Gemeente Amsterdam

Omgevingsanalyse
150kV-kabelverbinding Sloterdijk - Slotermeer
13 april 2026

Bij aanleg van de 150 kV-kabelverbinding Sloterdijk - Slotermeer zal de omgeving met name rondom de open ontgravingen en boorlocaties mogelijk overlast ervaren. Diverse locaties van 30 à 40 meter bij 60 meter zullen, elk los van elkaar, ongeveer 3 maanden in gebruik zijn als werkterrein. De totale doorlooptijd van de werkzaamheden voor de hele kabelverbinding is ongeveer 2 jaar. De volgorde van de boringen is nog nader te bepalen. Boringen kunnen eventueel gelijktijdig uitgevoerd worden.

Rondom de werkterreinen is de impact voor de omgeving het grootst. Het gaat hierbij om geluidsoverlast, trillingen en de aan- en afvoer van materialen. Daarnaast kan de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming tijdelijk worden beperkt door omleidingen, verkeersregelaars en minder beschikbare rijstroken, en is er impact op het groen, zoals het mogelijk moeten afzetten van openbaar groen en het later herstellen van drainage en het opnieuw inzaaien van gras.
Op de werkterreinen wordt een gestuurde boring uitgevoerd tussen een intrede- en uittredepunt. Bij het intredepunt is ruimte nodig voor de boormachine. Bij het uittredepunt worden mantelbuizen uitgelegd, aan elkaar gelast en in de geboorde gang getrokken. Bij zeer lange boringen werken boormachines vanaf beide boorputlocaties naar elkaar toe. Zodra ze elkaar bereiken, wordt één boormachine verwijderd en boort de andere door naar het uittredepunt. In deze analyse refereren we nu naar werkterreinen. In de volgende fase wordt duidelijk welke werkzaamheden precies per werkterrein uitgevoerd zullen worden (intrede- of uittredepunt).

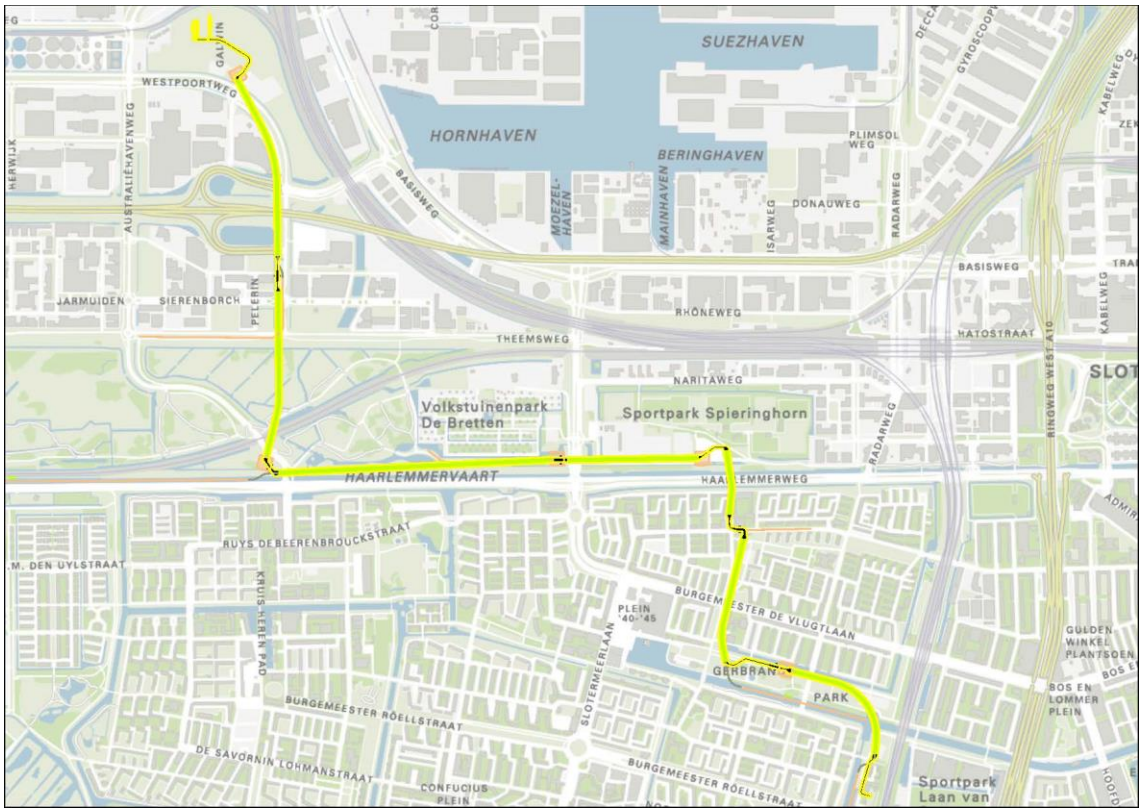
Uit de haalbaarheidsstudie komen twee voorkeursroutes naar voren: A en B.
Hiermee is er nog keuze in welke route er uiteindelijk wordt gekozen naar elektriciteitsstation Slotermeer. Dit is van belang voor de gemeente, maar ook om opties te houden bij eventueel noodzakelijke aanpassingen aan het elektriciteitsstation Slotermeer. Route A lijkt de meest haalbare en uitvoerbare optie, omdat deze route minder technische belemmeringen en minder impact op de omgeving kent.

Voor de omgeving van de voorliggende voorkeursroute gelden in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- Het boren en het uitleggen van de mantelbuizen kan leiden tot het afzetten van straten, transport, verkeersmaatregelen en geluidsoverlast. Bij verkeersmaatregelen kan gedacht worden aan omleidingen en/of verkeersregelaars.
- Werkzaamheden in het park worden zoveel als mogelijk in de koudere maanden uitgevoerd, wanneer het park minder bezoekers heeft. Dit tijdstip is ook gunstig met het oog op het broedseizoen van de vogels.
- Na de werkzaamheden wordt de openbare ruimte weer in de originele staat hersteld. Denk hierbij aan het herstellen van straatwerk en groen.

- Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de ondergrond goed onderzocht op verontreinigingen en obstakels en aanwezigheid van boomwortels. In het verdere ontwerp en vergunningentraject wordt een passende aanpak opgesteld om de omgeving bereikbaar leefbaar en veilig te houden.
- Per boorlocatie zal er een Flora- en Fauna onderzoek worden uitgevoerd.
- Voor de werkzaamheden worden in de nadere uitwerking BLVC-plannen opgesteld waarin bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving geborgd worden en de wijze van communicatie daarover is vastgelegd.
- Langs de route moet een belemmerende strook worden vrijgehouden. Dit is een zone rondom kabels en leidingen waarbinnen geen andere activiteiten of bouwwerken mogen plaatsvinden, om schade en onderhoudsproblemen te voorkomen. De breedte van deze strook is 21,5 meter bij gestuurde boringen en 11,5 meter bij een open ontgraving. Door beperkte ruimte in de ondergrond kan deze strook niet altijd op hetzelfde perceel liggen als de kabels en leidingen zelf. Waar mogelijk kunnen boringen onder elkaar worden uitgevoerd om ruimtegebrek te beperken, afhankelijk van de opbouw van de grond. Dit is echter niet overal haalbaar, en binnen de belemmerende strook zullen altijd andere kabels en leidingen aanwezig zijn.

In dit document wordt ingezoomd op de beoogde boorlocaties om een beter beeld te krijgen van belanghebbenden rondom deze locaties. Het gaat hier om de **verwachte** boorlocaties op de voorkeursroute. In een volgende fase volgt een technisch ontwerp waarin de exacte boorlocaties beschreven worden. Deze kunnen dus nog beperkt schuiven ten opzichte van de verwachte boorlocaties.



Figuur 1: Voorkeursroute (geel = boring, zwart = boorlocaties)

Op bovenstaande kaart is de voorkeursroute afgebeeld in het groen met de acht noodzakelijke werkterreinen in het zwart. Hieronder worden de volgende boorlocaties benoemd:

Locaties

Circulaire schil Sloterdijk 4
Luvernes ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
De Bretten ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
Seineweg-Brettenpad ..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
Sportpark Spieringhorn 8
Burgemeester Eliasstraat 9
Gerbrandypark 11
Burgemeester Cramergracht 12

Circulaire schil Sloterdijk

Situatie

De route begint bij het elektriciteitsstation Sloterdijk. Het elektriciteitsstation Sloterdijk wordt gerealiseerd in de circulaire schil van Sloterdijk. De kavels binnen het gebied Circulaire Schil zijn gereserveerd voor bedrijven die duurzaam en circulair ondernemen. Momenteel bevinden zich nog geen andere bedrijven in dit gebied. Afstemming van de werkzaamheden rondom dit elektriciteitsstation moeten nader worden uitgewerkt.

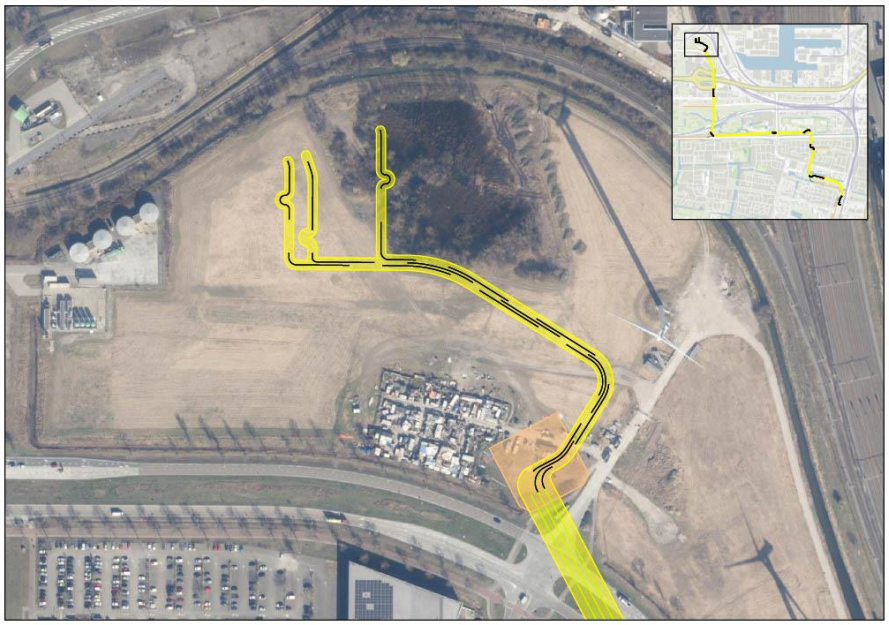
Vanaf het elektriciteitsstation worden de kabels via een gestuurde boring aangelegd (aangegeven met A in figuur 1), parallel aan de Westpoortweg, richting de kruising van de Luvernes met de op- en afrit van de A5. Op deze manier kunnen zowel de Westpoortweg als de Westrandweg (A5) op een ondergrondse manier worden gekruist.

Stakeholders

- Gebiedsontwikkeling Sloterdijk Poort/Circulaire Schil;
- Ondernemingen binnen de Circulaire Schil, o.a. Waternet;
- Rijkswaterstaat (op- en afritten A5);
- Woningcorporatie 't Landje / stadsnomaden;
- ProRail;
- Vattenfall (windturbines).

Aandachtspunten

- Bereikbaarheid van omliggende bedrijven (Waterschap Amstel Gooi en Vecht) binnen de Circulaire Schil;
- In de omgeving bevinden zich 'slapers' (mensen die buiten slapen in de openbare ruimte).
- Overlast en veiligheid in relatie tot de aanleg van de kabels via open ontgraving;
- Mogelijk een vervolgstudie nodig betreft de afstand binnen de tiphoogte (niet de wieklengte) van de windturbines.



Figuur 2: Topografische kaart van de open ontgraving rondom het Onderstation Sloterdijk.

Luvernes

Situatie

Aan de Luvernes volgt een open ontgraving van ongeveer 120 meter. De uitlegstrook van deze boring ligt parallel aan de Luvernes en buigt in westelijke richting langs de Theemsweg.

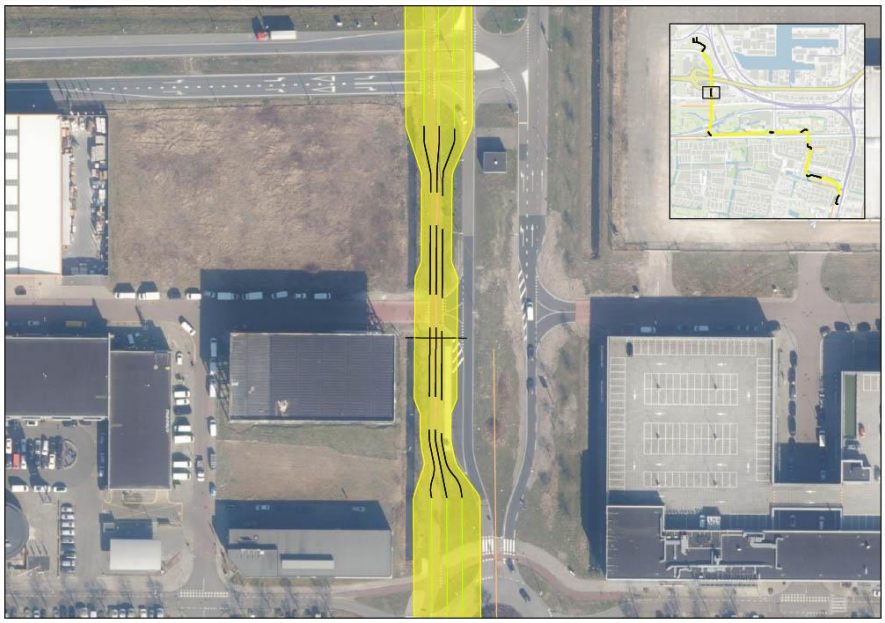
Vervolgens worden de kabels via een gestuurde boring verder in zuidelijke richting doorgetrokken tot aan de omgeving ten westen van de Australiëhavenstraat en ten zuiden van het treinspoor. Met deze boring worden zowel de Theemsweg als een deel van het gebied van De Bretten veilig gekruist.

Stakeholders

- Bedrijven binnen Sloterdijk Poort (Detailhandelscluster, logistiekcluster 2, Circulaire Schil);
- Bezoekers naar Sloterdijk Poort (Detailhandelscluster, logistiekcluster 2, Circulaire Schil);
- Hoofdnet fiets / Fietsersbond;
- Rijkswaterstaat (op- en afritten A5 + ecologie onder A5).

Aandachtspunten

- Bereikbaarheid nabijgelegen fiets-/wandelpad;
- Bereikbaarheid bedrijven binnen Sloterdijk Poort;
- Bereikbaarheid A5 (op- en afritten);
- Afsluiting van het fietspad bij de Luvernes tijdens de aanleg. (Plusnet auto, hoofdnet fiets)
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil;
- Ecologie in gebied onder de A5;
- Snelheidsbeperking op de Luvernes tussen de afrit van de A5 en de rotonde Luvernes-Sierenborch.



Figuur 3: Topografische kaart van de open ontgraving aan de Luvernes.

De Bretten

Situatie

In De Bretten, ten westen van de Australiëhavenweg en tussen het spoor en de N200/Haarlemmerweg, wordt een werkterrein ingericht. Hier zal het volgende kabelkoppelstuk geplaatst worden en na een korte open ontgraving worden de kabels door middel van een gestuurde boring richting het zuidoosten gelegd, evenwijdig aan het Brettenpad.
Het gebied kan na de werkzaamheden volledig hersteld worden.
De voorkeursroute tussen de open ontgraving bij Luvernes naar De Bretten kruist het spoor in De Bretten haaks via een gestuurde boring. Vervolgens buigt het alternatief af in de Brettenzone.

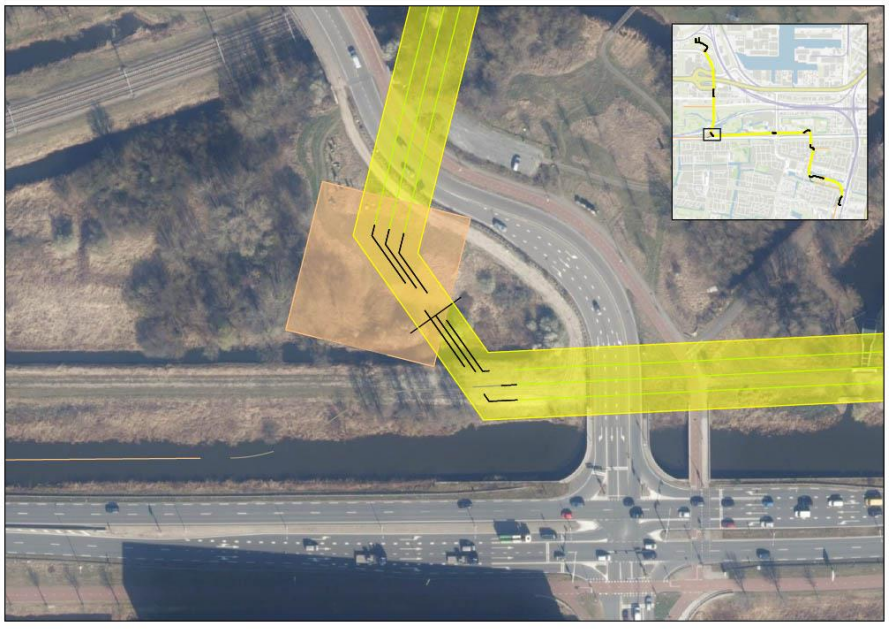
Er wordt geen impact verwacht op de ecologie. De werkzaamheden leiden tot de afsluiting van een deel van De Bretten. Echter is dit deel van De Bretten niet bereikbaar voor recreanten.

Stakeholders

- Landschap Noord-Holland (Beheer De Bretten);
- Projectteam De Bretten;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (kruisen waterkering);
- Provincie Noord-Holland (Natuurnetwerk Nederland verbindingszone);
- ProRail (kruising spoor).

Aandachtspunten

- Mogelijk moet het kunstweg tijdelijk/preventief verwijderd worden. Er wordt geen impact verwacht op de ecologie;
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil;
- Er is asbest gevonden in De Bretten;
- In de omgeving bevinden zich 'slapers' (mensen die buiten slapen in de openbare ruimte).



Figuur 4: Topografische kaart van de open ontgraving bijDe Bretten.

Seineweg-Brettenpad

Situatie

De boring vanuit De Bretten eindigt net voor de kruising met de Seineweg. De uitlegstrook is hierbij gelegen in de sloot parallel aan N200/Haarlemmerweg in De Bretten. Ter hoogte van de Seineweg is ruimte gereserveerd voor een kabelkoppelstuk, waarna de kabels in oostelijke richting via een gestuurde boring worden doorgetrokken. Deze boring eindigt ter hoogte van de parkeerplekken nabij Sportpark Spieringhorn, waarna de buizen verder parallel aan het Brettenpad worden uitgelegd.

Daarnaast kruist de voorkeursroute de primaire waterkering haaks via een gestuurde boring, waarna de route afbuigt richting het oosten en de noordelijke waterkering parallel volgt.

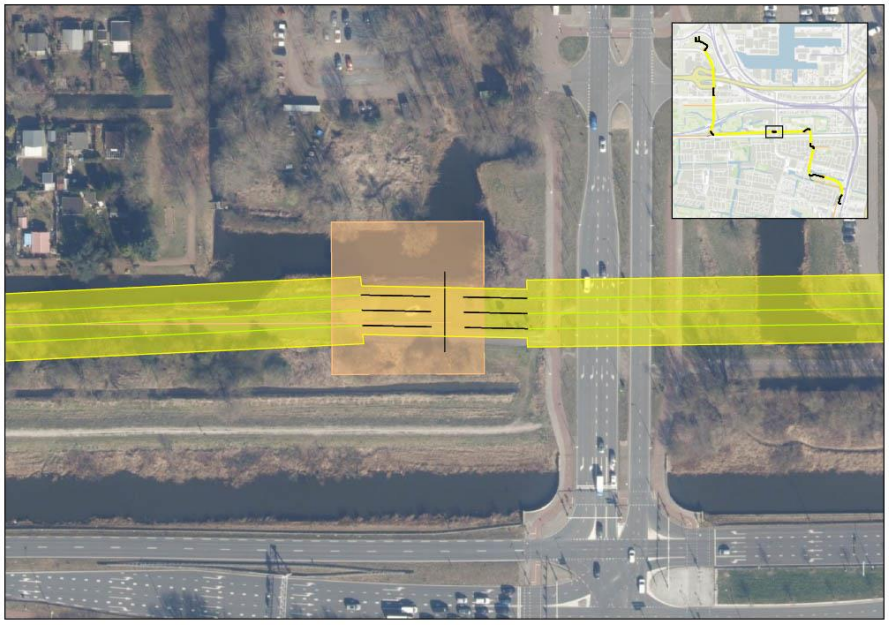
Voor dit traject wordt impact verwacht op de ecologie in het gebied van De Bretten. Ter plaatse van het Brettenpad kan het zijn dat er één of twee bomen gekapt moeten worden, al kan deze groenstrook in principe grotendeels in de oorspronkelijke staat worden hersteld. Ook kunnen de werkzaamheden leiden tot de (gedeeltelijke) afsluiting van het Brettenpad ter hoogte van de Seineweg, en is een mogelijke demping van de sloot bij de Seineweg niet uitgesloten.

Stakeholders

- Landschap Noord-Holland (Beheer De Bretten);
- Projectteam De Bretten;
- Recreatie-gebruikers De Bretten (o.a. NS-wandelroute);
- Volkstuinpark De Bretten;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (beschermingszone waterkering en demping sloot);
- Provincie Noord-Holland (Natuurnetwerk Nederland verbindingszone);
- Hoofdnet fiets / Fietsersbond;
- Afvalpunt Seineweg (gaat weg)/ Pantar.

Aandachtspunten

- Bereikbaarheid nabijgelegen fiets-/wandelpad;
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil;
- In de omgeving bevinden zich 'slapers' (mensen die buiten slapen in de openbare ruimte).



Figuur 5: Topografische kaart van de open ontgraving rondom de kruising Seineweg-Brettenpad.

Sportpark Spieringhorn

Situatie

De gestuurde boring vanuit het gebied De Bretten komt uit ter hoogte van de parkeervoorziening aan de Seineweg nabij het Sportpark Spieringhorn, waarna de buizen verder parallel aan het Brettenpad worden uitgelegd. Vanaf dit punt buigt het tracé vervolgens naar het zuiden, waar het via een gestuurde boring verder wordt doorgetrokken en uitkomt in de groenstrook ten westen van de Burgemeester Eliasstraat. Met deze boring worden de Seineweg, Haarlemmerweg en de Haarlemmervaart gekruist.

De gemeente is voornemens Sportpark Spieringhorn te renoveren en te vernieuwen. Binnen dit gebied zijn open ontgravingen en werkterreinen geprojecteerd in een toekomstige school, sporthal en groenvoorziening tussen de school en sporthal. In de volgende fase zal het routeontwerp worden afgestemd op de nieuwe ontwerptekeningen van de gebiedsontwikkeling Spieringhorn, in nauwe samenwerking met de gemeente om de inpassing in het gebied zorgvuldig te kunnen realiseren.

Binnen het projectgebied kan sprake zijn van impact op de aanwezige bomen waarbij herplanting noodzakelijk is. Ook kunnen de werkzaamheden leiden tot een (gedeeltelijke) afsluiting van het parkeerterrein bij Sportpark Spieringhorn, een afsluiting van de Spaarnwouderdijk (hoofdfietsnet) en een snelheidsbeperking op de Seineweg.

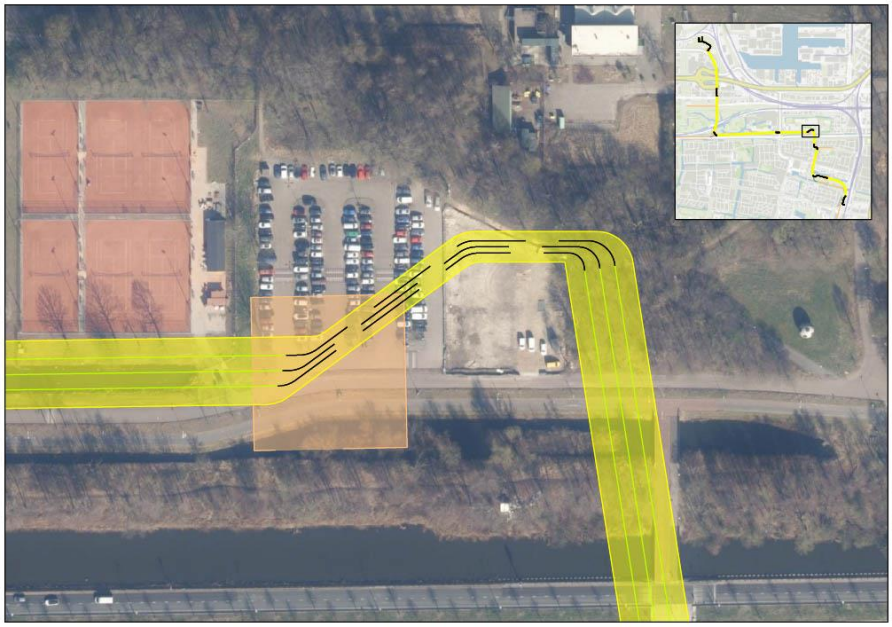
Stakeholders

- Sportpark Spieringhorn;
- Gebiedsontwikkeling Spieringhorn;
- Sportverenigingen (o.a. ATC Sloterplas Spieringhorn Tennisclub, AMHC Westerpark, Amsterdamse Sportclub SDW, United Talent Academy);
- Recreatie-gebruikers Sportpark Spieringhorn;

- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (beschermingszone waterkering);
- Afvalpunt Seineweg (gaat weg) /Pantar;
- Sport & Bos.

Aandachtspunten

- Bereikbaarheid nabijgelegen fiets-/wandelpad;
- Bereikbaarheid sportclubs (voornamelijk in de weekenden);
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil;
- Het sportpark is onderdeel van de hoofdgroenstructuur;
- In de omgeving bevinden zich 'slapers' (mensen die buiten slapen in de openbare ruimte).



Figuur 6: Topografische kaart van de open ontgraving rondom het sportpark Spieringhorn.

Burgemeester Eliasstraat

Situatie

Via een gestuurde boring vanaf sportpark Spieringhorn komt de route uit in de groenstrook ten oosten van de Burgemeester Eliasstraat. Met deze boring worden de Seineweg, Haarlemmerweg en de Haarlemmervaart gekruist.
Vanaf de Burgemeester Eliasstraat (ter hoogte van huisnummer 74) gaat het alternatief vervolgens in open ontgraving ongeveer 40 meter in zuidelijke richting tot aan de kruising met de Burgemeester Vening Meineszlaan. Daarna buigt de route af naar het oosten, waarna het voorbij de kruising opnieuw richting het zuiden wordt geleid om de Burgemeester Vening Meineszlaan te kruisen.
Vanaf het Arthur Meerwaldtpad wordt opnieuw gebruik gemaakt van een gestuurde boring. Deze boring loopt eerst parallel aan de Burgemeester Eliasstraat, buigt vervolgens af in zuidoostelijke richting en eindigt in het oosten van het Gerbrandypark. Hiermee worden onder andere de Piet

Laroosstraat, De Tourton Bruynsstraat, het spoor, de Burgemeester De Vlugtlaan en het Johan Brouwerpad gekruist.

Binnen dit traject kan sprake zijn van impact op de bestaande groenvoorzieningen ter hoogte van de Burgemeester Eliasstraat, waaronder werken binnen de kruin van bomen (kroonprojectie). De kroonprojectie is de zone op de grond direct onder de takken. Dit is een kritieke zone omdat hier de meeste kwetsbare wortels liggen. Hierdoor is het mogelijk dat bomenkap noodzakelijk wordt. Daarnaast kunnen de werkzaamheden leiden tot een (gedeeltelijke) afsluiting van de Burgemeester Eliasstraat en de Burgemeester Vening Meineszlaan.

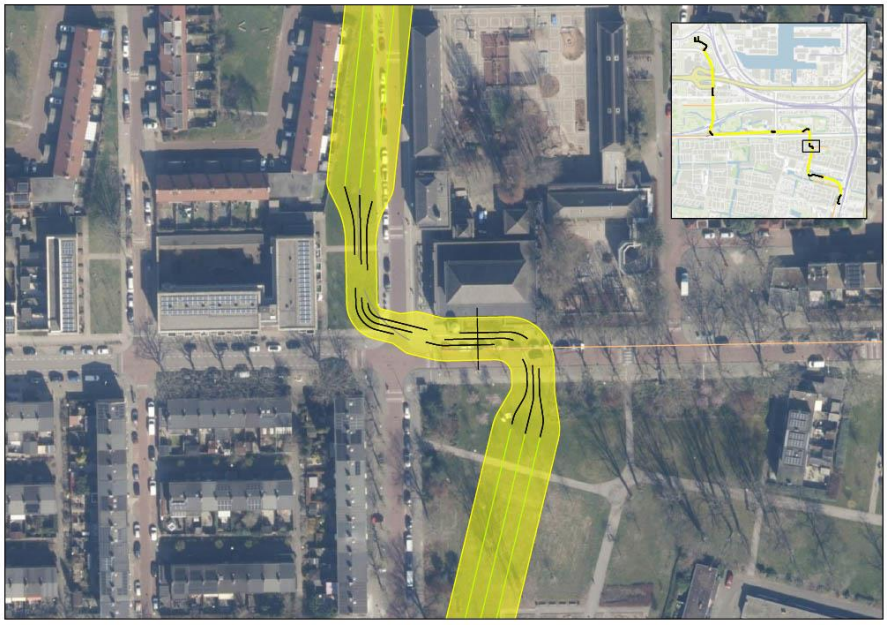
Verder zijn er raakvlakken met beschermwaardige houtopstanden in de omgeving van het Arthur Meerwaldtpad en de Burgemeester Eliasstraat. De voorkeursroute is momenteel deels ingetekend onder deze gebieden met beschermde bomen of bosopstanden. In een volgende ontwerpfase kan dit mogelijk worden gemitigeerd door technische optimalisaties, zoals het verleggen van de route om de houtopstanden heen.

<u>Stakeholders</u>

- Bewoners, bezoekers Slotermeer Noord-Oost;
- Catharinakerk (Sint Sharbil);
- Kerkgangers;
- Condaan dagbesteding;
- School (speciaal onderwijs; Visio Onderwijs Amsterdam);
- School St. Henricus;
- Portugese school van Amsterdam;
- Rijkswaterstaat (N200);
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (waterkering en beschermingszone);
- Middenspanningsruimte hoek Burg Eliasstraat/Burg Vening Meineszlaan;
- Andere nutsbedrijven met bestaande kabels en leidingen in deze straten.

<u>Aandachtspunten</u>

- Bereikbaarheid nabijgelegen scholen en kerk;
- Verplaatsen monument (Arthur Meerwaldt);
- Wateroverlast in Meerwaldtpark;
- Herinrichting Vening Meineszlaan;
- Druk kruispunt;
- Vernieuwingsproject De Nieuwenhuysenbuurt;
- Bereikbaarheid woningen Burg. Eliasstraat en Burg. Vening Meineszlaan;
- Geluidsoverlast en trillingen voor omwonenden;
- Minimale afstand tot bebouwing in de Burgemeester Eliasstraat waardoor er een verhoogd risico op beïnvloeding door elektromagnetische velden ontstaat;
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil;
- Parkeerplaatsen in het noordelijke deel van de Burgemeester Eliasstraat tijdelijk onbereikbaar.



Figuur 7: Topografische kaart van de open ontgraving rondom de Burgemeester Eliasstraat.

Gerbrandypark

Situatie

Vanaf het Arthur Meerwaldtpad wordt de route vervolgd met een gestuurde boring. Deze boring eindigt in het westelijk deel van het Gerbrandypark. De bijbehorende uitlegstrook is voorzien in de Burgemeester Van Tienhovengracht.

Binnen het Gerbrandypark zijn de open ontgraving en werkterrein momenteel geprojecteerd in het hart van het (te vernieuwen) park. Dit kan leiden tot impact op de aanwezige groenvoorzieningen, waarbij mogelijk ook werkzaamheden plaatsvinden binnen de kruin van bomen (kroonprojectie). De kroonprojectie is de zone op de grond direct onder de takken. Dit is een kritieke zone omdat hier de meeste kwetsbare wortels liggen.
Daarnaast kan het speelveld tijdelijk worden afgesloten ten behoeve van de inrichting van een werkterrein en kan het fietspad aan de noordzijde van het park (onderdeel van het Plusnet voor fietsers en voetgangers) gedeeltelijk worden afgesloten.

Gezien de geplande renovatie van het Gerbrandypark wordt in de volgende ontwerpfase nadrukkelijk afgestemd met diverse afdelingen van de gemeente. Daarbij worden ook de nieuwe ontwerptekeningen van het park meegenomen, met als doel de route beter in te passen. In dat kader wordt onder andere gekeken naar alternatieven, zoals het verplaatsen van boorlocaties richting het noordelijk gelegen fietspad of naar een open terrein ten oosten van het parkhart, om de impact op het park zoveel mogelijk te beperken.

Stakeholders

- Bewoners nabij Gerbrandypark;
- Gebiedsontwikkeling Gerbrandypark;

- Beheer Gerbrandypark;
- Recreatiegebruikers Gerbrandypark (ook hondenuitlaters);
- Gebruikers openbaar zwembad voor kinderen;
- Omwonende Gerbrandypark;
- Hoofdnet fiets / Fietsersbond;
- Voortgezet Speciaal Onderwijs De Heldring;
- Cultuurhuis De Vlugt;
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (kruising waterkering).

Aandachtspunten

- Geluidsoverlast en trillingen voor omwonenden;
- Bereikbaarheid van het park/zwembad;
- Bereikbaarheid fiets- en wandelroutes door het Gerbrandypark;
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil. Dit heeft echter ook impact op de bomen in de nabijheid van de boorlocatie.



Figuur 8: Topografische kaart van de (mogelijke) open ontgraving in het Gerbrandypark.

Burgemeester Cramergracht

Situatie

De laatste gestuurde boring komt uit rondom de Burgemeester Cramergracht. In deze omgeving is de gemeente voornemens om ten noorden van het bestaande elektriciteitsstation nieuwbouw te realiseren. In de volgende ontwerpfase zal daarom, in samenhang met deze gebiedsontwikkeling, worden gekeken naar een optimale inpassing van deze kabelroute. Dit gebeurt door middel van routeoptimalisatie en in nauw overleg met de gemeente, waarbij de positionering van de kabels ten opzichte van de geplande woningen wordt afgestemd.

Voor dit deel van de route is het nog niet duidelijk of er bomen moeten worden gekapt en is de impact op de ecologische omgeving naar verwachting beperkt. Wel kan het nodig zijn om plaatselijk struiken te verwijderen om voldoende werkruimte te creëren voor de uitvoering van de werkzaamheden.

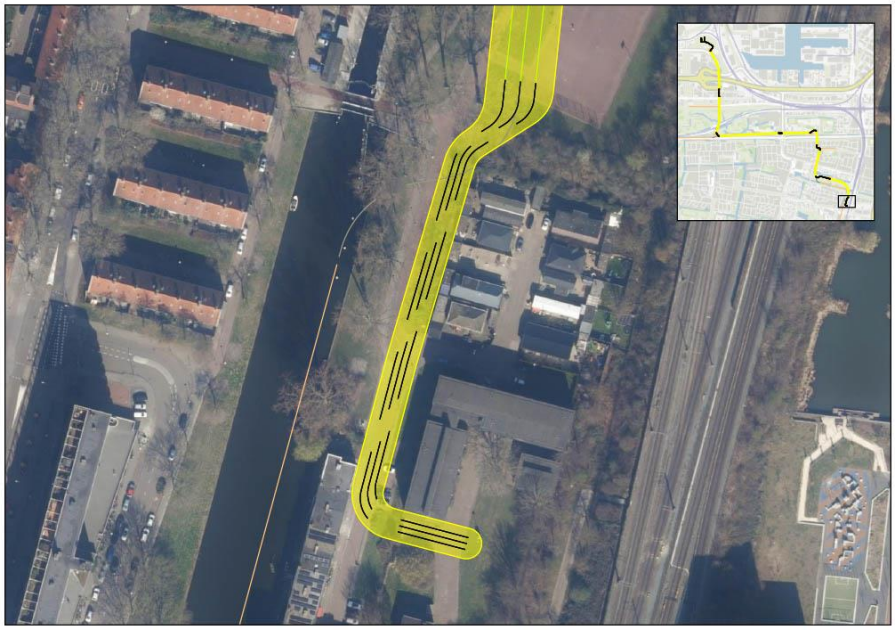
De werkzaamheden kunnen leiden tot een tijdelijke afsluiting van de Johan Broedeletstraat en de toegangsweg naar het woonwagenkamp. Om de bereikbaarheid te waarborgen, zal een omleiding worden ingericht.

Stakeholders

- Gebiedsontwikkeling Burgemeester Cramersgracht Stadsgenoot
- Woonwagenkamp;
- Bewoners Johan Broedeletstraat;
- Gebruikers sportveld Johan Broedeletstraat;
- Programma Bruggen & Kademuren.

Aandachtspunten

- Geluidsoverlast en trillingen voor omwonenden;
- Trillingen kunnen leiden tot schade aan de woonwagens;
- Minimale afstand tot bebouwing in de Johan Broedeletstraat en de woonwagens, waardoor er een verhoogd risico op beïnvloeding door elektromagnetische velden ontstaat;
- Voor de open ontgraving is het noodzakelijk om de grondwaterstand tijdelijk te verlagen of te beheersen door water weg te pompen tijdens het trekken van de kabel en de montage, gezien het grondwaterpeil.



Figuur 9: Topografische kaart van de open ontgraving rondom de Burgemeester Cramergracht.