitel is aangepast en gaat uit van Wintrack combimast. De portaal mast wordt niet afgebeeld bij deze paragraaf omdat dit type mast geen magneetveldarm ontwerp kent - deze paragraaf gaat over het nieuwe type mast dat gekenmerkt wordt door het magneetveldarme ontwerp. In de tekst is nu aangegeven: 'De portaal mast kent geen magneetveldarm ontwerp.' De portaal mast is afgebeeld en beschreven in hoofdstuk 3, waarin alle wijzen van bovengrondse aanleg (inclusief portaal masten) aan bod komen.</p>

<p>P.9, S3.3/ p.19 S5.1.1: bij onderzochte milieuaspecten ontbreekt het recreatieve aspect (Groene Carré wordt wel benoemd maar recreatieve waarde van de Westflank niet). Op p.319/320 staat hier wel wat over, zij het summier.</p>	<p>Uit onderzoek is gebleken dat in algemene zin er geen invloed uitgaat van hoogspanningsverbindingen op het recreatief gebruik van een gebied. Dit is aangegeven in hoofdstuk 10 van het definitieve milieueffectrapport. Alleen portaalmasten zouden invloed kunnen hebben op de inrichting van recreatiegebieden. Wanneer er sprake is van effecten, is dit in het definitieve MER opgenomen onder het criterium gebiedskarakteristiek onder het aspect landschap en cultuurhistorie.</p>
<p>P.19, S4.4: De redenering over het ruimtebeslag als gevolg van het verwijderen van de 150 kV klopt niet. Immers in geval van één van de oostvarianten gaat nog steeds de 150 kV aan de westkant verkabeld worden en dat levert dus minder ruimtebeslag op.</p>	<p>Dit voornemen (150 kV aan de westkant verkabelen) is geen onderdeel van het project waarvoor dit MER is opgesteld. Alleen als er een (apart) juridisch-planologisch bindend besluit over is genomen, kan verkabeling van de 150 kV als autonome ontwikkeling (AO) worden aangemerkt.</p>
<p>P.19, S5.1.2: Met de autonome ontwikkeling is weliswaar rekening gehouden, maar de milieugevolgen worden hier niet tegen afgezet.</p>	<p>De autonome ontwikkeling (AO) is de beschrijving van de toekomstige situatie. Daarbij geldt dat de huidige situatie de basis is. De referentiesituatie, ofwel de AO, is daarmee een 'optelsom' van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen'. Dit is m.e.r.-methodisch zeer gebruikelijk, wat betekent dat de milieugevolgen wel afgezet worden tegen de autonome ontwikkeling.</p>
<p>P. 21, tabel S5.1: De bruto effectscore is overal 'zeer negatief', wat samenhangt met het totaal aantal gevoelige bestemmingen. Echter, het MER moet aangeven wat de effecten zijn en dus enkel op de toename ingaan, waarmee drie alternatieven als negatief beoordeeld zouden worden (p. 301). Al met al is de vraag of deze effectbeoordeling wel klopt en tevens hoe de positieve invloed (p. 302) precies is meegewogen; van 'zeer negatief' naar 'positief' verspringen komt discutabel over.</p>	<p>De effectscore is bij alle alternatieven zeer negatief, omdat het aantal gevoelige bestemmingen die in het magneetveld van de nieuwe verbinding liggen in ieder alternatief toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Ook het aantal gevoelige bestemmingen die vrijvallen uit het magneetveld van de bestaande 150 kV-verbinding worden voor alle tracé-inzichtelijk gemaakt. De methode van effectbeoordeling is beschreven in hoofdstuk 10 en die is toegepast.</p>
<p>P.23: twijfelachtig of er geen invloed op recreatieve waarden plaatsvindt.</p>	<p>Dat er geen invloed is op recreatieve waarden is toegelicht in par. 10.3.1. 'aanpak effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en recreatie'.</p>
<p>P.22: ook de andere alternatieven kunnen voldoen aan de Natuurbeschermingswet 1998, zelfs als er significante effecten zijn (in welk geval aan de ADC-criteria getoetst moet worden).</p>	<p>Voor de andere alternatieven dan VKT en MMA geldt dat zowel de 380 kV als bestaande 150 kV bovengronds als combilijn De Wilck passeren. In het MER is in hoofdstuk 5 onderbouwd dat significant negatieve effecten dan niet uit te sluiten zijn (toename sterfte smient, zie kader 5.1). Een passende beoordeling inclusief ADC toets is dan noodzakelijk. Omdat er alternatieven zijn (zoals het MMA en VKT aantonen), zal een ADC-toets niet snel slagen.</p>
<p>P. 24, eerste zin van de derde alinea is onlogisch. De tekst gaat over het MMA en ineens wordt expliciet aangegeven dat vanuit alle milieuaspecten de westelijke passage van Hoofddorp de voorkeur geniet. Die zin hoort hier niet te staan.</p>	<p>De motivatie voor het MMA wordt gevormd door 2 stappen. Stap 1 motiveert de keuze voor een westelijke ligging ondersteund vanuit alle milieuaspecten. Stap 2 kiest vervolgens voor het alternatief bundeling 150 kV omdat hiermee de minste nieuwe gevoelige bestemmingen ontstaan. De zin licht dat toe.</p>

P. 27: onder 'Oostelijke passage..', in de tweede zin staat 'gunstig' en dat komt subjectief over, terwijl de andere alternatieven ook effecten hebben.	'Voor geen van de milieuaspecten is dat gunstig' is nu vervangen door: 'De oostelijke passage van Hoofddorp heeft relatief meer negatieve effecten dan de westelijke passage.'
P 27: 150 kV wordt ondergronds gebracht, dan blijven niet 600 woningen in de magneetveldzone liggen. Overigens is er wel een effect van de bestaande trafo voor de 150 kV, die ondanks het ondergronds brengen van de 150 kV gehandhaafd blijft.	De 150 kV-verbinding blijft in de m.e.r.-methodiek bovengronds staan als een oostelijke passage wordt gerealiseerd. De verkabeling van de 150 kV is geen vastgestelde autonome ontwikkeling.
P.52: Crisis- en Herstelwet toevoegen aan de tabel.	Dit is toegevoegd aan tabel 2.3 inzake relevante landelijke regelgeving. Tevens is een paragraaf hierover toegevoegd.
P.57: Nota Ruimte 10.000-15.000 woningopgave in de Haarlemmermeer toevoegen (zie ook p.67).	Dit is toegevoegd meer specifiek in paragraaf 2.7.2 inzake Programma Randstad Urgent.
P. 63: toevoegen bij Noordvleugel: Gebiedsagenda Noordwest-Nederland d.d. november 2009 (Rijk/provincies Noord-Holland en Flevoland en Stadsregio Amsterdam) met de diverse opgaven.	In de tekst is informatie toegevoegd over de Gebiedsagenda.
P. 67: Gebiedsuitwerking Westflank: er is inmiddels ook een concept programma van eisen (dec. 2009). Meer aandacht aan dit beleid/deze opgave besteden.	In de tekst is informatie over het ontwerpprogramma van eisen toegevoegd en aangegeven dat het programma van eisen nog niet is vastgesteld.
P. 74: Tabel congruent maken met de in het voorontwerpinpassingsplan genoemde en de hierboven genoemde toevoegingen.	MER en ontwerpinpassingsplan zijn op elkaar aangepast.
P. 114, fig. 4.1 legenda: tabel komt niet overeen met de gebiedstypering: stedelijke omgeving ontbreekt in tabel -> woonwijk in stad ?	Dit staat inmiddels correct in het MER vermeld.
P.115: Bestaande achtergrondconcentraties kunnen opgenomen worden (NO <sup>2</sup> en PM <sup>10</sup> en PM <sup>2,5</sup> ).	Deze worden uitgebreid toegelicht in het achtergrondrapport 'leefomgeving'. Voor dit stuk van het MER is met name van belang dat de maximale waarden genoemd in de Wet milieubeheer niet worden overschreden.
p.116, 4.2.2: Uitgaande van de westflank ontwikkeling als autonome ontwikkeling, zal er wel degelijk sprake zijn van een effect op de woningaantallen wanneer de combi 380/150 kV er komt dan wel wanneer de bestaande 150 kV er doorheen blijft gaan.	Of de woningbouwopgave in het gedrang komt door een westelijke passage van de verbinding bij Hoofddorp is zeer de vraag. Op grond van de oorspronkelijke business case lijkt het van wel, maar deze business case is kwetsbaar door veranderende tijden.
P.120, fig. 4.5: Stelling Amsterdam en linten Uweg en Hoofdvaart ontbreken.	Deze zijn in de vernieuwde figuur opgenomen.
P.122, fig. 4.6: groen bij Vijfhuizen is te groot ingetekend. Alleen direct ten oosten van Vijfhuizen komt een park. Gebied ten noorden van Vijfhuizen blijft open. Legenda: Stadsrand Schiphol?	Groen bij Vijfhuizen: dit is een gebiedsindeling voor het aspect landschap en geeft niet de grootte van het groene/parkachtige gebied aan.
P. 124: Park Floriade heet Groene Weelde.	Dit is overal in MER aangepast.

<p>P.134: Niet alle recreatie/natuur betekent verdichting van het landschap. In het noordwesten is alleen sprake van een (besloten) park direct ten oosten van Vijfhuizen. Westflank is vooral in het zuidwesten open (wonen en water). Ontwerp Groenblauwe Hoofdstructuur Oostflank Haarlemmermeer is in 2010 vastgesteld. Dit is juist ook bedoeld om eigenheid/openheid van Stelling van Amsterdam te behouden.</p>	<p>De plannen zijn nu concreter dan voorheen op streekplanniveau. De lijn vormt vooral een contrast met de beoogde woonfuncties. Dit is in de HSAO en effectbeschrijving ook opgenomen. Het detailniveau van het MER is voldoende voor de besluitvorming over het tracé.</p>
<p>P.143, 3e alinea: Rijk en regio werken aan gebiedsuitwerking met wonen en waterberging, niet alleen de provincie Noord Holland.</p>	<p>Toegevoegd zijn Rijk en regio (waaronder provincie Noord-Holland).</p>
<p>P.153: toevoegen woningbouwproject 55+ bij Vijfhuizen; HLC hoort niet in tabel thuis.</p>	<p>HLC (Hoofddorpse Luchtvaartclub) is verwijderd.</p>
<p>P.154 toevoegen: Bestemmingsplan A4 zone west (2004). Zie verder de opmerkingen die bij voorontwerpinpassingsplan zijn gemaakt t.a.v. bestemmingsplannen.</p>	<p>Dit is toegevoegd aan ACT (omdat A4 Zone West daarvan onderdeel uitmaakt).</p>
<p>P.167: berekening is niet helder. Als door het saneren van de 150 kV door Floriande 618 gevoelige bestemmingen verdwijnen dan moeten deze toch ook bijgeteld worden bij het aantal bestaande gevoelige bestemmingen? Daarnaast komt de 150 kV weer in de 380 kV te hangen, die vervolgens ook weer door toekomstig woongebied gaat. Het verkabelen van de 150 kV bij de oostelijke varianten zijn niet meegenomen. Dit geeft een vertekend beeld (zie ook algemene opmerkingen).</p>	<p>De veranderingen in aantallen gevoelige bestemmingen worden ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk gemaakt voor alle tracéalternatieven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in gevoelige bestemmingen in de magneetveldzone van de nieuwe verbinding, en gevoelige bestemmingen die vrij vallen door het verwijderen van de bestaande 150 kV-verbinding. Doordat de te verwijderen 150 kV-verbinding op sommige tracédelen met de nieuwe 380 kV in de mast wordt gehangen van de nieuwe verbinding, wordt de gecombineerde 150 kV aangemerkt als nieuwe verbinding. Het magneetveld van de nieuwe verbinding is smaller dan het magneetveld van de bestaande 150 kV-verbinding, waardoor de situatie met betrekking tot magneetvelden in de nieuwe situatie verbetert. De 150 kV-verbinding ten westen van Hoofddorp wordt alleen verkabeld bij de westelijk van Hoofddorp gelegen tracéalternatieven en is voor de oostelijk van hoofddorp gelegen tracéalternatieven niet relevant.</p>
<p>P.180: discutabel dat tracé in de Zuidelijke Haarlemmermeer dwars door Groene Hart en afwijkend van landschapspatroon zo mild (beperkt negatief) wordt beoordeeld. Er is hier op geen enkele manier sprake van bundeling (uitgangspunten Plaanologische Kern Beslissing).</p>	<p>Niet bundelen is in dit geval gunstig; de lijn is korter en heeft minder knikken. Het landschapspatroon speelt geen rol in het effect; de effecten zouden niet anders zijn als het landschapspatroon gevolgd zou worden.</p>
<p>P.189: ruimtebeslag mogelijk herzien op basis van Wintracks ter plaatse van de Plesmanhoek.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.</p>
<p>P.197: inzake effect op leefomgeving. Ook wanneer tracé naar oost gaat, verdwijnt invloed van 150 kV vanwege verkabeling. Zie ook eerdere opmerkingen over de gehanteerde redenering die ons inziens, niet klopt. Wat is effect op Boseilanden, als deze als autonoom worden aangemerkt?</p>	<p>Zie eerdere reactie bij opmerking gericht op pagina 197. De verkabeling van de 150 kV-verbinding is geen autonome ontwikkeling. Ten aanzien van de Boseilanden; zie het onderstaande antwoord.</p>

P.210: zie voorgaand punt; met Boseilanden en Westflank wordt geen rekening gehouden. Ook niet met het trafostation in Floriande dat ondanks 'opruimen' (of liever verplaatsen van de 150 kV naar de 380 kV-masten) van de 150 kV wel blijft bestaan.	Op dit punt wordt ook ingegaan op de beantwoording van uw overlegreactie (hoofdstuk van uw brief). In hoofdstuk 6 van het MER is een vergelijking opgenomen van alle alternatieven. Zie de tabellen S5.2 & 6.1 en de bijbehorende toelichtingen in het definitieve MER. De te verwachten effecten op het Randstad Urgent project Westflank Haarlemmermeer en de Boseilanden zijn daarbij betrokken (zie paragraaf 11 van het hoofdstuk effectbeschrijving in het definitieve MER, onder het aspect landschap bij het criterium 'beïnvloeding gebiedskarakteristiek).
P.212: doorkruising Groene Hart ten zuiden van Nieuw Vennep wordt landschappelijk niet beoordeeld.	In deze paragraaf wordt het alternatief beschreven dat vanuit de landschappelijke effecten gezien de voorkeur verdient. Het genoemde effect speelt daarbij geen doorslaggevende rol. De belangrijkste effecten zijn beschreven in hoofdstuk 5. Alle effecten zijn in detail beschreven in hoofdstuk 12.
P.219: passage bij de Hoek/Beukenhorst wordt beschreven als ongewenst vanwege eventuele archeologische waarden, terwijl op kaart 511 dit gebied geen hoge trefkans aangeeft voor archeologische waarden.	De tekst in het MER is op dit punt verduidelijkt.
P. 222: landschappelijke beoordeling tracé ten zuiden van Nieuw Vennep is discutabel.	Zie het antwoord hiervoor (opmerking p.212).
P.226: label gevoelige bestemmingen, zie opmerkingen van p.167.	De beoordelingsmethodiek is tegen het licht gehouden. Zie antwoord bij opmerking op pagina 167.
P.239: Doorrekening van de alternatieven op basis van de voortschrijdende inzichten, zal voor wat betreft de gevoelige bestemmingen wel degelijk effect hebben.	Het opnieuw beoordelen van de alternatieven zou wel effect hebben, maar dit zou geen relevant verschil maken voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven en daarmee voor de keuze van het MMA en het VKA.
P.240 met betrekking tot tabel: voorkeurstracé komt niet overeen met alternatief Bundeling Infra Hoofddorp Oost rechtdoor. Komt meer overeen met Bundeling Infra Hoofddorp Oost HSL.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeurstracé wordt aangepast. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
P.242 en p. 244: kruising Bennebroekerweg is met Wintrackmasten in plaats van portalen. Komt op meerdere plekken voor.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeurstracé wordt aangepast. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
P.251: oostelijke passage niet alleen vanwege westflank opgave, maar ook vanwege betere aansluiting van de 380 kV op de gebiedskarakteristiek van bedrijvigheid/ infra aan de oostzijde en bundelingsmogelijkheden daarmee.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit leidt ertoe dat het hoofdstuk inzake het voorkeurstracé wordt aangepast. Hierover is nog een apart overleg gevoerd met uw gemeente.
P.257, 7.1.7 is dubbel (zelfde als 7.1.4).	Dit is opgelost.
P 268: daalpunt valt samen met knik in de Kagertocht,' dus wel samenhang met landschappelijk patroon.	Sluit aan bij grens Oudland en valt daarmee samen met landschappelijke patronen op een iets lagere schaal, niet met het landschappelijk hoofdpatroon op hoge schaal.

P.269: meer aandacht besteden aan de projecten van de Stichting Mainport en Groen en de invloed van de 380 kV daarop.	Hieraan wordt in het definitieve MER meer aandacht besteed. Zie hoofdstuk 2.
Hoofdstuk 7: De effecten van de verkabeling van de 150 kV aan de westkant bij aanleg van 380 kV aan de oostkant moeten worden meegenomen. Dit geldt vooral voor de landschappelijke aspecten en voor de leefomgeving (kleinere magneetveldzone, minder gevoelige bestemmingen).	Zie eerdere reactie, verkabeling van de 150 kV is geen autonome ontwikkeling.
<b>Bijlage 2: puntsgewijze reacties ter zake van deel B van het MER:</b>	
Dit deel bevat weinig nieuwe informatie, behalve een verantwoording van de aanpak in hoofdstuk 8 en nadere informatie over gezondheidsaspecten. Wij doen de suggestie dit deel in de bijlagen of in deel A te verwerken waarmee de beoordelingen in deel A steviger worden neergezet dan nu het geval is. Daarnaast voorkomt dit vele verwijzingen, die de leesbaarheid van het geheel niet ten goede komt	De opzet van het MER is bewust zo gekozen.
P.277: sanering 150 kV ook in het voorkeurstracé meenemen ten aanzien van netto benadering gevoelige bestemmingen (idem voor hoofdstuk 11, pagina 330 en verder).	Zie eerdere reactie, verkabeling van de 150 kV-verbinding is geen autonome ontwikkeling.
P.397: Worden de verschillende concrete effectbeperkende maatregelen meegenomen in ontwerp en bestekfase van de aanleg van de 380 kV?	De effectbeperkende maatregelen worden in het inpassingsplan opgenomen en moeten daarmee worden uitgevoerd. Ja, ze worden in ontwerp en bestek meegenomen.
<b>6. LTO Noord (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</b>	
a. In het inpassingsplan staat vermeld dat het tracé tussen Hazerswoude-Dorp en transformatorstation Zoetermeer ten tijde van het voorontwerp nog niet vast staat en dat met betrekking tot genoemd tracé twee andere tracévarianten zijn ontwikkeld. In het voorontwerp staat vermeld dat deze varianten besproken worden met de betrokken partijen maar voor zover LTO bekend heeft dat met de meest direct betrokkenen, nl. de grondeigenaren en -gebruikers, niet plaatsgevonden. LTO vindt dat geen goede zaak en gaat ervan uit dat dit alsnog plaats zal vinden. Op deze wijze wordt een groep belanghebbenden gepasseerd die niet alleen het meest concreet met de gevolgen van de leiding worden geconfronteerd, maar die eveneens bij de aanleg om medewerking zal worden gevraagd.	Er is zowel met gemeenten, provincie, bewoners als grondeigenaren/gebruikers in het Rottezoom en Bentwoud gebied gesproken. De verschillende alternatieven zijn voorgelegd en hierop is verschillend gereageerd. Bij de verdere uitwerking van het tracé en het optimaliseren van de mastposities is met grondeigenaren en gebruikers overleg gevoerd.



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

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

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

<b>9. SADC (Schiphol Area Development Company), brief d.d. 27 oktober 2010, ontvangen op 28 oktober 2010</b>	
De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Dit kan leiden tot aanpassingen in onderstaande antwoorden op de opmerkingen van Schiphol Area Development Company. )	
a. T.z.v. de terreinen A4 Zone West, Polanen Park en De Groene Hoek geeft SADC het volgende aan. De regeling in het voorontwerpinpassingsplan betekent een beperking van de bestaande bouw- en gebruiksrechten van SADC en hiervoor dient compensatie plaats te vinden. Het overleg hierover loopt voor Polanenpark maar nog niet voor A4 zone West. Overeenstemming dient – gelet op de uitvoerbaarheid van het plan – te zijn bereikt, voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld.	Met SADC is uitgebreid overleg gevoerd over een verantwoorde inpassing van de hoogspanningsverbinding in genoemde bedrijventerreinen (in ontwikkeling). Voor zover eventuele resterende schade in relatie staat tot een te vestigen recht van opstal, wordt gestreefd naar minnelijke overeenstemming voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld (hoewel dit geen vereiste is voor vaststelling voor het plan). TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schade vergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. Indien in het kader van het te vestigen zakelijk recht geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, vindt vestiging van het zakelijk recht alsmede vergoeding van eventuele schade plaats op grond van de Belemmeringenwet privaatrecht. Voor tegemoetkoming in planschade wordt de grondslag gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.
	De keuze voor een westelijke passage van Hoofddorp brengt met zich mee dat A4 zone West en de Groene Hoek niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.
b. In het gebied Polanenpark is een bestemmingsplan in voorbereiding. Over het tijdelijk aanleggen en in bedrijf hebben van de noodlijn dient – gelet op de uitvoerbaarheid – overeenstemming over compensatie te bestaan, voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld. Indien niet met bekwame spoed een overeenkomst over schadevergoeding wordt bereikt, ziet SADC zich genoodzaakt om in bezwaar te gaan tegen de tijdelijke ontheffingen voor de noodlijnen.	Tussen TenneT en Polanenpark CV is op 8 maart 2011 een uitvoeringsovereenkomst afgesloten. In artikel 7 van deze overeenkomst is opgenomen dat de strook, welke benodigd is voor het tijdelijke tracé, tot het einde van de uitvoeringswerkzaamheden van TenneT door Polanenpark niet kan worden uitgegeven. Uitvloeisel van de overeenkomst is dat TenneT met Polanenpark in gesprek treedt over de vestiging van het zakelijk recht voor de nieuwe 380 kV-hoogspanningsverbinding. Naar aanleiding van het gesprek inzake de vestiging van het zakelijk recht voor de 380 kV-hoogspanningsverbinding, zal ook de compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn onderwerp van gesprek zijn. De compensatie ten gevolge van het aanleggen en in gebruik hebben van de tijdelijke noodlijn zal worden afgehandeld conform het bepaalde in de Schadegids van TenneT. Eventuele schade ten gevolge van de tijdelijke noodlijn is daarbij aan te merken als bijkomende schade c.q. werkschade ten gevolge van uitvoeringswerkzaamheden (zie paragraaf 4.4 van de Schadegids).
c. De voorgestelde dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' – inclusief de bijbehorende regels – beperkt de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden aanzienlijk. Dit, temeer gezien de redactie van het bouwverbod en het aanlegvergunningstelsel. SADC verzoekt een flexibeler regeling op te nemen voor de passage van het Polanenpark. Hierover treedt SADC graag nader in contact.	Er is op Polanenpark geen sprake van een dusdanig uitzonderlijke situatie dat daarvoor een aparte regeling opgenomen zou moeten worden. De planregels bieden voldoende ruimte om bouw en gebruik mogelijk te maken. Van het bouwverbod kan ontheffing worden gekregen en voor werkzaamheden kan een aanlegvergunning worden verkregen.

<p>d. T.z.v. de Groene Hoek komt het voorontwerp overeen met de tot op heden gemaakte afspraken met TenneT. Echter, SADC is – naast de wijziging in verband met de 380 kV-verbinding – inmiddels geconfronteerd met twee nieuwe planologische wijzigingen die ruimte vergen. Het betreft enerzijds de aanleg van een 48' gasleiding die de 380 kV-verbinding zal kruisen. Voor deze gasleiding zal een veiligheidszone in acht moet worden genomen, waardoor ook een deel van de Groene Hoek niet uitgegeven kan worden. Daarnaast betreft een wijziging het voornemen voor een 70 m brede reserveringsstrook voor leidingen geïnitieerd door VROM, waarvoor ook een veiligheidszone geldt. Door deze beperkingen is een positieve business case niet langer mogelijk. De impact van de voornoemde drie plannen maakt dat aankoop dan wel onteigening van eigendommen van SADC in de Groene Hoek noodzakelijk is. Hierover dient een gecombineerd overleg plaats te vinden.</p>	<p>Het voorgestelde gecombineerde overleg heeft plaatsgevonden.</p>
<p>e. Het inpassingsplan is niet in overeenstemming met de WABO en bevat onvolkomenheden in de verbeelding en toelichting. SADC gaat ervan uit dat dit in de loop van de procedure wordt opgelost.</p>	<p>Ten tijde van het voorontwerp was de Wabo nog niet in werking getreden. De Wabo is op 1 oktober in werking getreden en het ontwerp inpassingsplan is hier uiteraard op aangepast. Onvolkomenheden in de verbeelding zijn gecorrigeerd.</p>
<p><b>10. Gemeente Lansingerland (brief d.d. 28 oktober, ontvangen op 2 november 2010)</b></p>	
<p>a. De gemeente meldt met betrekking tot het Rottezoomgebied een voorlopige keuze te hebben gemaakt. Het zogenaamde blauwe tracé vindt de gemeente het minst bezwaarlijk. Echter, ook dit blauwe tracé heeft grote inpassingsproblemen en de inpassing in het zuidelijke deel van het Rottezoomgebied vraagt bijzondere aandacht. In overleg met de gemeente dient het Ministerie de verdere optimalisatie van het tracé te onderzoeken. De gemeente zal tot een definitief oordeel komen in de vervolgproucedure van het ontwerp inpassingsplan. Hierbij zullen de reacties op het voorontwerp inpassingsplan worden betrokken.</p>	<p>In overleg met partijen zijn de mogelijkheden voor verdere optimalisatie onderzocht. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het MER en het ontwerp inpassingsplan.</p>

<p>b. Als bijlage bij de reactie heeft de gemeente een brief gevoegd (met kenmerk U10.53958) die zij op 28 oktober 2010 heeft verzonden aan TenneT. Hierin staat vermeld dat de inpassing van het tracé en het 150 kV-opstijgpunt bijzondere aandacht vragen. In eerder overleg heeft TenneT aangegeven dat TenneT inhoudelijke en financiële ondersteuning zal bieden met name ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Ook zou TenneT schadeloosstelling bieden aan gedupeerden. De gemeente verzoekt TenneT om voornoemde toezeggingen schriftelijk te bevestigen.</p>	<p>In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringsschade en schade door wijziging van het planologisch regime. TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schadevergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit opgebouwd is. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft overleg plaatsgevonden met gemeenten. TenneT zal de landschappelijke inpassing financieren. Een verzoek om dit schriftelijk te bevestigen moet aan TenneT worden gericht.</p>
<p><b>11. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (brief d.d. 29 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)</b></p>	
<p>a. Het hoogheemraadschap heeft in beginsel geen opmerkingen over de waterparagraaf en de watertoets. Echter, detailinformatie over transformatorstation Beverwijk ontbreekt. Voor die locatie is echter (in opdracht van TenneT door Tauw) een watertoetsdocument opgesteld. De resultaten daarvan zouden ofwel in de waterparagraaf dienen te worden verwerkt ofwel als bijlage in de bijlage van het plan dienen te worden opgenomen.</p>	<p>Het watertoetsdocument van het transformatorstation Beverwijk is aan het hoogheemraadschap toegestuurd. De watertoets is tevens verwerkt in de plantoelichting alsmede in de waterparagraaf van het ontwerp inpassingsplan.</p>
<p><b>12. Gemeente Zuidplas (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</b></p>	
<p>a. De gemeente refereert aan de drie mogelijke tracé varianten voor het traject Hazerswoude-Dorp tot Bleiswijk. De betrokkenheid van de gemeente is sterk afhankelijk van het te kiezen tracé. Twee van de drie varianten voeren niet door de gemeente Zuidplas. De variant gebaseerd op het tracé van het voorbereidingsbesluit d.d. 9 november 2009 voert wel door de gemeente Zuidplas. Ten aanzien van het voorontwerp inpassingsplan heeft de gemeente geen opmerkingen.</p>	<p>De reactie is voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>b. T.z.v. het milieueffectrapport voert de gemeente aan dat het kaartmateriaal onscherp is.</p>	<p>De kwaliteit van het kaartmateriaal is verbeterd.</p>

<p>c. de gemeente geeft vier specifieke opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. p 49, fig. 2.2: het getoonde zoekgebied betreft Beverwijk-Zoetermeer.</li> <li>2. p.72, tabel 2.5: streekplan Zuid-Holland Oost en Streekplan Zuid Holland West zijn inmiddels opgevolgd door de nieuwe provinciale Structuurvisie. Dit geldt ook voor Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020.</li> <li>3. p.136/137, tabel 4.2: het Bentwoud is niet gelegen in de gemeente Zuidplas, maar grenst daaraan.</li> <li>4. p.154, tabel 4.6: gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle vervangen door gemeente Zuidplas. Dit geldt ook voor de kolom 'beleidsplan'</li> </ol>	<p>De opmerkingen hebben betrekking op het concept MER. De betreffende teksten zijn naar aanleiding van deze reactie aangepast. Aanpassingen hebben zo nodig ook doorgewerkt in de plantoelichting.</p>
<p><b>13. Gemeente Zoetermeer (brief d.d. 28 oktober 2010, ontvangen op 29 oktober 2010)</b></p>	
<p>De voorgestelde tracévarianten tussen Zoeterwoude-Dorp en transformatorstation Zoetermeer zijn bespreekbaar. De gemeente hecht eraan dat – bij de uitwerking alsmede de landschappelijke inpassing – de fysieke en mentale barrièrewerking van de hoogspanningsverbinding wordt geminimaliseerd. Dit, teneinde de recreatieve ontwikkeling van het Rottezoomgebied, het Bentwoud en het daarin gelegen Recreatieconcentratiegebied niet extra te belasten.</p>	<p>In overleg met betrokken partijen heeft een nadere optimalisatie van het tracé plaatsgevonden. Het voorkeurstracé loopt vanaf het 150 kV-opstijgpunt direct ten zuiden van Hazerswoude-Dorp in een rechte lijn naar het zuiden richting de Rijksweg A12. Zie voor een nadere omschrijving van het tracé ook het antwoord onder 8d.</p> <p>In nauw overleg met de ontwerpers van het Bentwoud is het tracé zodanig geoptimaliseerd dat het effect van de lijn op de beleving van de bezoekers van het Bentwoud minimaal zal zijn. De hoogspanningslijn wordt 'opgetild' met behulp van verhoogde masten, zodat zich onder de lijn een woud kan ontwikkelen.</p> <p>Het definitieve tracé is verwerkt in het ontwerp inpassingsplan. De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerp inpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met gemeenten. Overigens heeft Alterra onderzoek gedaan naar de belevingswaarden van landschappen bij de aanwezigheid van fysieke kenmerken (bijvoorbeeld hoogspanningsverbindingen). Uit dit onderzoek en het recreatief gebruik van gebieden waar reeds een hoogspanningslijn doorheen loopt, kan geconcludeerd worden dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding.</p>

<b>14. Stichting Mainport en Groen (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</b>	
<p>a. De Stichting wijst op de doelstellingen voortvloeiend uit het Convenant Mainport Schiphol en Groen namelijk het versterken van de mainportfunctie van luchthaven Schiphol en het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu rondom de luchthaven. De Stichting is verantwoordelijke voor de uitvoering van het project 'Overgangsgebieden'. Dit is 1 van de projecten die bijdraagt aan de doelstelling van het verbeteren van de kwaliteit van het leefmilieu rondom Schiphol. Daarnaast heeft de Stichting als taak om bepaalde in het convenant aangewezen projecten op voortgang en kwaliteit te monitoren. Een belangrijk project in dat kader vormt het 'VII.a. open middengebied'. De doelstellingen van de stichting – en daarmee van de convenantpartners – komen vanwege het gekozen tracé in het gedrang. Hierop heeft de Stichting al eerder gewezen en de eerder verstuurd brieven zijn als bijlage bijgevoegd. Het betreft met name onder genoemde conflictsituaties.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Door de keuze van een tracé aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer wordt alleen park Vijffhuizen aan de rand doorkruist door de hoogspanningsverbinding. In het landschapsplan wordt hier rekening mee gehouden. De gekantelde kavels, de Groene Hoek en De Hoek zullen niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.</p>
<p>b. Gewezen wordt op de conflicterende situatie tussen het gekozen tracé en de gekantelde kavels. De gekantelde kavels zijn bouwstenen van de Groene Carré. Het lager gelegen gedeelte van de kavels biedt een ecologisch waardevolle overgang tussen natte en droge milieus en het talud dient voor recreatieve doeleinden en biedt vergezichten op het open landschap. In De Hoek, – na het opstijgpunt – doet zich de situatie voor dat ofwel een gekantelde kavel zal moeten worden vergraven (door het plaatsen van een portaalmaat) ofwel een portaalmaat op zodanig korte afstand van een kavel moet worden geplaatst dat afbreuk wordt gedaan aan het recreatieve gebruik van de gekantelde kavel. De doorsnijding van een gekantelde kavel leidt tot kapitaalvernietiging.</p> <p>Voorbij het opstijgpunt loopt de beoogde hoogspanningsverbinding (met portaal-masten) voorts vrijwel parallel aan de gekantelde kavels en hierdoor zal de recreatieve waarde van de kavels verminderen. Omdat de portaal-masten een maximale hoogte krijgen van maximaal 25 m, wordt bovendien het uitzicht vanaf de taluds van de kavels op het open middengebied belemmerd. In het MER en in het voorontwerp inpassingsplan wordt hieraan geen aandacht besteed.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, de Groene Hoek, en de Hoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>



<p>c. Eén van de kwaliteiten van het gebied vormt het lange vergezicht vanaf de gekantelde kavel op het open polderlandschap. De portaalmasten zullen het open vergezicht aantasten, waardoor de recreatieve waarde van het gebied daalt. In het MER wordt onderkend dat de kwaliteit van dit gebied ernstig wordt aangetast. De Stichting refereert aan hetgeen in het MER op p. 266 wordt vermeld inzake het sterk negatieve effect van de lijn op de gebiedskarakteristiek. De Stichting constateert dat de (portaal) tracékeuze in strijd is met de doelstellingen om het open middenlandschap te behouden en te versterken. In de afweging voor het tracé en de voorziene wijze van uitvoering daarvan komt dit onvoldoende naar voren. Op pagina 56 van het inpassingsplan staat vermeld dat er geen onaanvaardbare effecten optreden en dat is in strijd met hetgeen over dit gebied in het MER is geconstateerd.</p>	<p>De Ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd. Bij een westelijke passage van Hoofddorp zijn geen portaalmasten nodig.</p>
<p>d. In een brief d.d. 15 juni 2009 van de ambtsvoorganger van de huidige minister is de toezegging gedaan om het tracé op deze locatie landschappelijk zo optimaal mogelijk in te passen. Het open karakter van het gebied wordt zodanig aangetast dat dit leidt tot strijd met de gezamenlijke doelstellingen voortvloeiend uit het convenant. Betwijfeld wordt of een landschappelijke inpassing van tracé mogelijk is, nu deze op zo'n korte afstand van de gekantelde kavels ligt. Hieraan wordt in het inpassingsplan geen aandacht besteed en dat zou wel moeten.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé worden de gekantelde kavels, niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>
<p>e. Het beoogde tracé doorsnijdt Plesmanhoek, dat eind dit jaar opnieuw zal zijn ingericht en een landbouweducatieve functie krijgt. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de aanwezige zichtlijnen die open moeten blijven. Uit het MER en het inpassingsplan blijkt niet dat met deze autonome ontwikkeling – door de minister als convenantpartner uitdrukkelijk ondersteund – rekening is gehouden. Het gekozen tracé past niet bij de karakteristieken en doelstellingen die binnenkort binnen het gebied zijn verwezenlijkt en maakt deze weer ongedaan. Dit wordt versterkt door het feit dat het tracé (ten opzichte van het tracé uit het voorbereidingsbesluit) naar de binnenrand van het gebied is opgeschoven.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé wordt park Plesmanhoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>

<p>f. Uit het inpassingsplan blijkt nu niet dat rekening is gehouden met de onder het tracé van de hoogspanningsleiding in de Plesmanhoek liggende bestemmingen. Via het leggen van een dubbelbestemming wordt het tracé in het inpassingsplan als een lijn over de bestaande bestemmingen heen gelegd. Vanwege het leggen van een dubbelbestemming, wordt de afweging of een bestaande bestemming of autonome ontwikkeling planologisch verenigbaar is met de hoogspanningslijn, feitelijk niet gemaakt. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en verzocht wordt om hieraan bij het opstellen van het ontwerp inpassingsplan aandacht te besteden.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijke tracé wordt park Plesmanhoek niet langer door de hoogspanningsverbinding gepasseerd.</p>
<p>g. Voor de realisering van de verbinding zal een (zakelijk) recht moeten worden gevestigd. Dit brengt met zich mee dat de gronden van de Stichting in waarde zullen dalen en deze waardedaling dient te worden gecompenseerd. De stichting wenst verder compensatie te ontvangen voor de gronden waarvan de recreatieve functie wordt aangetast. Hierbij wordt eerder gedacht aan compensatie in natura (dan aan financiële vergoeding), zodat de doelstellingen alsnog op een andere locatie in het convenantgebied kunnen worden gerealiseerd. Dit is ook reeds in eerdere brieven aangegeven.</p>	<p>In paragraaf 8.2 van de toelichting wordt ingegaan op de verschillende soorten schade die kunnen ontstaan door het tracé. Zo is er schade voortvloeiend uit de benodigde vestiging van zakelijk recht, schade door verlies van eigendom, uitvoeringsschade en schade door wijziging van het planologisch regime. TenneT heeft in de schadegids 'Randstad 380 kV en schadevergoeding' beschreven welke schade voor vergoeding in aanmerking komt en hoe dit is opgebouwd. De grondslag voor een tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Uit het MER blijkt overigens (zie ook antwoord onder 14b) dat de recreatieve functie niet wordt aangetast.</p>
<p>h. Tenslotte verzoekt de stichting rekening te houden met de door haar genoemde vier conflictpunten bij het maken van een definitieve tracékeuze (voor zover het tracé ten noorden en noordoosten van Hoofddorp is gesitueerd). Ook wordt verzocht in het definitieve MER en in het ontwerp inpassingsplan nader op de conflictpunten in te gaan, omdat dit in de voorgaande versies onvoldoende is gebeurd.</p>	<p>Over compensatie in natura, is vanuit EL&amp;I in eerdere gesprekken met SMG aangegeven dat wellicht een alternatieve locatie zou kunnen worden gevonden, maar dat hiervoor de medewerking van de gemeente is vereist. De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp.</p>

<b>15. Recreatieschap Spaarnwoude (brief d.d. 26 oktober 2010, ontvangen op 27 oktober 2010)</b>	
<p>a. De voorkeur (zoals reeds eerder per brief d.d. 12 oktober 2009 gemeld) gaat uit naar een ondergronds tracé in het gebied van het recreatieschap. Een ondergronds tracé heeft minder impact op het landschap, vergt minder vogelslachtoffers en heeft een smaller magneetveld. Het MMA gaat ook uit van ondergrondse verkabeling, vanwege de vogelslachtoffers in de Vereenigde Binnenpolder en de omgeving Westhoffplas. De reden om niet te kiezen voor een ondergronds alternatief – namelijk dat er reeds een 150 kV-verbinding door het gebied loopt en de effecten van de nieuw aan te leggen verbinding op de natuur overeenkomen met de huidige 150 kV-leiding – wordt niet gedeeld. Het recreatieschap is van mening dat ook de huidige 150 kV-verbinding niet past in een rijksbufferzone en recreatiegebied, dat het van zijn natuurlijke en landschappelijke waarde (in dit deel: openheid) moet hebben. De toekomstige verbinding met 60 m hoge masten (bij Zijkanaal C 70 m) en masten van 41-45 m hoog die dicht op elkaar staan en met een magneetveld waarvan de breedte nog niet met zekerheid is vastgesteld, zal daar meer afbreuk aan doen.</p>	<p>Uitgangspunt in de PKB 'Randstad 380 kV-verbinding' is dat de verbinding bovengronds wordt aangelegd. Alleen in bijzondere gevallen wordt hiervan afgeweken, met name waar het gaat om korte trajecten door landschappelijk en ecologisch kwetsbare gebieden. Ook kunnen ontwerptechnische beperkingen of regelgeving aanleiding zijn voor ondergrondse aanleg. Bij Spaarnwoude is geen sprake van een dergelijke bijzondere situatie. Wel is sprake van een rijksbufferzone. De inpassing in de rijksbufferzone is onderbouwd in hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan. De diverse masten zullen in de besloten omgeving van Spaarnwoude in belangrijke mate aan het zicht worden onttrokken. Er wordt beplanting gerealiseerd in het landschap rond de verbinding -zoals bomenrijen, boselementen en boomgroepen-, zodat een aangepaste structuur van landschapselementen ontstaat. Hierdoor wordt de samenhang tussen het landschap en de lijn geoptimaliseerd. Daarmee treden geen onaanvaardbare effecten op de rijksbufferzone op.</p> <p>Verder heeft Alterra onderzoek gedaan naar de belevingswaarden van landschappen bij de aanwezigheid van fysieke kenmerken (bijvoorbeeld hoogspanningsverbindingen). Uit dit onderzoek en het recreatief gebruik van gebieden waar reeds een hoogspanningslijn doorheen loopt, kan geconcludeerd worden dat recreanten zich over het algemeen niet laten beïnvloeden door de aanwezigheid van een hoogspanningsverbinding. Wel moet hier opgemerkt worden dat het onderzoek geen betrekking heeft op het gebruik van de lagere portaalmasten. De aanvaardbaarheid van de effecten op landschap en recreatie is nader onderbouwd in het ontwerp-inpassingsplan.</p>
<p>b. In het voorontwerp staat vermeld dat het gebied van Spaarnwoude besloten is, terwijl de verbinding juist grotendeels door open weiden of plassenlandschappen loopt.</p>	<p>Het recreatiegebied Spaarnwoude wordt als geheel gezien als een gebied met een overwegend besloten karakter (in contrast met bijvoorbeeld open veenweidegebieden). De aanduiding 'besloten' komt in het MER voort uit de landschappelijke gebiedsindeling te weten: 'Recreatie en groen Spaarnwoude' (zie fig. 4.6).</p> <p>De gebiedsindeling is opgesteld ten behoeve van de beschrijving van het aspect landschap. Dat wil niet zeggen dat er in het geheel geen open gebieden zijn. Het tracé loopt inderdaad grotendeels door de open gebieden. In de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan is hieraan aandacht besteed.</p>

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

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

**16. Gemeente Rijnwoude (brief d.d. 29 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)**

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

**18. Gemeente Velsen (brief d.d. 21 oktober 2010, ontvangen op 1 november 2010)**

<p>a. Het college refereert aan de wijze waarop in het voorontwerpinpassingsplan staat vermeld hoe de opheffing van de bestaande 150 kV-verbinding Velsen-Leiden op de verbeelding alsmede in het vaststellingsbesluit wordt weergegeven. Dit is in lijn met hetgeen in het vooroverleg is besproken, en hetgeen hierover in het voorbereidingsbesluit en de brief van 18 december 2008 aan de Tweede Kamer staat vermeld.</p> <p>Echter, op de verbeelding van het inpassingsplan is een gedeelte van het 150 kV niet opgenomen. Het betreft het tracédeel tussen het bestaande opstijgpunt in Velsen Zuid en de kruising met de A9. De gemeente verzoekt om dit stuk van het tracé ook met een plangrens op de verbeelding op te nemen en in het vaststellingsbesluit op te nemen dat dit gedeelte komt te vervallen.</p>	<p>Dit is een correcte opmerking. In het ontwerpinpassingsplan is na een inventarisatie van de ligging van de bestaande 150 kV-verbinding het juiste tracé dat zal verdwijnen, opgenomen.</p>
<p>b. In het overzicht van de vigerende bestemmingsplannen mist het college de volgende plannen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recreatiegebied Spaarnwoude;</li> <li>- Driehuis en Velsen Zuid (gedeelte tussen het bestaande opstijgpunt aan de Rijksweg in Velsen Zuid en de A22;</li> <li>- Zuiderscheg (ontwerpbestemmingsplan).</li> </ul>	<p>Het overzicht van vigerende bestemmingsplannen is geactualiseerd.</p>
<p>c. In bijlage 2 van het inpassingsplan (waarin de gevoelige bestemmingen staan vermeld) ontbreken (voor Velsen) twee adressen. Dit zijn de Geniedijk 42 en de Buitenhuizenweg 6/6a.</p>	<p>Dit is meegenomen in het definitieve overzicht van gevoelige bestemmingen.</p>
<p>d. T.z.v. <i>Bestemming bedrijf-opstijgpunt (artikel 4)</i> wordt het volgende aangevoerd. De Velserdijk heeft als oude begrenzing van het Wijkermeer de status van beschermd monument. Zodoende pleit de gemeente ervoor om het opstijgpunt te realiseren na de oude Velserdijk. Dit houdt in dat het opstijgpunt ter hoogte van mast 7 komt. Door de hoogspanningsverbinding circa 300 m langer ondergronds aan te leggen, blijven de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Velserdijk naar de mening van de gemeente beter behouden dan nu het geval is.</p>	<p>Het opstijgpunt is ingepast in de groenstructuur van Spaarnwoude. Ook de Velserdijk is daar volledig in opgenomen. Er is naar het oordeel van de Ministers dan ook geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Velserdijk die een langere verkabeling rechtvaardigt. Dit mede gelet op het feit dat er geen mogelijkheid bestaat om het ondergrondse tracé ten opzichte van het voorontwerp te verlengen. Een verlenging zou ook niet leiden tot een significante verbetering van de inpassing ten opzichte van de voorgestelde situatie.</p>
<p>e. De gemeente wil bij de uiteindelijke inpassing van het opstijgpunt betrokken worden.</p>	<p>De landschappelijke inpassing van de verbinding is uitgewerkt in een landschapsplan. Bij het ontwerpinpassingsplan is ook een ontwerp van het landschapsplan ter inzage gelegd. Over het landschapsplan heeft nader overleg plaatsgevonden met gemeenten. De uitvoering van het landschapsplan is verder zeker gesteld door verankering van het landschapsplan in de planregels. Verder is waar nodig de plangrens zo gelegd dat de gronden waar landschappelijke inpassing plaatsvindt onderdeel van het inpassingsplan zijn. Ook hierover vindt nader overleg met de betreffende gemeenten plaats.</p>

f. T.z.v. <i>Bestemming leiding-hoogspanningsverbinding (artikel 6)</i> is het volgende aangevoerd. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing is het wenselijk dat ook binnen de bestemming groenvoorzieningen expliciet worden benoemd.	Zie het antwoord onder 18e.
g. T.z.v. <i>Bestemming leiding-hoogspanningsverbinding I (artikel 8)</i> is het volgende aangevoerd. In artikel 8 van de regels is de bestemming Leiding – Hoogspanningsverbinding I geregeld. De gemeente verzoekt artikel 8.4.1 onder c, van de aanlegvergunning te verwijderen (het indrijven van voorwerpen in de bodem). Volgens het college is er geen relevantie met de hoogspanningsverbinding en leidt dit tot onnodige regeldruk.	De opmerking is correct. Het onderdeel is verwijderd uit het betreffende artikellid.
h. Op pagina 73 van het inpassingsplan staat vermeld dat ingevolge artikel 3.28 Wro gedurende drie jaar na vaststelling van het plan geen nieuw bestemmingsplan door de gemeente mag worden vastgesteld. Gezien de verplichting ingevolge 3.1.2 Bro om bestemmingsplannen eenmaal per 10 jaar te herzien en de (leges) sanctie ingevolge 3.1.4 Bro kan dit betekenen dat de gemeente niet aan de wettelijke verplichting kan voldoen. In de toelichting bij het voorontwerpinpassingsplan staat vermeld dat bij een planherziening de planologische regeling voor de hoogspanningsverbinding mee zal moeten worden genomen. Hierbij worden de belangen van de verbinding veiliggesteld. Het college verzoekt dan ook om deze periode aanzienlijk te verkorten.	In het ontwerpvaststellingsbesluit alsmede de toelichting op het ontwerpinpassingsplan is opgenomen dat het actualiseren van een bestemmingsplan binnen drie jaar na vaststelling van het inpassingsplan wel mogelijk is wanneer de regeling voor de hoogspanningsverbinding daarin is opgenomen.
i. De regels zijn nog niet aangepast aan de Wabo. Zo komt de aanlegvergunning bijvoorbeeld niet meer voor in de Wabo. Het college gaat ervan uit dat dit bij het ontwerp nog zal worden aangepast.	De Wabo is op 1 oktober inwerking getreden en het ontwerpinpassingsplan is hier uiteraard op aangepast.
j. Behalve met de 380 kV-hoogspanningsverbinding is inmiddels ook gestart met de voorbereidingen van de Gasunie leiding Beverwijk-Wijngaarden. Het college verzoekt om de twee projecten in de uitvoeringsfase zoveel mogelijk te koppelen daar waar zij samenvallen. Het betreft dan met name het tracé in het gebied tussen het Noordzeekanaal en de A9. Om de overlast voor burgers en ondernemers zoveel mogelijk te beperken, verzoekt het college de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen.	In overleg met Gasunie en Tennet wordt gekeken in hoeverre er mogelijkheden zijn om de werkzaamheden op elkaar af te stemmen. In de vergunningen voor de aanleg van de hoogspanningsverbinding wordt opgenomen dat TenneT werkplannen moet overleggen. In deze werkplannen moet aandacht worden besteed aan de wijze waarop afstemming met het Gasunieproject plaatsvindt.
k. Het college verzoekt rekening te houden met de door haar gemaakte opmerkingen.	Met de opmerkingen is rekening gehouden conform bovengenoemde antwoorden.
<b>19. KPN (ongedateerde brief, ontvangen op 15 november 2010)</b>	
Het plan heeft voor zover de ondertekenaar kan beoordelen geen consequenties voor de infrastructuur van KPN.	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.
<b>20. Gedeputeerde Staten Provincie Noord-Holland (brief d.d. 2 november 2011, ontvangen op 5 november 2011).</b>	



<p>Enkele gebruikte kaarten in het concept-milieurapport zijn niet actueel. Dit geldt ook voor het voorontwerp-inpassingsplan. Ten behoeve van de kaart 'beschermde natuurgebieden' dient de actuele kaart Ecologische Hoofdstructuur te worden gebruikt. Daarnaast dient de kaart genaamd 'Bestaand Bebouwd Gebied' alsmede de definitie daarvan te worden geraadpleegd. Op deze kaart staat al het stedelijk gebied en alle bebouwing volgens vastgestelde bestemmingsplannen en het provinciale ruimtelijke beleid. De vindplaatsen van de genoemde kaarten op het internet zijn bijgevoegd.</p>	<p>Kaartmateriaal is waar nodig geactualiseerd. Ook zijn ter zake van de vigerende bestemmingsplannen en ruimtelijke ontwikkelingen alle gemeenten geraadpleegd. Informatie van de provinciale website is hierbij betrokken.</p>
<p>Tevens wordt verzocht rekening te houden met de projecten van de Stichting Mainport en Groen en de 380 kV-hoogspanningsverbinding langs deze gebieden aan te leggen. Indien de hoogspanningsverbinding toch over deze gebieden heen komt, wordt compensatie geboden geacht.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Door de keuze van een tracé aan de westkant van de gemeente Haarlemmermeer wordt alleen park Vijfhuizen aan de rand doorkruist door de hoogspanningsverbinding. In het landschapsplan is hier rekening mee gehouden. De gekantelde kavels, de Groene Hoek en De Hoek zullen niet langer door de hoogspanningsverbinding worden gepasseerd.</p>
<p>Gedeputeerde Staten merken op dat ter zake van het tracé ten noorden van Hoofddorp het onderzoek naar de effecten van het tracé in relatie tot vliegverkeer van en naar Schiphol nog gaande is. Het is derhalve nog ongewis of de resultaten van het onderzoek nog gevolgen hebben voor het tracé ter plaatse of eventueel aanleiding zijn voor een alternatief tracé ten westen van Hoofddorp. De provincie geeft de voorkeur aan lage Wintrackmasten op dit tracédeel, omdat deze visueel minder storend zijn dan portaalmasten.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In het nieuwe tracé is het gebruik van portaalmasten niet langer nodig.</p>
<p>Voorts refereren Gedeputeerde Staten aan de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, die de provincie in opdracht van de minister van Vrom heeft opgesteld. Vervolgens is de Randstad Urgent overeenkomst (tussen Rijk en provincie) tot stand gekomen (en geactualiseerd op 16 november 2009). Het doel vormt een klimaatbestendig en hoogwaardig metropolitaans woonmilieu in de Westflank. Aanleg van een hoogspanningsverbinding verdraagt zich daar in het geheel niet mee. Zodoende is de provincie verheugd dat het tracé uitgaat van een oostelijke passage van de Haarlemmermeer</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In het ontwerpplan is toegelicht dat de ontwikkeling van de westflank in een ander daglicht is komen te staan en in de westflank nu een ontwikkeling voorstaat waarbij ook de hoogspanningsverbinding kan worden aangelegd.</p>
<p>Gedeputeerde Staten refereren verder aan de landschappelijke herinrichting van het gebied grenzend aan de Polderbaan. De herinrichting is gericht op reductie van het grondgeluid van de Polderbaan door middel van de aanleg van hoogtevverschillen in het landschap (ribbels). Er dient zorg te worden gedragen voor afstemming van de lijnvoering (o.a. plaatsing masten) en herinrichting.</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. In dit westelijk tracé worden onder meer de gekantelde kavels (net als park Plesmanhoek, de Hoek, Groene Hoek en A4 zone west) niet langer doorkruist door de hoogspanningsverbinding.</p>
<p>Het tracé van Beverwijk tot Vijfhuizen geeft geen aanleiding tot opmerkingen.</p>	<p>De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>Een belangrijk aandachtspunt vormt de inpassing van het opstijgpunt in de nabijheid van de Geniedijk. De Geniedijk is onderdeel van de Stelling van Amsterdam, sinds 1996 aangewezen als Unesco Werelderfgoed. Het opstijgpunt is in (zeer nabij) de</p>	<p>De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart Bro overleg gevoerd. In hoofdstuk 6 van het ontwerp-inpassingsplan is ingegaan op de effecten voor de Stelling</p>

Stellingzone van 150 m geprojecteerd en dit vergt een zeer zorgvuldige inpassing. De argumentatie in de toelichting dient te worden aangevuld.	van Amsterdam. De beschrijving en motivering is in het ontwerpinpassingsplan nader aangevuld op basis van een westelijk tracé.
Op het traject ACT - Ringvaart Haarlemmermeerpolder loopt het tracé via het opstijgpunt onder de Ringvaart. Het tracé geeft geen aanleiding tot opmerkingen. Het opstijgpunt dient gezien de ligging in een open agrarisch landschap goed ingepast te worden.	De ministers hebben gekozen voor een tracé ten westen van Hoofddorp. Hierover is nog een apart Bro-overleg gevoerd.

Naar aanleiding van het gewijzigde tracé rond Haarlemmermeer en Kaag en Braassem en het vernieuwde tracé rond Bentwoud, is een aantal bestuursorganen in het kader van het 3.1.1 Bro-overleg opnieuw om een reactie gevraagd. De gemeenten Haarlemmermeer, Kaag en Braassem, Lansingerland, Zoetermeer, Zuidplas, de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn van 27 januari 2012 tot 9 maart 2012 dan wel van 1 februari tot en met 12 maart 2012 in de gelegenheid gesteld een reactie te geven.

Van de volgende besturen en diensten is binnen de termijn een reactie ontvangen op het voorontwerpinpassingsplan: de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Kaag en Braassem, de gemeente Zoetermeer, de gemeente Zuidplas en het Hoogheemraadschap van Rijnland. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Lansingerland en Rijnwoude hebben buiten de termijn een reactie gegeven.

De ingekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien. De reacties zijn gerangschikt op alfabetische volgorde.

### **1. Gemeente Haarlemmermeer Brief (per mail) van 6 maart 2012**

#### **Samenvatting**

De gemeente gaat ervan uit dat de opmerkingen uit het vorige Bro-overleg verwerkt zijn. De gemeente merkt op dat het de alternatieven van onder andere het ondergronds brengen van de 150 kV door de wijk Floriande niet besproken worden in het MER en daarmee niet beoordeeld kunnen worden. De tekst kan verder verduidelijkt worden met (schematische) plaatjes.

#### **Antwoord**

De opmerkingen uit het vorige Bro-overleg zijn daar waar mogelijk en nog nodig verwerkt. Het MER is verplicht voor een besluit over een bovengrondse hoogspanningsverbinding van meer dan 220 kV en een lengte van meer dan 15 km. Voor een ondergrondse 150 kV-verbinding geldt geen mer(beoordelings)plicht, de 150 kV en eventuele tracévarianten zijn dan als zodanig ook niet meegenomen in het MER. In het hoofdstuk ten aanzien van het VKT is het

nieuwe tracé van de 150 kV wel beschreven, omdat dit een beschrijving is van één integraal alternatief waar de 150 kV buitenom Floriande onderdeel van uitmaakt.

<b>Reactie</b>	<b>Antwoord</b>
Pagina 100: ondergrondse tracéalternatieven 150 kV zijn niet in tabel opgenomen.	De 150 kV-kabelverbinding maakt in het milieueffectrapport geen onderdeel uit van de vergeleken tracéalternatieven. In het hoofdstuk waarin het VKT wordt beschreven is de 150 kV wel opgenomen omdat dit een beschrijving is van 1 integraal alternatief is waar de 150 kV buitenom Floriande onderdeel van uitmaakt.
Pagina 102 t/m 112: kaartjes tracédelen beter op tekst laten aansluiten.	Wordt aangepast.
Pagina 104: de woningbouwontwikkeling Boseilanden ligt, evenals het recreatiegebied, ten westen van de hoogspanningsverbinding.	Wordt aangepast.
Pagina 105: toevoegen bij beschrijving dat tracé door recreatiegebied Zwaansbroek gaat.	Wordt aangepast.
Pagina 106: 1e zin aanpassen: Na de hoekmast die 'in recreatiegebied Zwaansbroek ten westen van park Venneperhout/woonwijk Getsewoud' staat. Zie kaartje onder met overzicht recreatiegebieden.	Wordt aangepast.
Pagina 113: laatste alinea: De 380 kV en de 150 kV worden in de Boseilanden niet overal gecombineerd in 'naast elkaar liggende kabelbedden', maar aangelegd in afzonderlijke bedden.	Wordt aangepast.
Pagina 113: hogere masten bij Ringvaart: Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met 'Voor deze masten zal een verklaring van geen bezwaar verkregen worden van de gemeente Haarlemmermeer, in het kader van de vaststelling van het inpassingsplan'.	Wordt aangepast. Verklaring van geen bezwaar wordt aangevraagd bij inspectie Leefomgeving en Transport.
Pagina 117: alternatief door Floriande ontbreekt.	Het MER is verplicht voor een besluit over een bovengrondse hoogspanningsverbinding van meer dan 220 kV en een lengte van meer dan 15 km. Voor een ondergrondse 150 kV-verbinding geldt geen mer(beoordelings)plicht, de 150 kV en evt. tracévarianten zijn dan als zodanig ook niet meegenomen in het MER. In het hoofdstuk ten aanzien van het VKT is het nieuwe tracé van de 150 kV wel beschreven omdat dit een beschrijving is van één integraal alternatief waar de 150 kV buitenom Floriande onderdeel van uitmaakt.
Pagina 118: 1e alinea: sloot heet Nieuwerkerkertocht.	Wordt aangepast.
Pagina 129: ondergrondse 380 kV en 150 kV worden niet overal gecombineerd maar in afzonderlijke bedden aangelegd. Heeft wellicht invloed op ruimtebeslag.	Wordt aangepast.
Pagina 130: effect variant 150 kV in Floriande?	Zie de opmerking hierboven ten aanzien van het niet meenemen van varianten 150 kV in MER.
Pagina 131: in MER van 2010 werd een lager getal (618) genoemd bij het aantal	Ten behoeve van het definitief maken van het MER worden het aantal gevoelige

gevoelige bestemmingen dat in Floriande vrijvalt bij verwijdering bovengronds tracé.	bestemmingen nogmaals gecheckt en kunnen geringe afwijkingen ontstaan ten opzichte van eerdere concepten.
Pagina 133: hinder van trillingen bij aanlegwerkzaamheden is inderdaad tijdelijk, maar schade is permanent.	Schade is als zodanig niet opgenomen in het MER, schade wordt separaat geregeld in de schaderegeling (zie schadegids R380).
Pagina 133/134: het recreatief gebruik wordt wel degelijk gehinderd. Ten opzichte van de andere tracés gaat het voorkeurstracé vooral door recreatiegebieden dus dan kan het effect nooit neutraal zijn. Het gaat bijvoorbeeld om het effect op het fietspad in Groene Weelde waar het tracé precies overheen gaat, het speelveld in Groene Weelde dat door het opstijgpunt niet meer te gebruiken is, recreatiegebied Zwaansbroek waar het tracé doorheen gaat. Ook de omgevingskwaliteit wordt beïnvloed: tracé langs Park Vijfhuizen, zicht vanaf Big Spotters Hill. Verwezen wordt naar par. 10.3.1, maar dat stuk zit er niet bij dus dat kan niet beoordeeld worden.	Dat recreatief gebruik geen hinder ondervindt van hoogspanningsmasten wordt beschreven in paragraaf 10.3.1 van het MER.
Pagina 135: 'de Hanepoel', toevoegen: 'in Lisserbroek'	Hier wordt de Hanepoel bij De Kaag bedoeld, wordt verduidelijkt.
Pagina 135/143: Floriadepark vervangen door Groene Weelde. Zie kaartje onder met overzicht recreatiegebieden.	Wordt aangepast.
Pagina 137: Boseilanden hoort tot de PEHS (ecologische verbindingzone).	Wordt aangepast.
Pagina 142/143: effect recreatie moet ook in tabel en vergelijking (7.6.2.) worden meegenomen (zie opmerking hierboven). In 7.6.2. effect op recreatiegebied Zwaansbroek toevoegen.	Wordt aangepast.

## **2. Gemeente Kaag en Braassem**

### **Brief van 27 februari 2012**

#### **Samenvatting**

Het bovengronds tracé kan niet op de instemming van de gemeente rekenen. Een bovengronds tracé komt niet overeen met de uitgangspunten van de PKB. Tevens verzoekt de gemeente rekening te houden met de molenbiotop. In het MER mist de gemeente het onderdeel 'externe veiligheid', in het kader van de kruising van de hoogspanningsverbinding en de gasleiding.

#### **Antwoord**

Het voorliggende tracé vormt geen grote belemmeringen voor de molenbiotop. Windvang en historisch zicht op de molen blijven door het slanke ontwerp van de masten vrijwel onaangetast.

Hoogspanningsmasten in de directe nabijheid van een gasleiding kunnen invloed hebben op de externe veiligheid van deze gasleiding. In het MER is in hoofdstuk 3 kort een beschrijving gegeven van bestaande buisleidingen in het zoekgebied van de PKB. Omdat de verschillende tracévarianten op dit punt niet onderscheidend zijn, is besloten dit in het kader van het MER niet verder te onderzoeken. Het definitieve tracé kruist op een aantal punten bestaande leidingen en de toekomstige buisleidingenstraat. In Nederland kruisen hoogspanningsverbindingen en gasleidingen elkaar wel vaker, dit is op zich geen bijzonderheid. Bij deze kruisingen dienen veiligheidsafstanden in acht te worden genomen. Ter hoogte van Rijkwetering dienen zowel de bestaande kabels en leidingen als de Nationale buisleidingenstrook gekruist te worden. De maximale bovengrondse overspanning (de afstand tussen twee masten) is voor de huidige masten circa 400 m. De bestaande kabels en leidingen ter hoogte van Rijkwetering, samen met het gebied aangewezen als Nationale buisleidingenstrook maken dat de te overbruggen afstand te groot (490 m i.p.v. 400 m) wordt om deze plek bovengronds te kruisen. Daarom is ervoor gekozen de bestaande leidingen en de buisleidingenstrook hier ondergronds te passeren zodat de veiligheid geborgd kan worden. Elders in het gebied, ter hoogte van Nieuwe Wetering, wordt nogmaals de Nationale buisleidingenstrook en een aantal bestaande kabels en leidingen gekruist. Op deze plek echter is er wel voldoende ruimte om deze bestaande kabels en leidingen alsmede de buisleidingenstrook zodanig te kruisen dat de veiligheid geborgd is en blijft. Op kritische punten in het tracé is onderzoek gedaan naar de indringdiepte van de Wintrackmasten indien deze om zouden vallen. Op basis van dat onderzoek is duidelijk dat in alle gevallen de veiligheid kan worden gewaarborgd.

**3. Gemeente Zoetermeer**  
**Brief van 29 februari 2012**

**Samenvatting**

De gemeente geeft aan geen opmerkingen te hebben.

**4. Gemeente Zuidplas**  
**Brief van 8 maart 2012**

**Samenvatting**

De gemeente geeft aan in te kunnen stemmen met het nieuwe tracé.

**5. Gemeente Lansingerland**  
**Brief van 19 maart 2012**

**Samenvatting**

De gemeente geeft aan in te kunnen stemmen met het nieuwe tracé. De gemeente vraagt nog aandacht voor het ondergrondse 150 kV-tracé. De gemeente verzoekt dit tracé weg te bestemmen en de verbinding op te ruimen en vraagt om een afspraak met TenneT hierover. Voorts wordt verzocht met de grondeigenaar van het opstijgpunt van de 150 kV een afspraak tot overleg te maken. Als laatste vraagt de gemeente naar de resultaten van het onderzoek naar de cumulatie van magneetvelden van de nieuwe 380 kV-verbinding met de bestaande 380 kV-verbinding naar Krimpen aan de IJssel, dit in verband met een woning aan de Kruisweg 1.

**Antwoord**

In het ontwerp-inpassingsplan worden alle 150 kV-verbindingen die als gevolg van de 380 kV-verbinding buiten gebruik worden gesteld wegbestemd. Over het daadwerkelijk amoveren van de verbinding dient overleg gevoerd te worden met TenneT. TenneT is verzocht met de grondeigenaar van het huidige opstijgpunt contact op te nemen. Zowel met de gemeente als de eigenaar van de grond van het opstijgpunt zal door TenneT overleg worden gevoerd. De cumulatie van de beide verbindingen ter hoogte van de A12 is onderzocht. Het resultaat hiervan is dat de woningen buiten het cumulatieve magneetveld zal vallen. Hierover is ook overleg gevoerd met de bewoner van Kruisweg 1.

**5. Provincie Noord Holland**  
**Brief van PM (nog niet ontvangen)**

**Samenvatting**

De provincie geeft aan geen opmerkingen te hebben bij het voorgestelde tracé.

**6. Hoogheemraadschap van Rijnland**  
**Brieven van 7 maart 2012**

**Samenvatting**

Het hoogheemraadschap geeft aan in te kunnen stemmen met het nieuwe tracé ter hoogte van Bentwoud. Tevens kan men instemmen met het tracé ter hoogte van Haarlemmermeer en Kaag en Braassem. Het Hoogheemraadschap wijst ten aanzien van het ondergrondse gedeelte van het tracé nog op een aantal punten zoals de kwelgevoeligheid van het gebied waarmee rekening moet worden gehouden.