Gemeente Amsterdam

Notitie 150kV-kabelverbinding Sloterdijk-Slotermeer

Aan Dagelijks Bestuur Stadsdeel Nieuw-West
Kopie Ambtelijk opdrachtgever Stadsdeel Nieuw-West

Van Programma Elektriciteitsvoorziening Amsterdam (EVA)

Datum 26-05-2026

Nut en noodzaak nieuwe 150kV-kabelverbinding Sloterdijk-Slotermeer

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 19 bestaande elektriciteitsstations worden uitgebreid en 20 nieuwe elektriciteitsstations worden gebouwd, inclusief bijbehorende kabelverbindingen. Eén van die kabelverbindingen is de nieuwe 150 kV- kabelverbinding tussen de elektriciteitsstations Sloterdijk en Slotermeer.

De nieuwe 150 kV-kabelverbinding tussen de elektriciteitsstations Sloterdijk en Slotermeer is noodzakelijk om elektriciteitsstation Slotermeer van elektriciteit te voorzien. Netbeheerder TenneT is de initiatiefnemer van deze 150 kV-kabelverbinding. Het Liander elektriciteitsstation Slotermeer wordt vernieuwd en uitgebreid en zal via deze nieuwe verbinding van TenneT worden gevoed.

1. Route-opties

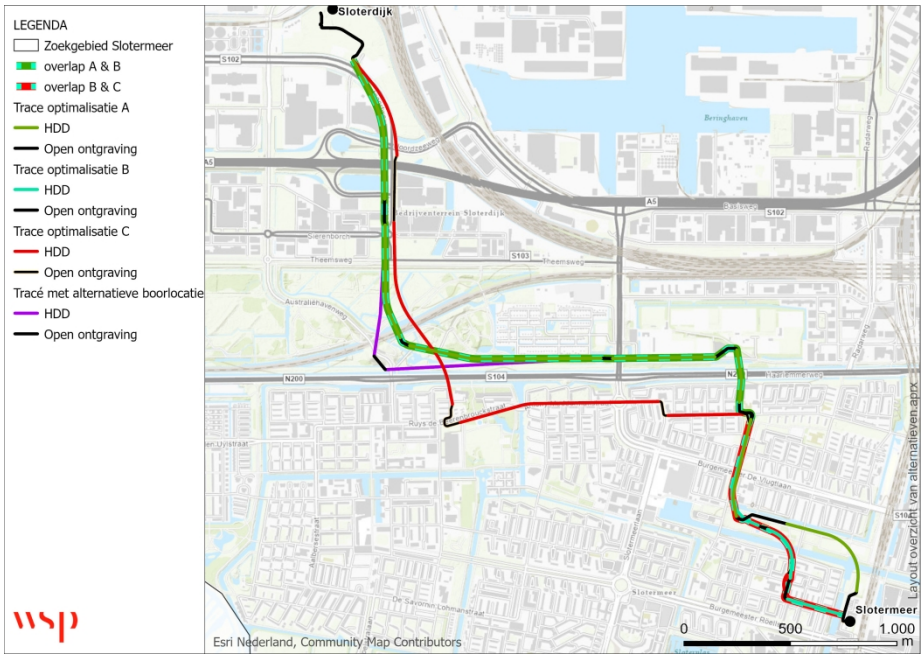
In overleg met diverse afdelingen van de Gemeente Amsterdam heeft TenneT route-opties ontwikkeld en onderzocht. De aanleg van de 150 kV-kabelverbinding Sloterdijk-Slotermeer heeft impact op diverse belanghebbenden rondom de werkzaamheden.

<u>Uitgangspunten voor de kabelroute</u>

1) Om overlast zoveel mogelijk te beperken, maakt TenneT bij de aanleg gebruik van gestuurde boringen. Op deze manier kan de route, in delen van ongeveer 750 meter lengte per keer, onder de grond aangelegd worden. Doordat op deze routedelen geen open ontgraving nodig is, wordt overlast op maaiveldniveau zoveel mogelijk voorkomen en beperkt tot de boorpunten.
2) TenneT wenst geen assets te realiseren in Natuur Netwerk Nederland (NNN)-gebieden, tenzij gemotiveerd aangetoond kan worden dat realisatie elders minder wenselijk is.
3) TenneT wenst geen assets te realiseren in een beperkingengebied, beschermingszone of een vrijwaringszone van een waterkering.

Op basis van onder andere deze uitgangspunten zijn een aantal routes ontwikkeld en onderzocht. Deze ziet u in onderstaande figuur.

- Route A wordt weergegeven met de donkergroene lijn.
- Route B wordt weergegeven met de turquoise lijn.
- Route C wordt weergegeven met de rode lijn.
- Route D wordt weergegeven met de paarse lijn.
    - Route D is een optimalisatie van route A&B, waarvan de haalbaarheid in de Basisontwerp fase (BO-fase) verder zal worden onderzocht. Door toepassing van route D kan een open ontgraving en werkplaats in speeltuin de Brettenburg worden voorkomen, dit is gebied dat onder Natuur Netwerk Nederland valt (NNN-gebied).



Figuur 1: Route-opties

2. Voorkeursroutes

Geen van de route opties toont daadwerkelijke showstoppers. Uit een afweging van technische belemmeringen en omgevingsfactoren worden route A en B als voorkeursroute aangemerkt. Route A blijkt de meest haalbare en uitvoerbare optie, omdat deze route minder technische belemmeringen en minder impact op de omgeving kent. Route A heeft daarom de voorkeur.

De routes A &B zijn identiek tot aan de open ontgraving bij het Arthur Meerwaldtpad. De routes kennen daarom een aantal gelijke aandachtspunten welke in de omgevingsanalyse per boorpunt verder zal worden toegelicht. De belangrijkste overeenkomende uitdagingen voor zowel route A & B zijn:

- Recente ontwikkelingen in de planvorming voor gebiedsontwikkeling rondom de Burgemeester Cramergracht zorgen voor raakvlak met de onderzochte route opties. Afstemming met de directie G&O vindt plaats om tot een passende oplossing te komen.

- De afstand van de kabels tot bebouwing in zowel de Burgemeester Eliasstraat als de Johan Broedeletstraat (en woonwagens) is beperkt. In de volgende fase wordt onderzocht wat de impact van elektromagnetische velden is. Uitgangspunt is een afstand van 20 meter, daar wordt momenteel aan voldaan.
- De beschikbare ruimte voor kabel tracés bij het onderstation Slotermeer, welke tevens wordt vernieuwd, is beperkt.
- Er zijn open ontgravingen en werkterreinen in Natuur Netwek Nederland (NNN-gebied) geprojecteerd (de Bretten). Mogelijke optimalisaties worden onderzocht om de impact te beperken. Deze aanpassingen hebben geen invloed op het tracé, maar wel op de uitvoeringswijze.
- De kabelverbinding loopt onder beschermde houtopstanden (bomen) bij het Arthur Meerwaldtpad en Burgemeester Eliasstraat.
  In de BO fase wordt onderzocht of dit raakvlak kan worden gemitigeerd.
- Open ontgravingen en werkterreinen zijn gepland in het hart van het gerenoveerde Gerbrandypark. Het tracé moet mogelijk worden verlegd naar het noordelijke fietspad of een open terrein ten oosten van het park. Afstemming met projectgroep Gerbrandypark heeft plaatsgevonden en zal worden vervolgd.

Het overgrote deel van de aandachtspunten voor route A & B kan gemitigeerd worden. Route B kent echter de volgende twee specifieke aandachtspunten die deze optie minder wenselijk maken:

Raakvlak Vattenfall Louis Couperusstraat:
Bij de kruising van de Louis Couperusstraat en de Herman de Manstraat is een raakvlak geconstateerd met het toekomstige warmtenet van Vattenfall. Mitigerende maatregelen zijn mogelijk, maar vereisen technische aanpassingen.

Gebrek aan ruimte in de Johan Broedeletstraat:
De laatste boring van route B gaat vanaf de Louis Couperusstraat, onder de Burgemeester Cramergracht door, richting de Johan Broedeletstraat. Vanwege diepe damwanden bij de Burgemeester Cramergracht, moet de boring logischerwijs ook significante diepte hebben om hier onderdoor te kunnen Als gevolg van de diepe ligging van de kabel onder de damwand is er ook behoorlijke ruimte nodig om de kabel naar de oppervlakte te brengen. Het is technisch niet mogelijk om de kabels in een rechte hoek omhoog te brengen. Gezien het elektriciteitsstation in de Johan Broedeletstraat zo dicht op de gracht zit, is er in de praktijk te weinig ruimte voor de kabels om boven te komen in de Johan Broedeletstraat. Dit vormt een significant risico voor de haalbaarheid van dit alternatief.
Route B heeft dus niet de voorkeur

Route C kent een aantal zwaarwegende factoren die de route het minst gunstig maken:

- Uitlegstrook Ruys de Beerenbrouckstraat en Cornelis Outshoornstraat:
  De aanleg in deze straten wordt als nauwelijks realiseerbaar ingeschat. Tijdens de werkzaamheden zouden meer dan 10 in- en uitritten voor meer dan een half jaar afgesloten moeten worden. Dit veroorzaakt ernstige hinder, vooral omdat deze in- en uitritten belangrijke toegangsroutes zijn voor Geuzenveld.
- Route C kruist beschermwaardige houtopstanden (bomen) rondom het Meerwaldtpark.

De kruising met beschermwaardige houtopstanden kan wellicht gemitigeerd worden. Dit dient in de BO-fase verder onderzocht te worden.

- Verdacht gebied met ontplofbare oorlogsresten bij Burgemeester Vening Meineszlaan:
  Het tracé raakt een gebied dat verdacht is van de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee, die in de BO-fase verder onderzocht moeten worden.
- Ontwikkelingen in het Gerbrandypark:
  Open ontgravingen en werkterreinen zijn gepland in het hart van het gerenoveerde Gerbrandypark. Dit veroorzaakt aanzienlijke verstoringen. Routeoptimalisaties en nauwe afstemming met de gemeente zijn noodzakelijk om de impact te beperken en de aanleg mogelijk te maken.

3. Impact op de omgeving

In algemene zin is de impact op de omgeving rondom de boorpunten als volgt te duiden:

- Tijdsduur werkzaamheden bij een boorput: ongeveer drie maanden;
- Ruimtebeslag per boorput: ongeveer 40 bij 60 meter;
- Benodigde ruimte voor uitleg mantelbuizen: enkele dagen gelijk aan de boorlengte;
  Mantelbuizen worden aan elkaar gelast (figuur 5) en zoveel mogelijk in het verlengde van de boring (figuur 4) uitgelegd om vervolgens in een keer door het geboorde gat heen getrokken te worden;
- Overlast voor de omgeving; denk aan geluidsoverlast en trillingen, aan-en afvoer van materialen;
- Impact op bereikbaarheid en verkeer; denk aan omleidingen, inzet verkeersregelaars, minder rijstroken beschikbaar;
- Impact op en herstel van groen; afzetten velden, herstel van drainage, opnieuw inzaaien van gras.



Figuur 2 Boorinstallatie



Figuur 3 Container waar mantelbuizen aan elkaar gelast worden

Er moet opgemerkt worden dat de voorkeursroutes van de 150 kV-kabelverbinding zich in de fase schetsontwerp bevinden. In een volgende fase wordt de route technisch verder uitgewerkt en ontworpen. De zogeheten Basisontwerp fase (BO fase). In de BO fase worden als onderdeel van

de WIOR-vergunningprocedure, BLVC-plannen opgesteld waarin de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving geborgd worden en de wijze waarop daarover gecommuniceerd wordt.

Vooruitlopend hierop is een omgevingsanalyse per boorpunt uitgevoerd. Hierin is per boorpunt inzichtelijk gemaakt welke belanghebbenden er rondom het boorpunt aanwezig zijn en welke impact er mogelijk is voor de belanghebbenden.

4. 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 er 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 locatie van de verbinding. Het gaat vooral om het vroegtijdig en goed informeren van de omgeving om zo hun betrokkenheid bij, acceptatie van en draagvlak voor het werk 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 Sloterdijk-Slotermeer 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. Ook wordt er door TenneT een projectpagina gelanceerd met veel gestelde vragen en antwoorden. Als er reden voor is, worden andere vormen van communicatie onderzocht door TenneT en gemeente Amsterdam.

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, zoals bepaalde functies in de buurt, waar in de verdere uitwerking rekening mee gehouden moet worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan scholen, winkels of drukke momenten in een buurt.

5. Rol stadsdeel

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Nieuw-West wordt vooraf gevraagd in te stemmen met de voorkeursroute A voor de verbinding Sloterdijk-Slotermeer 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.

De vergunningverlening die samenhangt met de voorkeursroute en de verankering van de route in het omgevingsplan valt grotendeels onder de bevoegdheid van het stadsdeel.