Notitie 150kV Oostzaan - Noord Klaprozenweg

Aan Ambtelijk Opdrachtgever Stadsdeel Noord
Van Programma Elektriciteitsvoorziening Amsterdam (EVA)

Datum maandag 17 november 2025

Nut en noodzaak nieuwe kabelverbinding Oostzaan - Noord Klaprozenweg

In 2050 is de vraag naar elektriciteit in Amsterdam 3 tot 4,5 keer hoger dan nu. Het is daarom noodzakelijk om het elektriciteitsnet uit te breiden. Deze opgave vraagt om ingrijpende aanpassingen. Er moeten 13 bestaande elektriciteitsstations worden uitgebreid en 30 nieuwe elektriciteitsstations worden gebouwd, inclusief bijbehorende kabelverbindingen. Eén van de aan te passen kabelverbindingen is de nieuwe 150 kV-kabelverbinding tussen de elektriciteitsstations Oostzaan – Noord Klaprozenweg. Het grootste gedeelte van de verbinding ligt er al vanwege de huidige aansluiting van elektriciteitsstation Noord Klaprozenweg vanaf elektriciteitsstation Hemweg. Het nieuwe gedeelte van de kabelverbinding wordt circa 1 kilometer lang en is noodzakelijk om elektriciteitsstation Noord Klaprozenweg, dat vernieuwd en uitgebreid wordt, te voeden vanuit elektriciteitsstation Oostzaan.

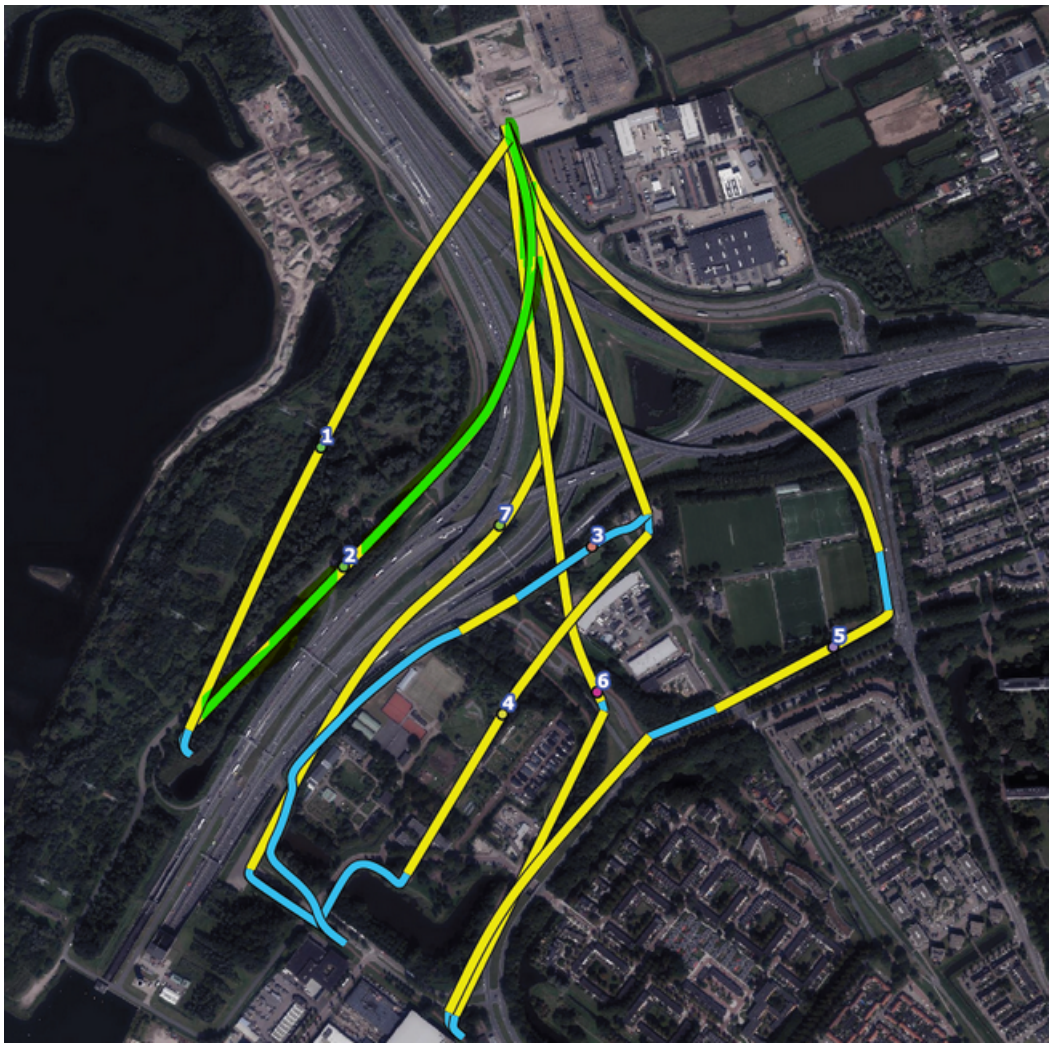
Het nieuwe gedeelte van de 150 kV-kabelverbinding tussen de elektriciteitsstations Oostzaan en Noord Klaprozenweg wordt ongeveer 1 kilometer lang, waarbij een klein gedeelte, bij het elektriciteitsstation Oostzaan, in de gemeente Oostzaan ligt. Netbeheerder TenneT is de initiatiefnemer van deze 150 kV-kabelverbinding.

Route-opties

In overleg met diverse afdelingen van de gemeente, heeft TenneT route-opties ontwikkeld en onderzocht. De aanleg van de 150kV-kabelverbinding Oostzaan - Noord Klaprozenweg heeft impact op verschillende belanghebbenden rondom de werkzaamheden. De route-opties bevinden zich in een schetsontwerpfase.

Om overlast zoveel mogelijk te beperken, wordt er bij de aanleg gebruik gemaakt van gestuurde boringen. Op deze manier kunnen delen van ongeveer 750-1000 meter lengte in een keer onder de grond aangelegd worden, afhankelijk van de specifieke situatie. Doordat op deze routedelen geen open ontgraving nodig is, wordt overlast en impact op het maaiveldniveau zoveel mogelijk voorkomen. Overlast wordt daarmee zoveel mogelijk beperkt tot de boorlocaties. De verbinding wordt in principe gezocht in de openbare ruimte om conflicten in het kader van eigendom te voorkomen.

Op basis van, onder andere, deze uitgangspunten zijn een aantal routes ontwikkeld en onderzocht (figuur 1).



Figuur 1: Opties en voorkeursroute Oostzaan - Noord Klaprozenweg in groen. De gele lijnen zijn overige opties die zijn onderzocht. Het betreft een kabelaanleg op diepte door middel van een boring. Blauwe lijnen betreffen de in- en uittredepunten van de boorlocaties dan wel een kort deel open ontgraving. Dit is nodig om de geboorde delen met elkaar te kunnen verbinden.

Voorkeursroute

De voorkeursroute, optie 2, is gebaseerd op feitelijke gegevens, het beleid van TenneT, wetgeving, overheidsbeleid en relevante ontwikkelingen in het gebied. Opgemerkt moet worden dat de voorkeursroute van de 150 kV-kabelverbinding zich in de fase schetsontwerp bevindt. In een volgende fase wordt de route technisch verder uitgewerkt en ontworpen. In die volgende fase worden als onderdeel van de WIOR-vergunningprocedure, BLVC-plannen opgesteld waarin de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving geborgd worden evenals de wijze waarop daarover gecommuniceerd wordt.

Als belangrijkste onderscheidende punten kunnen worden genoemd:

- Route 1 valt af, omdat vanaf het TenneT elektriciteitsstation Oostzaan, een westelijkere gerichte boring niet op het perceel kan worden gemaakt vanwege ruimtegebrek om in deze richting te boren.

- Route 4 en 5 kruisen dubbelbestemming archeologie 1 ‘erfgoederen van uitzonderlijke waarde’ op Oostzanerdijk.
- Route 3, 4, 5, 6 en 7 hebben raakvlakken met toekomstige ontwikkelingen van Havenstad en plannen rondom de HOV-verbindingen.
- Route 3 ligt grotendeels in percelen in eigendom van de Staat (Infrastructuur en Waterstaat) en hier liggen mogelijk plannen voor uitbreiding van het wegennet.
- Voorkeursroute 2 heeft slechts 1 boorpunt, nabij de bestaande 150kV- infrastructuur. Hierdoor wordt de impact niet verspreid en alleen uitgebreid op een bestaande locatie. De overige routes hebben twee of drie boor- en uittredepunten en/of een groter gedeelte dat in open ontgraving wordt aangelegd, waardoor de impact op de omgeving groter is (zie figuur 1).
- Voorkeursroute 2 heeft de kortste routelengte (1.100m)

In deze schetsfase is er een inschatting gemaakt van het aantal bomen dat gekapt moet worden. Ondanks dat er sprake is van bomenkap is er voorkeur voor optie 2. De grotere fysieke impact op de omgeving bij de andere varianten en de belemmeringen die er zijn met onder andere toekomstige ontwikkelingen en grond van Rijkswaterstaat, zijn hierbij doorslaggevend.

Aandachtspunten voor de verdere uitwerking voor de voorkeursroute zijn:

- De verwachting is dat er 15-20 bomen moeten worden gekapt nabij het boorpunt in het Noorder IJplas gebied. Er zal afstemming moeten plaatsvinden met onder andere Rijkswaterstaat en Stadsdeel Noord in verband met het groen. Vanwege de ligging in de hoofdgroenstructuur en de Amsterdamse ecologische structuur zal er nog toetsing moeten plaatsvinden in de volgende fase.
- Verdere afstemming met het project Windmolens Noorder IJ-plas.

Algemene impact op de omgeving
Rondom de boorlocaties is de impact voor de omgeving het grootst. Op de boorlocaties wordt een gestuurde boring uitgevoerd tussen een intrede- en uittredepunt. Bij het intredepunt is ruimte nodig voor de boormachine. Bij het uittredepunt worden de mantelbuizen uitgelegd en in de boring getrokken. Bij zeer lange boringen werken boormachines vanaf beide zijden naar elkaar toe. Deze techniek wordt waarschijnlijk gebruikt voor deze route, waarbij er twee boorlocaties zijn: één in Noorder IJplas gebied en de andere op het perceel van het elektriciteitsstation Oostzaan (gemeente Oostzaan). (Animatie gestuurde boring).

Een locatie van circa 50 bij 60 meter zal gedurende circa 3 maanden in gebruik zijn als boorlocatie. In die periode worden gedurende enkele dagen mantelbuizen aan elkaar gelast met de lengte van de boring en uitgelegd in het verlengde van de boring. De verwachting is dat de mantelbuizen nabij elektriciteitsstation Oostzaan tijdelijke worden uitgelegd. De mantelbuizen worden gedurende enkele dagen in het boorgat getrokken.
Het boren en het uitleggen van de mantelbuizen kan leiden tot het afzetten van straten, transport, verkeersmaatregelen en geluidsoverlast. Uitgangspunt is dat de werkzaamheden in het Noorder IJplas gebied zoveel als mogelijk in de koudere maanden worden uitgevoerd, wanneer het park minder bezoekers heeft. Dit tijdstip is tevens gunstig met het oog op het broedseizoen van de vogels.

Het uitgangspunt is dat na de werkzaamheden de openbare ruimte weer in de originele staat hersteld wordt. Denk hierbij aan het herstellen van straatwerk, herstel van groen, herstel van drainage etc. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de ondergrond goed onderzocht op

onder andere verontreinigingen en obstakels. In het verdere ontwerp en vergunningentraject wordt een passende aanpak opgesteld om de omgeving bereikbaar leefbaar en veilig te houden.

De totale doorlooptijd van de werkzaamheden voor de gehele kabelverbinding bedraagt circa een jaar. De volgorde van de boringen is nader te bepalen. Boringen kunnen eventueel gelijktijdig uitgevoerd worden. In algemene zin is de impact op de omgeving rondom de boorlocaties als volgt te duiden:

- Tijdsduur werkzaamheden bij een boorlocatie: circa drie maanden
- Ruimtebeslag per boorlocatie: circa 50 bij 60 meter.
- Benodigde ruimte voor uitleg mantelbuizen: gelijk aan de boorlengte die enkele dagen in de openbare ruimte ligt. Mantelbuizen worden aan elkaar gelast (figuur 3) en zoveel mogelijk in het verlengde van de boring uitgelegd om vervolgens in een keer door het geboorde gat heen getrokken te worden.
- Overlast voor de omgeving
- Impact op bereikbaarheid en verkeer
- Impact op en herstel van groen


Figuur 2 Boorinstallatie


Figuur 3 Container waar mantelbuizen aan elkaar gelast worden

Vooruitlopend hierop is een omgevingsanalyse voor het boorpunt in het Noorder IJplas gebied uitgevoerd (bijlage 1). Hierin is voor het boorpunt inzichtelijk gemaakt welke belanghebbenden er rondom de boorlocatie aanwezig zijn en welke impact er mogelijk is voor de belanghebbenden.

Globale impact route Oostzaan – Noord Klaprozenweg

Globaal gaat het om de mogelijke tijdelijke impact:

- Lokaal verkeer: gering; het gebied wordt sporadisch gebruikt door wandelaars
- Impact op de boorlocatie :
    - Boorlocatie Noorder IJplas

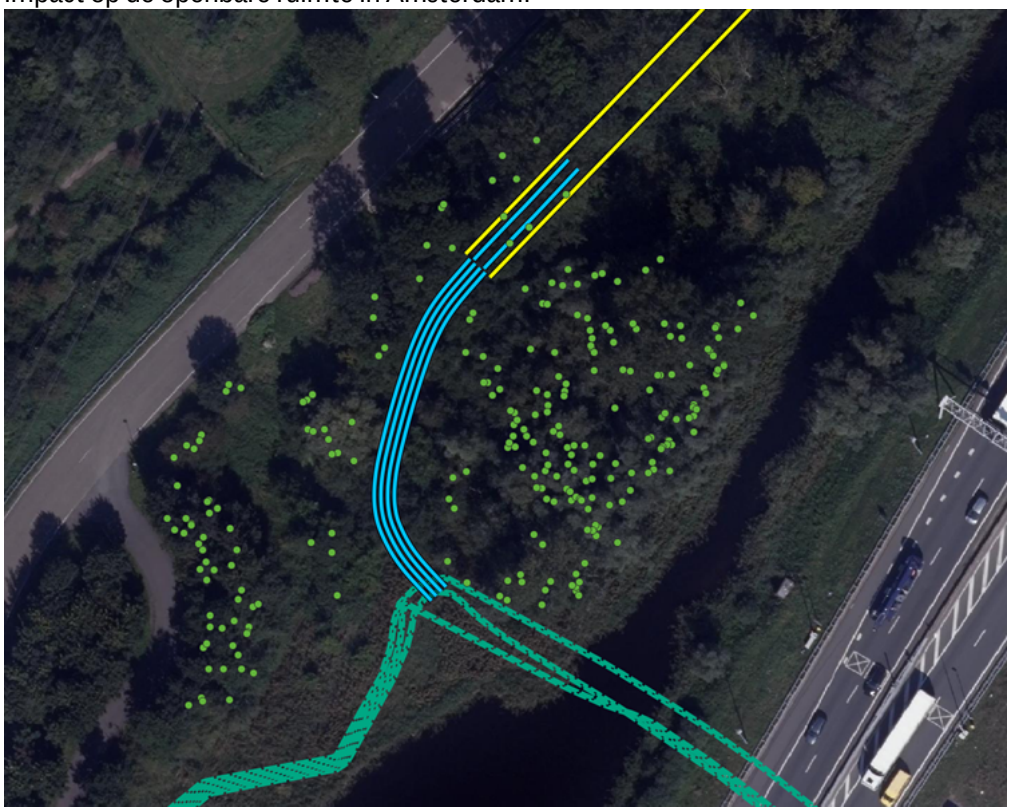
Stakeholders extern:

- Ministerie van I&W, Rijkswaterstaat, Coentunnel Company
- Omwonenden Noorder IJplas (Zijkanaal H woonbootbewoners)
- Red Amsterdam Noord, werkgroep Stadsnatuur

Aandachtspunten

- Impact op bomen en groen
- Uitwijkroute te hoge vrachtwagens Coentunnel

Mantelbuizen worden weggelegd aan de zijde van Oostzaan en daarmee hebben deze geen impact op de openbare ruimte in Amsterdam.



Figuur 4 Boorpunt Noorder IJplas; voorkeursroute (blauw) met de mantelbuis(geel) en bestaande 150kv trace (groen) in nabijheid. Groen stippen individuele bomen uit beschikbare bomeninventarisatie.

Participatie en omgevingsmanagement

De aanleg van de nieuwe 150 kV-verbindingen in Amsterdam heeft een aanzienlijke impact op diverse belanghebbenden. Om de omgeving goed te betrekken, zijn met de netbeheerders afspraken gemaakt over participatie (zie bijgaand participatieplan, vastgesteld 7 april 2025 door wethouder Pels). De kern van het participatieplan is dat men geen invloed heeft op de route van de verbinding. Het gaat vooral om het vroegtijdig en goed informeren van de omgeving en naar hen luisteren om zo hun betrokkenheid, acceptatie en draagvlak te vergroten. De omgeving kan meedenken over aandachtspunten in de uitvoering en de wijze waarop zij geïnformeerd wil worden.

Uitvoering geven aan het participatieplan voor de 150 kV-verbinding Oostzaan - Noord Klaprozenweg start, zodra het Dagelijks Bestuur instemming verleent aan de voorkeursroute en dit besluit bekend gemaakt wordt. De omgeving wordt initieel geïnformeerd over de voorkeursroute per brief en uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst. Ook maakt TenneT een projectpagina met veel gestelde vragen en antwoorden, een animatie over hoe een gestuurde boring werkt en een verwijzing naar een mailadres van TenneT voor het meedenken en vragen stellen.

Omwonenden en belanghebbenden zullen naar verwachting vragen hebben over wat het voor hen betekent als er een hoogspanningskabel bij hun in de buurt onder de grond komt. In de veel gestelde vragen wordt antwoord gegeven op:

- Hoe werkt het stroomnet?
- De uitbreiding van het elektriciteitsnet en de rol van TenneT en de Gemeente Amsterdam.
- Welke routes zijn onderzocht en waarom is dit de voorkeursroute?
- Hoe werkt een gestuurde boring?
- Wat is de impact voor bewoners en verkeer rondom boorlocaties?
- Wat merk je als bewoner of ondernemer van de werkzaamheden?
- Thema's waar mensen zich vaak zorgen over maken zoals verkeersveiligheid, geluid, schade, omgaan met groen en magneetvelden.
- Hoe kan je als burger meedenken?

Het doel van de communicatie is om betrokkenheid te vergroten en draagvlak te creëren door:

- Kennis van de opgave te vergroten;
- Begrip te stimuleren voor de noodzaak en werkzaamheden;
- Een positieve houding ten opzichte van de werkzaamheden en vakmensen te bevorderen.

Bij aanleg van de 150 kV-kabelverbinding gelden de volgende *participatieniveaus:*

- De stedelijke opgave: *Informeren en luisteren*
- Medewerking gemeente aan voorkeursroute: *Informeren en luisteren*
- Nadere invulling wijze van informeren: *Meedenken*
- Omgevingsaspecten*: *Meedenken*

*Betrokken kunnen meedenken over omgevingsaspecten, om zorg te dragen dat belangrijke input met betrekking tot onde andere bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, groen, ecologie en communicatie tijdig in het project worden geborgd.

Rol stadsdeel
Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Noord wordt vooraf gevraagd in te stemmen met de voorkeursroute voor de verbinding Oostzaan - Noord Klaprozenweg ten behoeve van de verdere uitwerking. In de verdere uitwerking zal TenneT binnen het WIOR-vergunningproces een technisch ontwerp van de kabelverbinding maken en stelt zij plannen op over de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de werkzaamheden.

Bijlagen

Bijlage 1 – Omgevingsanalyse per boorpunt
Bijlage 2 – Participatieplan 150 kV-verbindingen