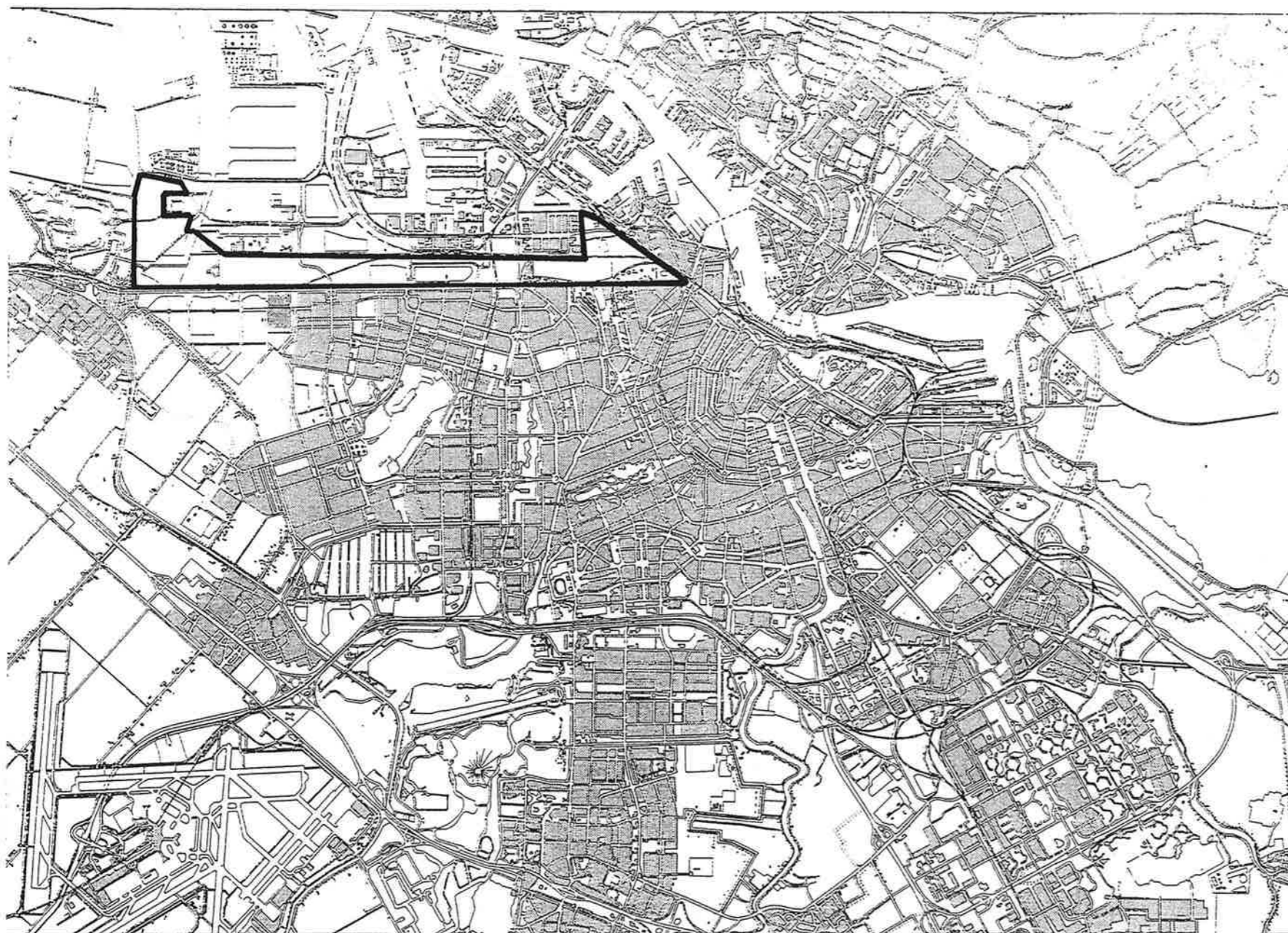


# Groenstructuurvisie BRETTE NZONE



Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam  
maart 1993





## VOORWOORD

Door de voortgaande verstedelijking in het westen van Nederland neemt de druk op de groene gebieden nog steeds toe. Daarom is het van groot belang dat aantrekkelijke landschappen in stand worden gehouden en tot stand worden gebracht. Rijk, provincies en gemeenten werken hiertoe samen om de 'randstadgroenstructuur' te realiseren.

Deze randstadgroenstructuur is tot in de stad aanwezig in de vorm van groene scheggen tussen de stedelijke lobben. Het tot stand brengen van deze groene zones in de stad als onderdeel van de randstadgroenstructuur is niet alleen een wens van Amsterdam, maar heeft tevens hoge prioriteit bij het Rijk en de Provincie. Met name van belang zijn de uitlooproutes van de stad naar de recreatiegebieden en naar het landelijk gebied. Uitbreiding van voorzieningen voor de recreatie (o.m. oeverrecreatie), van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik, aanleg van nieuwe bosgebieden en handhaving c.q. verbetering van de ecologische structuur zijn gewenst.

De Brettenzone is een van de groene scheggen in Amsterdam. Ze verbindt het centrum van de stad met het recreatiegebied Spaarnwoude. In het kader van de Randstadgroenstructuur zijn met het Rijk en de Provincie afspraken gemaakt over subsidiëring van projecten in de zgn. groene zones van de stad. Zo zijn voor een gedeelte van de Brettenroute en voor de uitbreiding van het Westerpark reeds subsidies toegekend. De aanvankelijk experimentele regeling is enkele jaren geleden omgezet in een vaste regeling. Hieruit kan afgeleid worden dat projecten in de gehele Brettenzone in beginsel onder deze subsidiemogelijkheid vallen. Momenteel staat de subsidiëring van de groene zones echter onder grote druk, mede een reden waarom de Gemeente Amsterdam het noodzakelijk heeft geacht om voor de Brettenzone, die door de hogere overheden als testcase voor het groene-zone-beleid wordt beschouwd, een Groenstructuurvisie op te stellen.



INLEIDING

*Deel A*

**HUIDIGE SITUATIE,  
ONTWIKKELINGEN EN  
KNELPUNTEN**

<b>1. BELEIDSKADER</b>	9
1.1 Randstadgroenstructuur-beleid	9
1.2 Randstadgroenstructuur-projecten	9
1.3 Natuurbeleidsplan en ecologische hoofdstructuur	10
1.4 Structuurplan en Streekplan	10
<b>2. HISTORIE</b>	13
<b>3. TYPERING VAN HET GEBIED EN RELATIES MET DE OMGEVING</b>	19
3.1 Typering en identiteit van het gebied	19
3.2 Relaties met en invloeden vanuit de omgeving	19
<b>4. BESCHRIJVING VAN DE DEELGEBIEDEN</b>	21
<b>5. ECOLOGISCH ONDERZOEK</b>	27
5.1 Doel van de ecologische studie	27
5.2 De flora	27
5.3 De fauna	27
5.4 Beoordeling van de inventarisatie en van de ecologische kwaliteit	27
5.5 Kerngebieden en verbindingzones	27
5.6 Aanbevelingen uit de ecologische studie	29

<b>6. ONTWIKKELINGEN ROND INFRASTRUCTUUR EN BEDRIJVGHEID</b>	33
6.1 Infrastructuur	33
6.1.1 Wegen	33
6.1.2 Spoorwegen	34
6.1.3 Tram-en bustracé's	35
6.1.4 Fietspaden en voetpaden	35
6.2 Bedrijvigheid	36
6.2.1 Amsterdam Teleport	36
6.2.2 Geuzenveld-Noord	36
<b>7. CIVIELTECHNISCHE EN MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN</b>	37
7.1 Civieltechnische gegevens	37
7.1.1 Waterhuishouding	37
7.1.2 Bodemstructuur	38
7.1.3 Kabels en leidingen	38
7.2 Milieuhygiënische aspecten	38
7.2.1 Geluidhinder	38
7.2.2 Bodemverontreiniging	39
7.2.3 Lokatie grofvuilstort	40
<b>8. SOCIALE VEILIGHEID</b>	41
<b>9. BEHOEFTE AAN RECREATIEVE VOORZIENINGEN</b>	41

*Deel B*

**ANALYSE,  
UITGANGSPUNTEN EN VISIE**

<b>10. ANALYSE VAN HET GEBIED ALS GROENE SCHEG</b>	45
10.1 De identiteit van het gebied	45
10.2 De ruimtelijke structuur	45
10.2.1 Het aspect van verbinding (o.-w.)	46
10.2.2 Het aspect van geleding (n.-z.)	48
10.2.3 Het gebied zelf: vrije ruimte en groene voorzieningen	50
<b>11. UITGANGSPUNTEN GROENSTRUCTUURVISIE</b>	53
11.1 Uitgangspunten m.b.t. de stedelijke groenstructuur	53
11.2 Uitgangspunten m.b.t. milieu- en ecologische aspecten	53
11.3 Uitgangspunten m.b.t. landschappelijk-ruimtelijke aspecten	53
11.4 Uitgangspunten m.b.t. recreatieve voorzieningen, gebruiksmogelijkheden en routes	54
11.5 Uitgangspunten m.b.t. de rail- en weginfrastructuur	55
11.6 Aanvullende uitgangspunten m.b.t. het bedrijfsterrein Geuzenveld-Noord	55

---

## *Deel C*

### **PROJECTEN, FASERING, FINANCIERING EN OVERLEG**

<b>12. GROENSTRUCTUURVISIE</b>	57
12.1 Functies en zoning	57
12.2 De Brettenroute en alternatieve routes	57
12.3 De Haarlemmervaart	57
12.4 Groene geleedende en verbindende structuur	58
<b>13. RUIMTELIJKE UITWERKING VAN DE DEELGEBIEDEN</b>	63
13.1 Westerpark en uitbreidingen	63
13.2 Omgeving van de volkstuinparken Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer	63
13.3 Amsterdam Teleport	63
13.4 Omgeving Seincweg	63
13.5 De Voormalige Puinstort oost en de Oostelijke Lange Bretten	63
13.6 De Voormalige Puinstort west	65
13.7 Geuzenveld-Noord c.q. de Westelijke Lange Bretten	65
13.8 De Westrandweg	68
13.9 Het Geuzenbos	68

<b>14. PROJECTEN, FASERING EN FINANCIERING</b>	<b>71</b>
<b>15. OVERLEG</b>	<b>79</b>
15.1 Overleg met stadsdelen	79
15.2 Overleg met overige gemeentelijk instanties	80
15.3 Overleg met Rijk, Provincie e.a.	82
Bijlagen:	
1. Eigendomssituatie	85
2. Ecologie	87
3. Begrippenlijst	89
4. Geraadpleegde literatuur	91

## INLEIDING

Het ontwikkelen van beleid in hoofdlijnen ten aanzien van de Randstadgroenstructuur (RGS) is in eerste instantie een taak van Rijk en Provincie. Daarnaast is dit, voor zover dit het stedelijk grondgebied betreft, tevens een taak van de gemeente Amsterdam. De verdeling van de bevoegdheden ten opzichte van de stadsdelen is zodanig dat de centrale stad, als onderdeel van het structuurplanbeleid, de hoofdlijnen vaststelt. Deze Groenstructuurvisie kan beschouwd worden als een uitwerking van dit beleid in hoofdlijnen voor de Brettenzone. De planvoorbereiding, financiering, uitvoering en beheer van de afzonderlijke RGS-projecten is een verantwoordelijkheid van de stadsdelen. De Groenstructuurvisie Brettenzone kan beschouwd worden als een uitwerking van het beleid in hoofdlijnen voor de Brettenzone. De stadsdelen zullen zorg moeten dragen voor de verdere uitwerking en uitvoering.

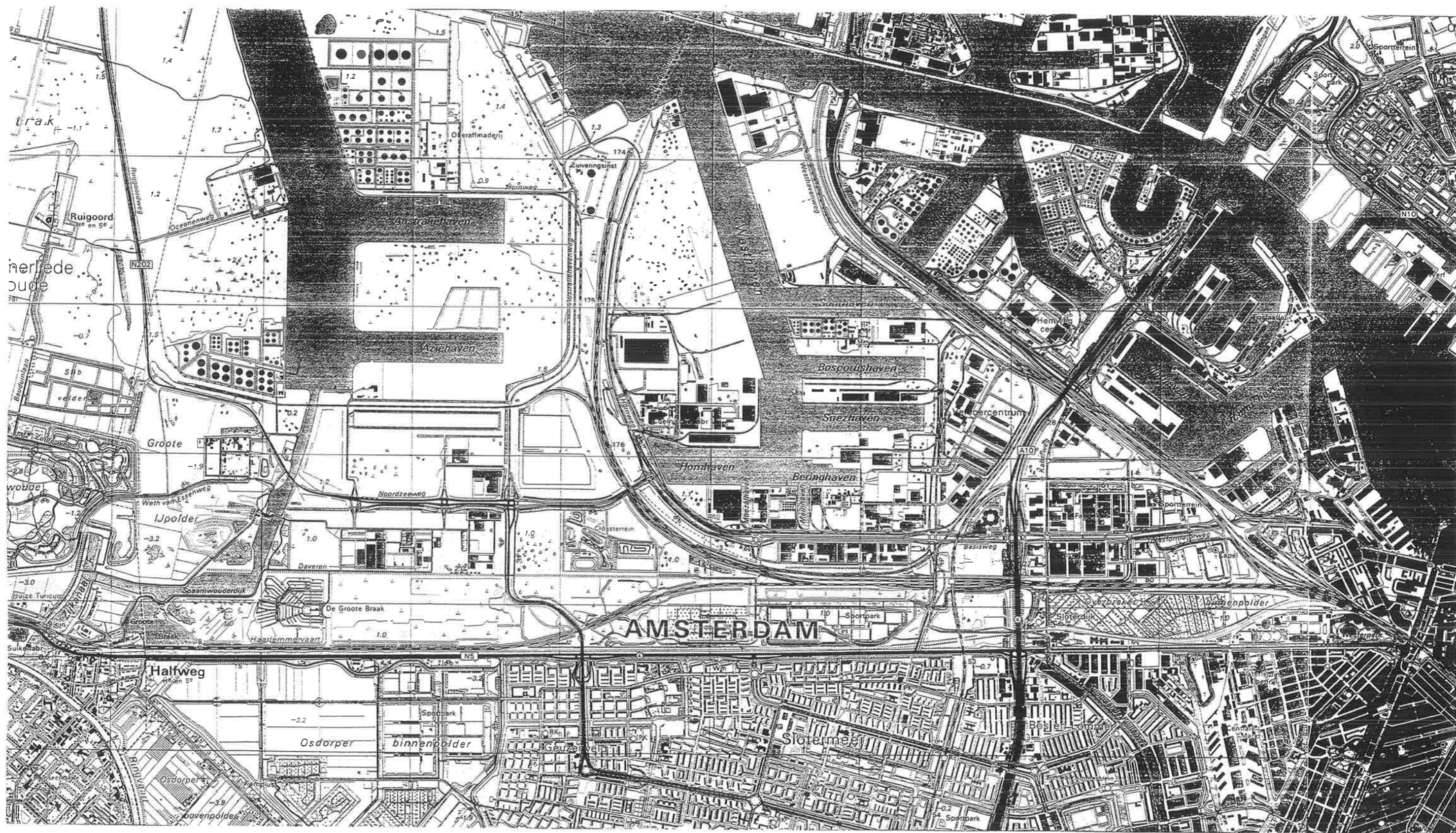
De Groenstructuurvisie heeft een tweeledig doel. De randstadgroenstructuurprojecten die buiten de recreatieschappen vallen zijn in Amsterdam de afgelopen jaren slechts langzaam van de grond gekomen. Deze Groenstructuurvisie biedt voor de Brettenzone het kader om (aanvullende) projecten te benoemen, die vervolgens aangemeld kunnen worden bij het Rijk en de Provincie. De Groenstructuurvisie biedt de stadsdelen tevens het kader om inrichtingsplannen te maken. Daarnaast kan geconstateerd worden dat de druk op de groene zones, onder meer als gevolg van het compacte stad-beleid, toeneemt. Ook in de Brettenzone is een aantal stedelijke ontwikkelingen aan de gang (Amsterdam Teleport, Geuzenveld- Noord, infrastructuur), die een grote druk leggen op het groene karakter van het gebied. De Groenstructuurvisie biedt tevens een kader om deze stedelijke ontwikkelingen goed in te passen.

Deel A geeft in grote lijnen een overzicht van de huidige situatie, de op handen zijnde ontwikkelingen en een overzicht van knelpunten. Deze hebben betrekking op de ligging van het gebied in zijn omgeving (hoofdstuk 3), de huidige inrichting van het gebied en bestaande inrichtingsplannen (hoofdstuk 4), de ecologische situatie (hoofdstuk 5), de infrastructuur en bedrijvigheid (hoofdstuk 6) en milieuhygenische aspecten (hoofdstuk 7). Tevens is in deel A opgenomen het van toepassing zijnde beleidskader (hoofdstuk 1), een historisch overzicht (hoofdstuk 2) en is aandacht

besteed aan aspecten als sociale veiligheid en de behoefte aan recreatieve voorzieningen (hoofdstukken 8 en 9).

Deel B bevat een ruimtelijke analyse van de Brettenzone als groene scheg (hoofdstuk 10), gevolgd door een vertaling van deze analyse en van de in deel A behandelde onderwerpen in uitgangspunten voor de Groenstructuurvisie (hoofdstuk 11). Deze uitgangspunten zijn in hoofdstuk 12 geïntegreerd tot een Groenstructuurvisie en een Groenstructuurschets. Voor een aantal deelgebieden is vervolgens een ruimtelijke uitwerking gemaakt (hoofdstuk 13).

Deel C tenslotte gaat in op de projecten die geformuleerd en aangemeld kunnen worden in het kader van de Randstadgroenstructuur en geeft tevens de fasering en financiële mogelijkheden aan (hoofdstuk 14). Dit deel wordt besloten met een weergave van het gevoerde overleg (hoofdstuk 15).





---

# ***DEEL A***

## ***Huidige situatie, ontwikkelingen en knelpunten***





projecten hebben een rijks- en provinciale prioriteit op grond van de criteria: ligging in een zgn. herstructureringsgebied, in een belangrijke uitloopzone van de stad en/of nabij bos en daarnaast omdat ze voorzien in stedelijke tekorten.

Deze projecten hebben echter ook gemeentelijk prioriteit. De "Nota Amsterdamse prioriteiten en de randstadgroenstructuur" (1987) stelt dat projecten in de groene scheggen (de "radialen") in principe voorrang hebben boven projecten om de stad heen (in de "tangenten") en binnen de radialen hebben die projecten voorrang die in of het dichtst bij de vooroorlogse stad liggen. De uitbreiding van het Westerpark met de daaraan gekoppelde fietsroute door de Brettenzone heeft zelfs de hoogste prioriteit.

Het gemeentelijke "Beleidsrapport Randstadgroenstructuur Amsterdam" (1992) vermeldt de volgende projecten:

- uitbreidingsplannen Westerpark;
- ontbrekende onderdelen van de Brettenfietsroute;
- overige projecten nader te bepalen bij het opstellen van de Groenstructuurvisie Brettenzone, waaronder fietspaden vanuit de woonbuurten naar de Brettenroute toe;
- Geuzenbos fase II.

Bij de uitvoering zal minder star worden vastgehouden aan prioriteit voor uitvoering van in de radiale zones gelegen projecten boven die in tangentiële zones. Bestekgerede plannen kunnen voorrang krijgen.

### 1.3 Natuurbeleidsplan en ecologische hoofdstructuur

Het Natuurbeleidsplan van het Rijk geeft aan dat aan de westzijde van Amsterdam een ecologische verbindingzone moet worden gecreeerd tussen Amstelland en Spaarnwoude. De verbinding is gewenst vanwege de dreigende versnippering van kleine natuurterreinen, om een verbinding voor de diverse aandachtsoorten (die in het Natuurbeleidsplan genoemd worden) tot stand te brengen en om diverse vormen van leefgebieden te creëren voor uiteenlopende diverse natuurlijke systemen.

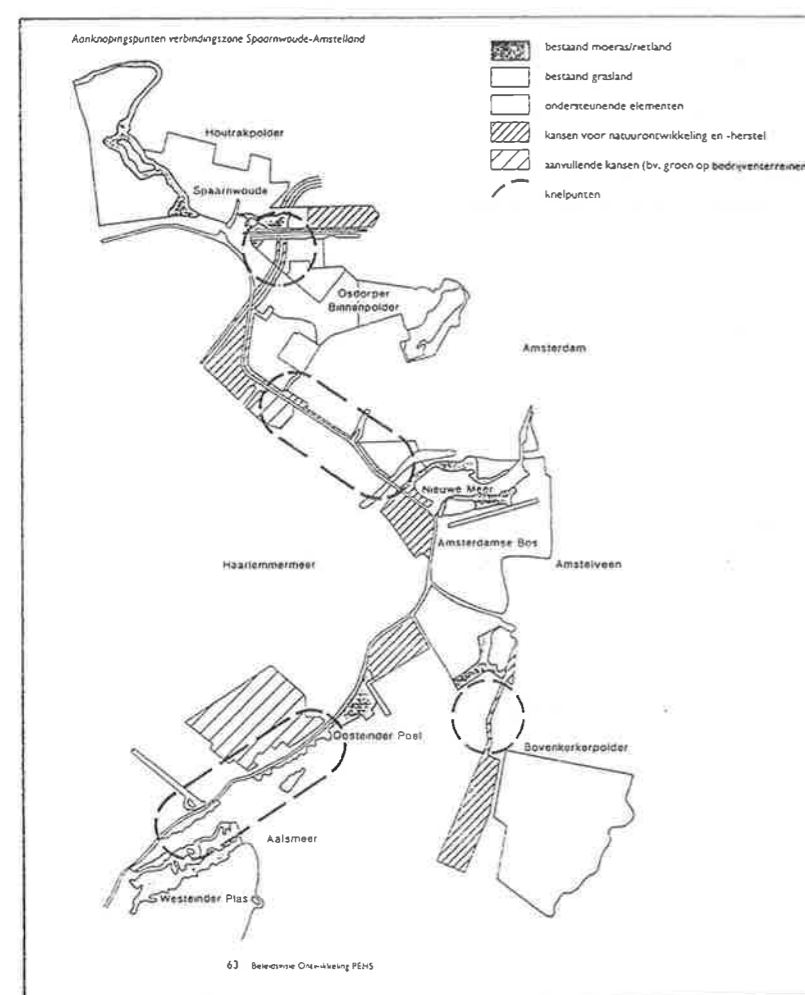
De provinciale ontwerpnota "Beleidsvisie Ontwikkeling Provinciale Ecologische hoofdstructuur" (PEHS) vormt een vertaling van het Natuurbeleidsplan naar provinciaal niveau. De nota is tevens richtinggevend voor toepassing van het relatiemeta-instrumentarium en het instrumentarium voor natuurontwikkeling (zie kaart 2). De Provinciale nota vertaalt de ecologische verbinding in een geïntegreerde moerasachtige natuur- en recreatiezone langs de Ringvaart, met grotere natuur- en recreatiegebieden ten oosten daarvan, in een open structuurrijke omgeving. Voor wat betreft de Brettenzone zijn de bestaande "moerasgebieden" vanaf de gemeentegrens met Haarlemmerliede/Spaarnwoude tot aan de Australiëhavenweg opgenomen in de provinciale ecologische hoofdstructuur. De aansluiting op de ecologische verbindingzone vindt plaats ter hoogte van de Grootte Braak. De verbindingzone is in de nota uitgewerkt in een voorbeeldschets die expliciet aangeeft dat deze aansluiting een knelpunt vormt.

### 1.4 Structuurplan en Streekplan

Uitgangspunt voor het ruimtelijk beleid, zoals weergegeven in het Structuurplan Amsterdam, is de zgn. lobbenstructuur van de stad. Hiertussenin liggen de scheggen met open ruimte, groen en water als overgangsgebied naar het landelijk gebied. De groene scheggen kennen over het algemeen een recreatieve inrichting of zijn daartoe bestemd. Dit sluit aan bij de beleidsvisie van het Rijk en de Provincie, die wordt aangeduid met het begrip 'Randstadgroenstructuur'. Het Structuurplan stelt dat de radiale geleiding van groene en recreatieve elementen vanaf de centrale stadsdelen tot aan het 'ommeland' versterkt dient te worden. De Brettenzone, van het uit te breiden Westerpark tot aan het recreatiegebied Spaarnwoude, is een van de belangrijke elementen in deze structuur. Groene en veilige verbindingroutes vanuit de stad naar de stadsrand, zoals de Brettenroute, moeten de openlucht-recreatieve voorzieningen in de stad en in het buitengebied en de daar gelegen recreatiegebieden beter bereikbaar maken vanuit de woonwijken. De recreatieve fietsroutes dienen, zo stelt het structuurplan, het fietsgebruik, ook op de langere afstand, te bevorderen. Het hoofdnet fiets bevat de daartoe (minimaal) benodigde routes (zie hoofdstuk 6).

De belangrijkste functies voor de Brettenzone, zoals weergegeven op de Structuurplankaart, zijn 'stedelijk groen' en 'agrarisch gebied' (zie kaart 3). Daarnaast hebben een aantal onderdelen van de Brettenzone de bestemming 'dienstverlening' (Amsterdam Teleport) en 'hoogwaardig bedrijfsterrein' (Geuzenveld-Noord) gekregen. Ook de hoofdinfrastructuur is aangegeven. De belangrijkste beleidsuitgangspunten in het Structuurplan met betrekking tot de bedrijfsterreinen en de infrastructuur zijn opgenomen in de desbetreffende hoofdstukken.

Het Structuurplan Amsterdam heeft de status verkregen van streekplan en vigeert als partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Ten aanzien van de ontwikkelingen met betrekking tot de Brettenzone benadrukken Gedeputeerde Staten het ecologisch belang van het in stand houden van de relatie Westerpark-Spaarnwoude. Aan de Brettenzone wordt tevens een grote betekenis gehecht als regionaal-recreatieve verbindingzone. Versnippering van de open ruimte dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om de aantrekkelijkheid voor recreatie en natuur niet verder aan te tasten. Dit kan volgens het streekplan door nieuwe projecten als de Westrandweg en de bedrijfslokatie Geuzenveld-Noord in samenhang met de inrichting van de open ruimte zo goed



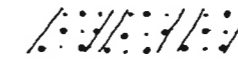
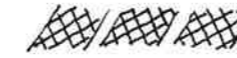
kaart 2 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

mogelijk ruimtelijk en landschappelijk in te passen en vorm te geven. Vanuit de groenstructuur is het van belang dat de inrichtingsmogelijkheden maximaal worden benut. In het kader van de verdere planvorming en uitvoering van de Randstadgroenstructuur wordt aan de westkant van de stad een hoge prioriteit toegekend.

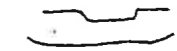
te reserveren of te realiseren na 1995



te realiseren voor 1995



bestaand



wonen

bedrijfsterrein

industrie

dienstverlening

stedelijk groen

agrarisch gebied

spoorbaan

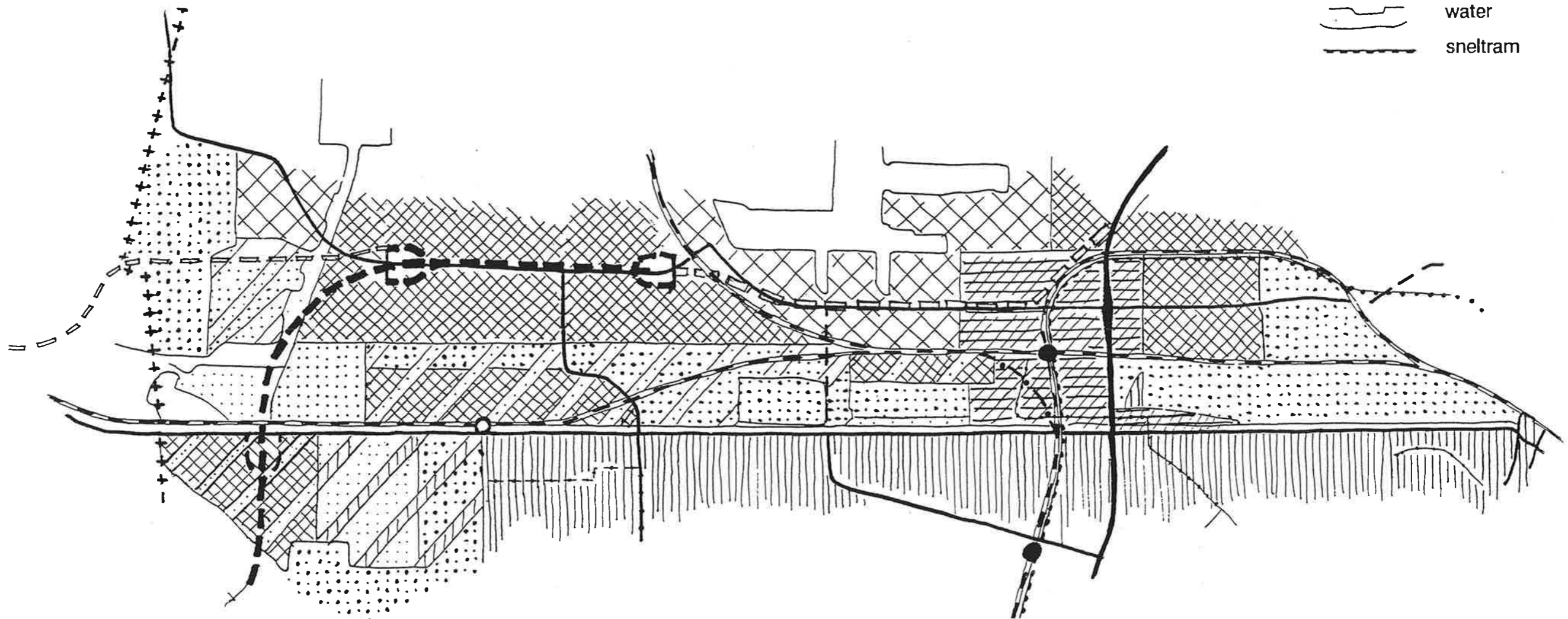
station

snelweg

hoofdweg

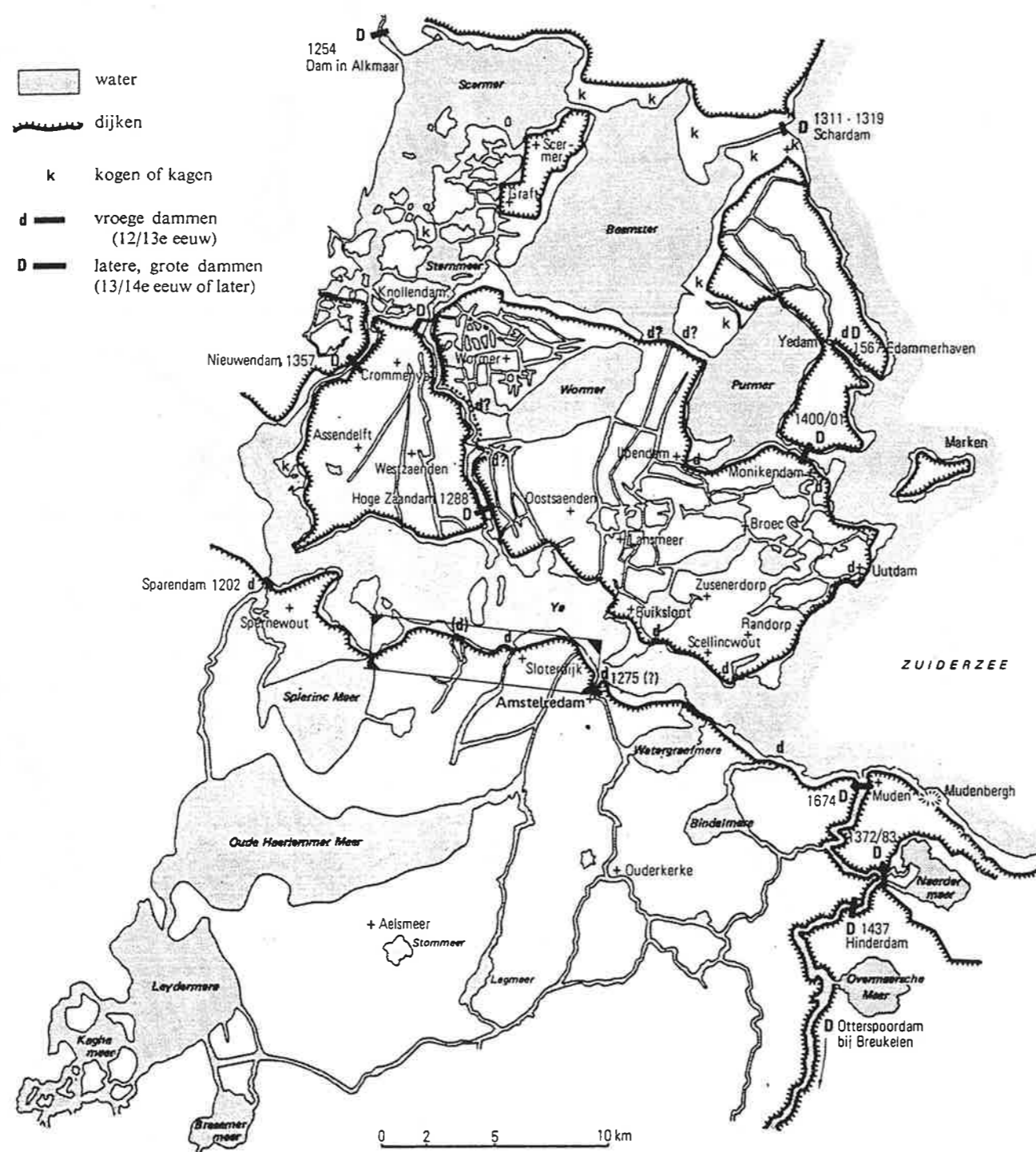
water

sneltram



kaart 3 Structuur-/Streekplankaart

---



kaart 4 Het plangebied omstreeks 1300

## 2 HISTORIE

In dit hoofdstuk wordt de geschiedenis behandeld in chronologische volgorde, waarbij de nog aanwezige historische elementen beschreven worden.

De structuur van het landschap is het resultaat van de menselijke bewerking van een natuurlijk grondpatroon. De vaste ondergrond in Nederland is het pleistocene zand. In de Brettenzone ligt dit zand op een diepte van ongeveer 12 meter in de westpunt van het gebied tot ongeveer 50 meter onder N.A.P. in de oostpunt. In het holoceen (ca. 9000 v.C.- heden) wordt het landschap bepaald door een zich langzaam verbeterend klimaat en een steeds stijgende en dalende zeespiegel. Op het pleistocene zand werd veen afgezet: het basisveen. Dit veen vindt men nu op ongeveer 12 meter beneden N.A.P. De zeespiegel steeg weer, en er ontstond een dynamisch landschap, een soort wadengebied. Afwisselend werd het veen bedekt met wadafzettingen (kleiig zand) of weer weggeslagen. In de Noordzee ontstonden strandwallen die zorgden voor een afname van de dynamiek. Op de bestaande afzettingen werd klei gedeponeed. De strandwallen sloten tot slot de kust geheel af en er begon opnieuw veen te groeien: het Hollandveen. Dit veen bedekte het gehele gebied van de tegenwoordige agglomeratie Amsterdam, inclusief het IJsselmeer en ligt nog steeds aan de oppervlakte van een groot deel van Noord-Holland, voor zover het niet door het water weggeslagen is of door de mens is ontveend. In de Brettenzone ligt het veen nog aan de oppervlakte in het gebied de Kluut en ten oosten van de A10. Het IJ werd gevormd door een zeedoorbraak bij Castricum. Het IJsselmeer ontstond als brakke binnensee door golfrosie van enkele plassen en door zeedoorbraken. Het IJsselmeer vloeiende samen met het IJ en door getij-erosie werd de IJkreek uitgeschuurd tot een brede geul, die weer nieuwe kleilaagjes afzette over de IJ-oeveren. Meren als het Slotermeer, de Lutkemeer en de Haarlemmermeer onstonden door wind en golfwerking uit bestaande krekken. In al deze meren werd het veen weggeslagen en kwam de klei aan de oppervlakte. Zo vonden de eerste bewoners het gebied: een uitgestrekt veenmoeras waar van buiten door de zee aan werd geknabbeld, en van binnen door de zich vergrotende meren. Er was veel vis en gevogelte, maar weinig droge plekken. De mens nam dit natuurlijk grondpatroon in gebruik. In eerste instantie alleen als scharrelaars die even bleven en weer door het water werden verdreven. Ze vestigden zich tenslotte op de schaarse droge plekken. Dit waren de kreekmondingen, zoals die van de

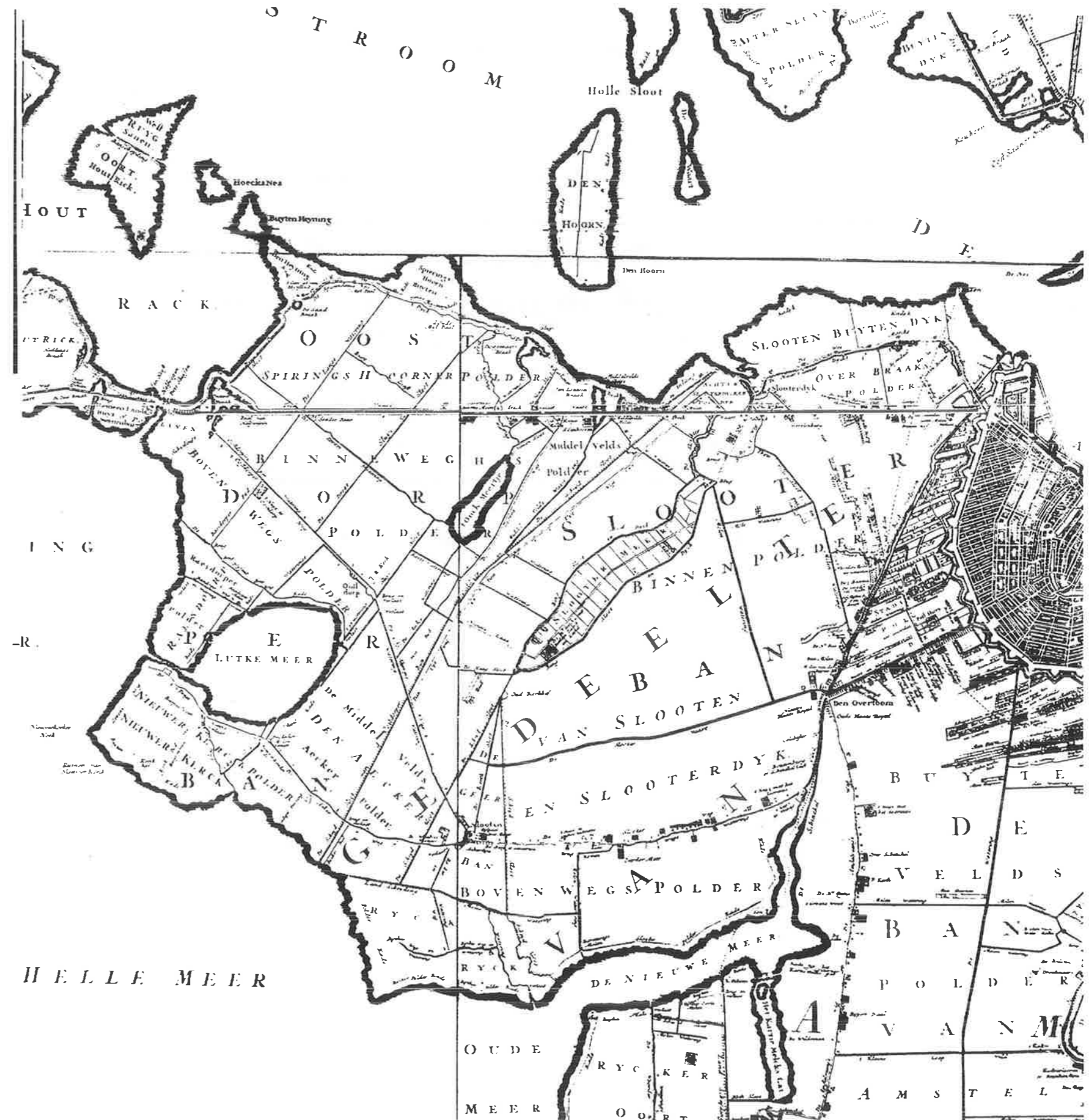
Amstel en van de Slotermeerkreek. Zo ontstonden de nederzettingen Sloterdijk en Amsterdam. Vanaf het begin van onze jaartelling tot ongeveer 1000 n.C. raakt het veen ontgonnen en verkaveld. Door grote overstromingen in de 12e eeuw moesten de bewoners grote stukken land prijsgeven. Met de aanleg van de Spaarndammerdam (1220) en de Spaarndammerdijk moest een eind komen aan deze afkalving van het land. Deze dijk behoort tot een van de oudste dijken van Europa. De dijk brak soms door. Een herinnering hieraan is de Groote Braak, aan de westkant van het plangebied. Dit is een kolk die ontstond direct achter de dijkdoorbraak. De nieuwe dijk werd er omheen gelegd. In het plangebied zijn nog restanten van deze oude dijk aanwezig: de Spaarndammerdijk en de Spaarwouderdijk. In het westen, ten zuiden van het Geuzenbos is de dijk nog gedeeltelijk bekleed met stenen, destijds bedoeld om afkalving door de golfslag tegen te gaan.

De mensen die zich rond 1100 permanent in het gebied vestigden waren boeren die het land weer ontgonnen, drooglegden en beschermden tegen het water. Zo ontstond de slagenverkaveling, loodrecht op de ontginningsbasis (dijk, weg). In de Brettenzone zijn hiervan nog rudimenten te zien in het gebied de Kluut, in het nieuwe Westerpark en in de Overbrakerpolder.

Rond 1500 is Amsterdam nog een klein vissersdorp, het IJ strekt zich uit van de duinen tot de Zuiderzee. De enige verbinding tussen Haarlem en Amsterdam is de bochtige IJdijk. Hieraan ligt het dorpje Sloterdijk (ontstaan in 1388), daar waar het Slootermeer in het IJ uitkomt. Vanaf het einde van de Middeleeuwen groeide de regio uit tot een dichtbevolkt gebied. In 1650 woonden er 200.000 mensen in Amsterdam.

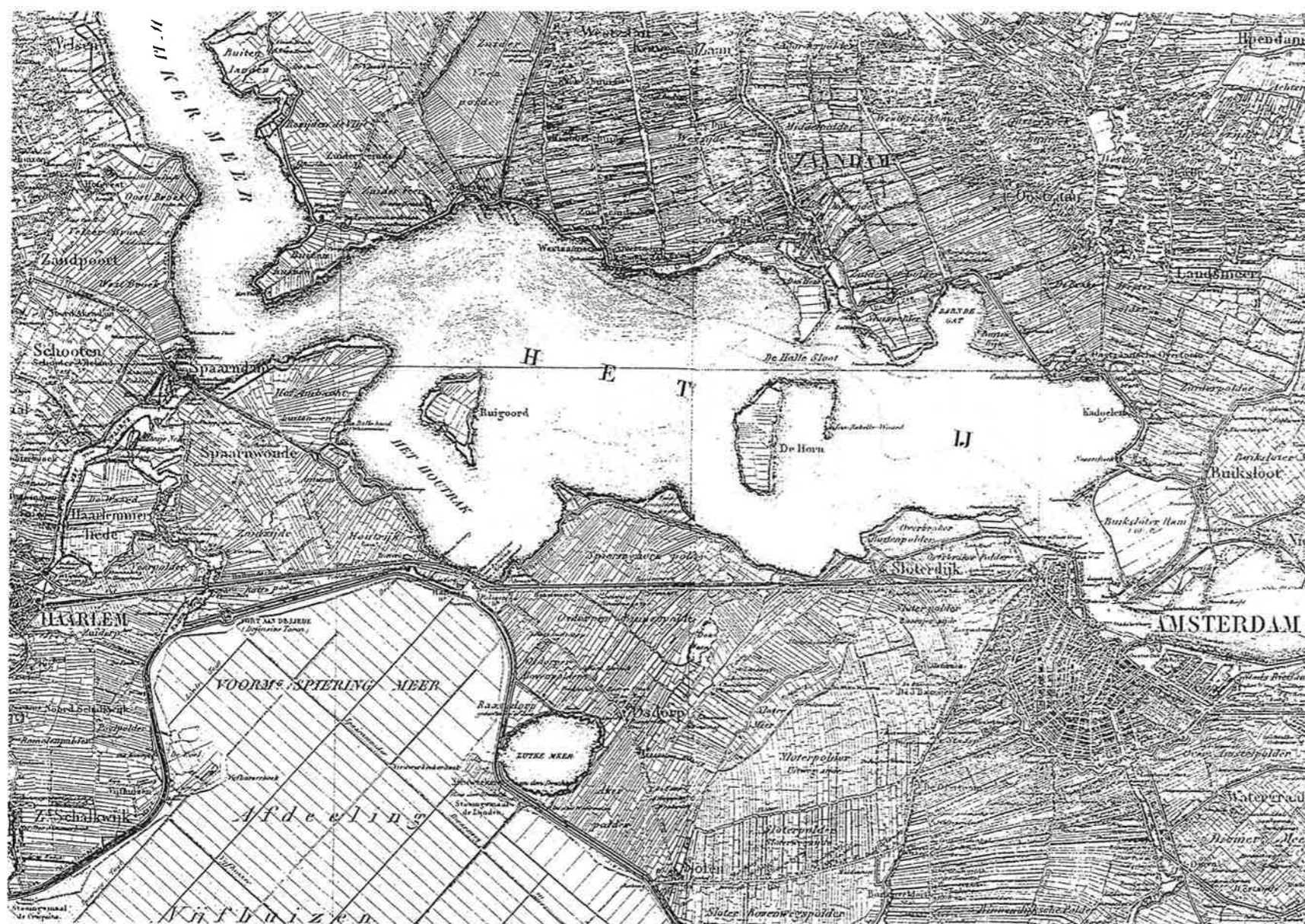
In 1631 wordt ten behoeve van een betere verbinding tussen Haarlem en Amsterdam een binnendijkse vaart met trekpad en een wagenweg aangelegd: de Haarlemmervaart en Haarlemmerweg. In 1760 wordt de weg bestraat. De trekschuitdienst wordt in 1860 opgeheven. Het plangebied is dan nog als agrarisch gebied in gebruik. De Haarlemmervaart is nu nog compleet aanwezig en vormt de zuidgrens van het plangebied.

De Haarlemmermeer wordt ingepolderd rond 1852. Bij Halfweg lost de boezem op het IJ. Hieraan herinneren nog restanten van de uitwateringssluizen, onder de restanten van de oude spoorbrug bij Halfweg. In 1839 wordt de spoorlijn Amsterdam-Haarlem aangelegd, de eerste spoorlijn van Nederland. Deze loopt parallel met de Haarlemmervaart, in



kaart 5 Het plangebied omstreeks 1800





kaart 6 Het plangebied omstreeks 1854



Gezicht op Sloterdijk in 1767

aanvang tot aan de grens van de oude stad (Haarlemmerplein). Als later het Centraal Station is gebouwd wordt de spoorlijn doorgetrokken, die na Sloterdijk een bocht maakt om op het station aan te sluiten. Het oude tracé is tot 1983 gebruikt en nu nog als wallichaam te herkennen. In de oostzijde van het plangebied loopt de huidige Brettenroute over dit tracé.

De groei van Amsterdam stagneert, onder andere door het ver-zanden van de toegang met de Zuyderzee. Om Amsterdam weer toegankelijk te maken wordt tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Tegelijkertijd wordt ook het IJ ingepolderd. De IJpolders ontstaan ten noorden van de Spaardammerdijk, die nu alleen een hoogwaterkeerfunctie krijgt (en nog steeds heeft). De IJpolders krijgen een agrarische functie. De stad groeit, uitbreidingsplannen zijn noodzakelijk. In 1877 wordt het uitbreidingsplan van J. Kalff gedeeltelijk uitgevoerd: dicht opgebouwde wijken rond de stad, met parken daar tussen of daarin. Het Westerpark is een van deze parken. Ze wordt tussen de nieuwe stadsuitbreidingen Oud-West en de Spaardammerbuurt gepland, ten zuiden van de spoorlijn. Het park heeft dan al de karakteristieke puntvorm. Het ligt tussen de spoorlijn en de Haarlemmervaart, maar is in ontwerp groter dan nu te zien is. Begin deze eeuw werd het gasverdeelstation gebouwd naast het Westerpark. Deze vult het gebied tussen het spoor en de vaart op de plaats van de nu geplande uitbreiding van het Westerpark.

Het plangebied blijft agrarisch, maar krijgt daarnaast betekenis voor stedelijke uitloop. Het dorpje Sloterdijk was een geliefd wandeldoel zoals blijkt uit literatuur en tekeningen.

In 1913 besluit de gemeenteraad in principe tot aanleg van een groot westelijk havengebied. De grond wordt hiervoor gereserveerd. In 1917 komt Berlage met Plan Zuid, waar ruimte wordt gereserveerd voor een ringspoorlijn. In de 70'er jaren wordt de ringspoorlijn daadwerkelijk aangelegd. Tegelijk met het plan Zuid worden de randgemeenten geannexeerd, waaronder Sloterdijk.

Het onderzoek naar de toekomst van de stad gaat verder en mondt uit in het AUP (Algemeen Uitbreidings Plan) van 1934. Het AUP weerspiegelt de gedachte van de CIAM. Dat wil zeggen een functionele indeling van de stad naar de vier hoofdfuncties van het stedelijk leven: wonen, werken, recreatie en verkeer. Deze functies zouden gescheiden van elkaar in de stad voor moeten komen. Voor de grootindustrie en de stukgoed- en massagoedhavens worden terreinen in het westen langs het Noordzeekanaal aangewezen. Aan de westzijde van de

stad is een uitbreiding van het woongebied voorzien rondom een kunstmatig meer: de westelijke tuinsteden. De woon- en werkgebieden worden gescheiden door ontspanningsgebieden van afwisselend karakter. De Brettenzone is zo'n scheidende zone, tussen het Westelijk Havengebied en de westelijke woonwijken. Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) zag Sloterdijk als een railknooppunt, wat nu ook daadwerkelijk gerealiseerd is. De dienstensector neemt sterk in belang toe in de 60'er jaren. Hiermee is in het AUP nog geen rekening gehouden. In de latere Structuurplannen wordt de tertiaire en kwartaire werkgelegenheid in nevencentra gepland. Sloterdijk is er hier een van.

De Amsterdamse havens komen in de 50'er jaren tot ontwikkeling. Dit gebeurde anders dan het AUP voorzag. De havens moesten breder, dieper en langer worden door de veranderingen in de transportsector. Eind 60'er jaren worden grote delen van het Havengebied opgespoten tot aan de later verlegde hoogwaterkering, die nu de noordgrens van het plangebied vormt. Men voorzag een sterke groei van het benodigde oppervlak, mede voor de petrochemische industrie. Deze visie bleek te optimistisch; onder andere door de oliecrisis stagneerde de ontwikkeling en bleef een groot deel van het Havengebied braak liggen. De ontwikkelingen nu zorgen voor een geleidelijke invulling van dit gebied.

De Brettenzone zelf onderging eveneens een aantal veranderingen. Delen van het gebied werden gebruikt voor slibberging uit onder meer het Noordzeekanaal, en in de nabijheid van de Australiëhavenweg tevens voor puin en vuilstort. Anderzijds konden in het gebied volkstuinten en sportterreinen een plaats vinden die elders moesten verdwijnen. Het oude dorp Sloterdijk werd grotendeels afgebroken voor de aanleg van de Rijksweg 10 en Amsterdam Teleport. De oude dijk, die bij Sloterdijk in een U-vorm liep is nog voor een klein deel te herkennen, maar heeft geen waterkerende functie meer. De hoogwaterkering ligt nu langs het Hemspoortracé.

Met de aanleg van de Hemspoor tunnel en het nieuwe station Sloterdijk in 1983 wordt ook de spoorlijn Amsterdam-Haarlem verlegd en komt deze in het oostelijke deel van het plangebied evenwijdig aan het Hemspoor te liggen. Het dorp Sloterdijk raakt hierdoor nog verder geïsoleerd. Door het uitblijven van integrale plannen, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen als gevolg van plaatsing van diverse functies is de Brettenzone gevormd zoals deze er nu ligt. De oude veenbodem is alleen nog in de west- en oostpunt te zien. Cultuurhistorische relictten uit het rijke verleden zijn verspreid

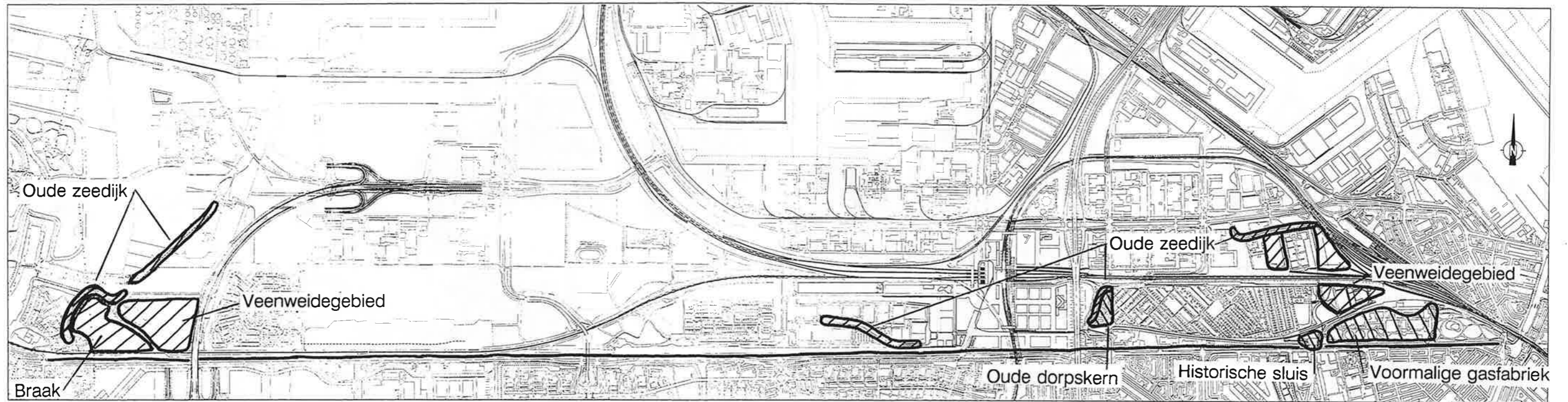
door het gebied aanwezig, maar vallen niet op door de bonte invulling (kaart 9).



kaart 7 Het plangebied omstreeks 1958



kaart 8 Algemeen Uitbreidingsplan 1934



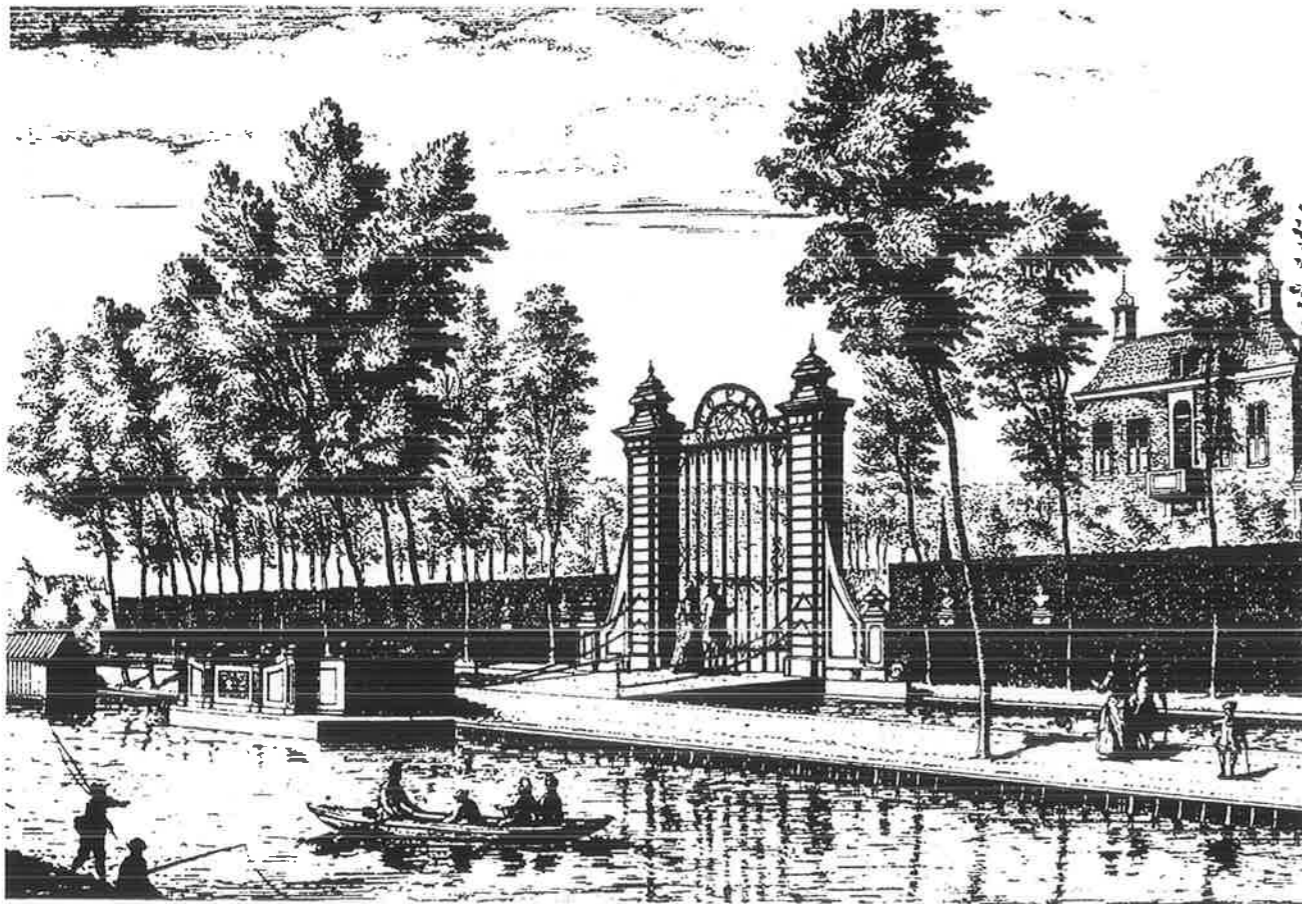
kaart 9 Cultuurhistorische elementen



Gezicht op Sloterdijk vanaf de Haarlemmerweg



Tolhek bij Sloterdijk, gezien vanaf de Haarlemmerweg naar het westen



Hoofstede Soelen aan de noordzijde van de Haarlemmervaart



Haarlemmervaart en Haarlemmerweg, gezien richting Sloterdijk

## Durchbruch des Dammes zwischen Amsterdam, v. Haarlem.



Doorbraak van de Spaarndammerdijk in 1675, waarbij de Grootte Braak ontstond

### 3 TYPERING VAN HET GEBIED EN RELATIES MET DE OMGEVING

#### 3.1 Typering en identiteit van het gebied

De Brettenzone is een langgerekte, groene strook van Westerpark tot Spaarnwoude, tussen het Westelijk Havengebied en de Westelijke Tuinsteden, dat behoort tot het grondgebied van de stadsdelen Westerpark, Bos en Lommer en Geuzenveld-Slotermeer en deels van de centrale stad). Het gebied, met een lengte van 8350 meter en (voor het overgrote deel) een breedte van 400 meter, beslaat een oppervlak van ruim 500 ha. Het gebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Haarlemmerweg, in het oosten door het oude Hemspoortracé, in het noorden door de werkgebieden Sloterdijk I, II en III en in het westen door Halfweg en het recreatiegebied Spaarnwoude (kaart 10).

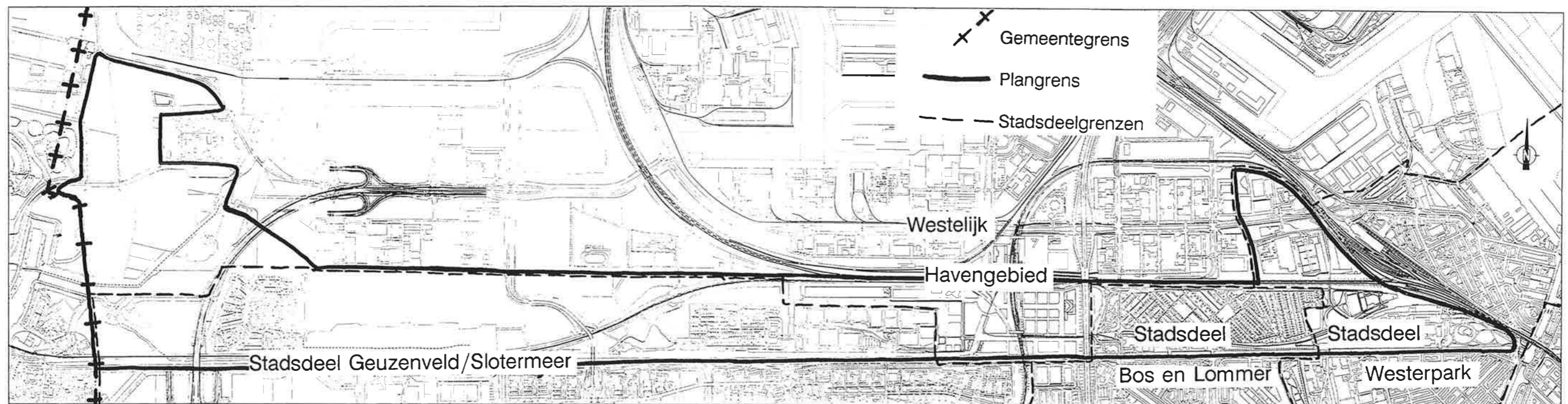
De Brettenzone bestaat voor een groot deel uit recreatief groen: volkstuinen, sportvelden, een park, een bos, e.d. Ook bevinden zich natuurgebieden in de zone en een groot oppervlak aan ruig, braakliggend terrein, dat eveneens veel natuur herbergt. De groene invulling wordt in de omgeving van station Sloterdijk onderbroken door bebouwing.

Oorspronkelijk was het gebied bedoeld als scheidende buffer tussen het noordelijk gelegen werkgebied en het zuidelijk gelegen woongebied (Algemeen Uitbreidingsplan). Door de ontwikkeling van de stad volgens het lobbenmodel, en door de ontwikkeling van de randstadgroenstructuur, is aan het gebied steeds meer een betekenis toegekend als radiale groene scheg.

De Brettenzone kent grote contrasten. Het contrast wordt met name gevormd door de combinatie van een hoogstedelijk, modern kantoor- en bedrijfsterrein enerzijds en min of meer spontaan ontwikkelde groene landschappen en recreatieve voorzieningen, zoals volkstuincomplexen anderzijds. Het gebied ontleent tevens haar identiteit aan de langgerektheid met veel 'langs de lineaal' getrokken begrenzingen en doorsnijdingen, en met een aaneenschakeling van delen met een eigen identiteit.

#### 3.2 Relaties met en invloeden vanuit de omgeving

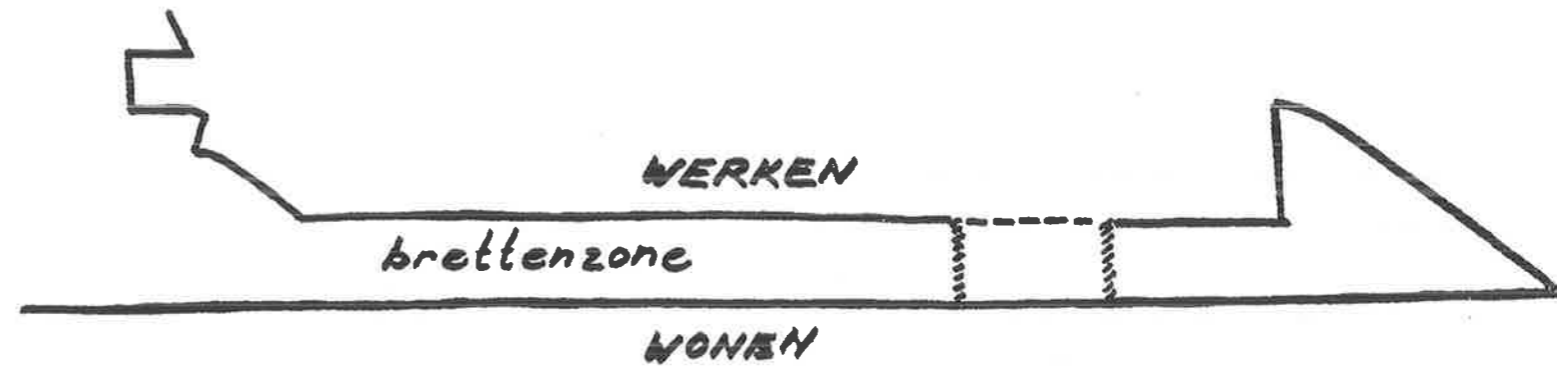
Oorspronkelijk bedoeld als buffer en bestemd tot groene scheg, leek de Brettenzone tot voor kort meer op een restzone waarin gronden werden uitgegeven aan sportclubs en volkstuinverenigingen. Deze voorzieningen hadden, met uitzondering van het Westerpark, nauwelijks een relatie met de woon- en werkgebieden in de directe omgeving. Pas in een later stadium werd in de omgeving van station Sloterdijk grond in erfpacht uitgegeven aan kantoren en hoogwaardige bedrijvigheid. Hier wordt de Brettenzone door bebouwing onderbroken. Dit gebied, Amsterdam Teleport, is sterk verweven met de werkgebieden van Westpoort (Westelijk Havengebied). Doordat zich hier een knooppunt van openbaar vervoer bevindt is Teleport goed bereikbaar. Er bestaat nauwelijks een relatie met het woongebied pal ten zuiden ervan; er vindt geen verweving plaats, noch wat betreft de bebouwingsstructuur of bouwvorm, noch wat betreft de functies. Het oorspronkelijke plan om woningen te bouwen in Teleport is verlaten. De woonfunctie komt overigens nergens voor ten noorden van de Haarlemmerweg, m.u.v. het dorp Sloterdijk en een aantal dienstwoningen in Westpoort. Het groengebied werkt ook in deze tijd als buffer tussen het havengebied en het woongebied, maar nu voornamelijk in milieutechnische zin.



kaart 10 Grenzen studiegebied en stadsdelen

Met de opkomst van de moderne werkgebieden in de jaren '80 werden de nog braakliggende grote bedrijfsterreinen in het havengebied ontwikkeld en in deze stroming lijkt ook de Brettenzone mee te gaan. De aangrenzende werkgebieden huisvesten kantoren en hoogwaardige bedrijven, waarbij kenmerkend is dat de werkomgeving veel aandacht krijgt in de sfeer van formeel groen, waarmee de ruige en de recreatieve groene delen van het gebied contrasteren. Dit heeft een zekere charme. Het gebied loopt echter ook het gevaar geheel te worden geannexeerd door de werkgebieden of in de uitstraling hiervan te worden betrokken, mede omdat de Brettenzone flink zal worden doorsneden door op de ontplooiing van de werkgebieden toegesneden infrastructuur.

Tot dusverre heeft het woongebied direct ten zuiden van de Brettenzone een beperkte invloed gehad op de ontwikkeling van het groengebied. Wel kan in de toekomst het groengebied een belangrijke aanvulling op de kwaliteit van het wonen bieden. Het is daarom belangrijk dat de Brettenzone, voor zover het verweven wordt met de omgeving, enerzijds wordt beschermd tegen al te sterke invloeden vanuit het werken en anderzijds iets extra's op kan leveren ter aanvulling op de recreatiemogelijkheden van Amsterdammers en van bewoners uit de aangrenzende stadsdelen in het bijzonder.



## 4 BESCHRIJVING VAN DE DEELGEBIEDEN

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele verschijningsvorm van het gebied. Aan de hand van kaarten en foto's wordt een en ander nader toegelicht. Tevens is aangegeven welke plannen er met betrekking tot de deelgebieden bestaan. De nummering van de gebieden verwijst naar de nummering op kaart 11.

### *Westerpark (1)*

Het Westerpark is een oud, romantisch stadspark (landschapstijl), dat recent is gerenoveerd. De inrichting bestaat uit een compositie van monumentale bomen, waterpartijen, gras en enkele spelelementen: een tennisbaan, basketbalveldje, speeltoestellen, hondenuitlaatplek en verder uit fiets- en wandelpaden. Het park wordt aan de noordzijde begrensd door de spoordijk, waarlangs zich een bomensingel bevindt, en aan de zuidzijde door de Haarlemmervaart. Het park wordt druk gebruikt, met name vanuit de omliggende wijken.

### *Westergasfabriek (2)*

Het betreft hier een oud fabriekscomplex, dat in gebruik is door het Gemeentelijk Energiebedrijf (GEB). In een van de voormalige bedrijfsgebouwen is momenteel het kantoor van de stadsdeelraad Westerpark gevestigd. Het GEB zal op korte termijn verhuizen naar een andere lokatie. De oude fabrieksgebouwen zijn monumentaal en fraai. Het gebouw van de voormalige gasfabriek is rijksmonument. Alleen de monumentale gebouwen zullen gehandhaafd blijven en een nieuwe invulling krijgen. Hiertoe heeft het stadsdeel Westerpark begin 1992 een ideeënprijsvraag uitgeschreven.

De grond is zwaar verontreinigd en moet worden gesaneerd. Na het vertrek van het GEB en de sanering van de grond wordt het terrein heringericht (fase C van de uitbreiding van het Westerpark). Hiertoe is een voorlopig programma van eisen opgesteld, dat echter pas definitief kan worden, nadat bekend is op welke wijze de sanering zal plaatsvinden. De uitvoering zal naar verwachting niet vóór 1996 plaatsvinden.



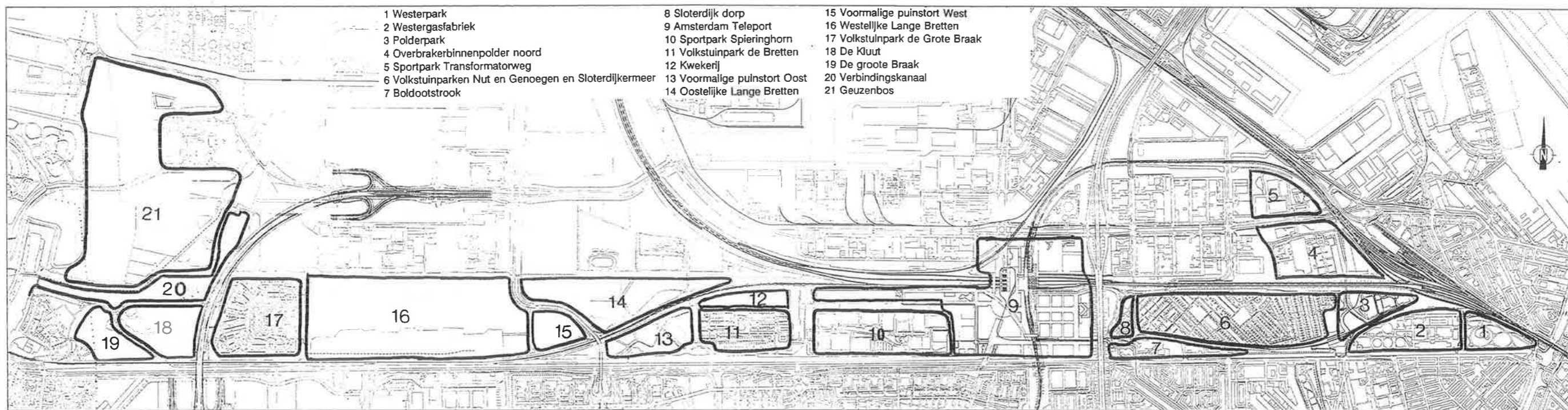
*Het 'polderpark'*

### *Polderpark (3)*

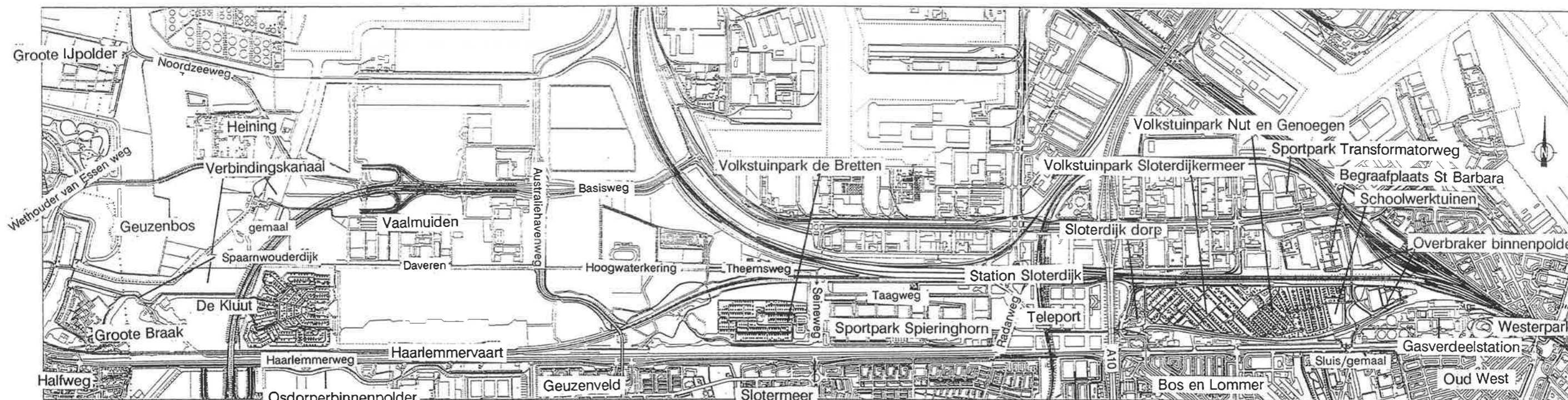
Dit park is een recente uitbreiding van het Westerpark (fase B). Het ligt tussen het onbeplante talud van de in gebruik zijnde sporen aan de noordzijde en het oude gasfabriekcomplex aan de zuidzijde. Langs deze zuidelijke begrenzing ligt tevens het oude spoortalud van de Haarlemlijn. Hierover loopt nu de Brettenroute. Het in het gebied aanwezige oude veenweidegebied is ingericht voor recreatief gebruik en heeft een functie als natuurgebied. Het grasland is in gebruik als hooiland en er worden schapen gehouden. Om het grasland heen liggen fiets- en wandelpaden, begeleid met bomen. In de oostelijke punt van het park ligt het kunstwerk "verzonken land" en een uitzichtpunt. Het westelijke deel is ingericht als speelveld en hier zijn enkele bankjes en picknickplaatsen gesitueerd.

### *Overbrakerbinnenpolder-Noord (4)*

Dit poldergebied ligt aan de noordzijde van het Hemspoor, tussen het rangeerterrein van de spoorwegen, de Transformatorweg en het bedrijfsterrein aan de Contactweg. Het gebied is deels nog agrarisch; voor het overige bevinden zich enkele stedelijk functies, zoals de begraafplaats St. Barbara, de werf (o.m. opslag van bestratingmateriaal) van het Stadsdeel Westerpark, een hondenvereniging, een postduivenvereniging en een kinderboerderij. Een deel van de oude Spaarndammerdijk loopt nog door het gebied en valt op door het hoogteverschil met de lager liggende veenweidegebiedjes. De gedeelten ten noorden van de dijk en de begraafplaats zijn opgehoogd; hier is het hoogteverschil minder opvallend. Het stadsdeel Westerpark stelt een Programma van Eisen op voor een herinrichting van het gebied (fase E van de uitbreiding van het Westerpark). In dit Programma van Eisen streeft men naar



kaart 11 Deelgebieden



kaart 12

Sportpark de Eendracht



behoud van dit gebied als landelijk polderrestant. De kinderboerderij en de dierenverenigingen worden binnen het gebied verplaatst; tevens wordt rekening gehouden met een uitbreiding van de begraafplaats. In het ontwerp, dat op korte termijn opgesteld zal worden, zullen de recreatieve functies beter worden ingepast in het gebied. Het gebied zal ook door wandelroutes ontsloten worden.



Overbrakerbinnenpolder, zicht op begraafplaats Sint Barbara

**Sportpark Transformatorweg (5)**

Dit sportpark ligt in het uiterste noorden van het plangebied op de opgespoten gronden van het Westelijk Havengebied. Het bevat voetbalvelden, het J.O.C. (opleiding voor moeilijk opvoetbare jongeren), een clubgebouw en een (dienst)woning. Het terrein is gescheiden van de rest van het plangebied door de drukke Transformatorweg en wordt aan de noord- en aan de oostzijde begrensd door de Schiphollijn.

**Volkstuinparken Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer (6)**

Dit zijn twee al wat oudere volkstuinparken. De structuur is sterk in zich zelf gekeerd. Buiten de hoofdingangen zijn er geen functionele relaties met de omgeving. De volkstuinders proberen allen een eigen ruimte te creëren, elk met zijn individuele inrichting. Hierdoor ontstaat een zeer divers en voornamelijk groen beeld, mede door de vele opgaande beplanting. Op de oude Haarlemlijn wordt het vervolg van de Brettenroute aangelegd. Hiervoor is een inrichtingsplan gemaakt, dat in 1992 uitgevoerd zal worden (fase D). In verband met de aanleg van een kabel- en leidingentracé is het noodzakelijk de spoordijk af te graven tot N.A.P. Deze dient nu

als tweede waterkering. Ook dit onderdeel van de Brettenroute zal uitgevoerd worden als een fietspad in twee richtingen met verlichting en aan twee zijden essen.

**Boldootstrook (7)**

Dit is een driehoekige strook tussen de Haarlemmervaart en het oude spoorwegtalud van de Haarlemlijn, waar enkele grote kantoren en een bedrijf gevestigd zijn. De bebouwing is zeer dominant en niet op de omgeving en op de maat van de ruimte afgestemd. Aan de kant van de Haarlemmerweg overheerst een rommelig beeld met hekken, parkeerruimte en marginaal groen. Aan de zijde van de oude spoorbaan overheerst een beeld van achterkanten met rommelige beplanting. Het gevestigde bedrijf gaat naar verwachting weg en zal vervangen worden door kantoorbebouwing.

**Sloterdijk dorp (8)**

Dit is het relict van het oude dorp Sloterdijk. Het dorp Sloterdijk bestaat uit een fraai kerkje en enkele kleine dijkhuisjes. Het dorp lag oorspronkelijk aan de voet van de Spaarndammerdijk, die hier een U-vorm had. Van de U-vorm van het oorspronkelijke dorp en van de dijk is nu nog alleen de noord-oostpoot over. De omgeving van het dorp is rommelig; een duidelijke structuur ontbreekt. Het gebied wordt overheerst door de Rijksweg 10 en de omliggende kantoorbebouwing. Ten zuiden van Molenwerf is kantoorbebouwing gerealiseerd.



Sloterdijk dorp

Het stadsdeel Bos en Lommer wil aanvullende bebouwing realiseren, waaronder woningbouw. Hiertoe is een zgn. Vlekkenplan opgesteld. De aanvullende woningbouw bij Molenwerf, zoals nu in de plannen is opgenomen, zou betekenen dat de Brettenroute hier omgeleid wordt. Vanuit het oogpunt van een snelle recreatieve fietsroute kan dit als ongewenst beschouwd worden.

**Amsterdam Teleport (9)**

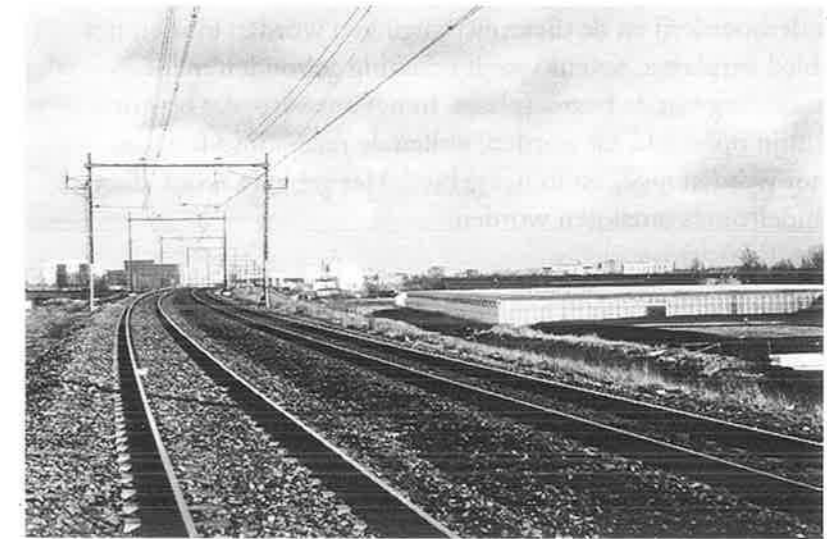
Teleport is een hoogwaardig kantoreng gebied. Het is grotendeels nog in aanbouw. De sfeer is stedelijk, de floor space index relatief hoog (veel kantoorvloeroppervlakte per beschikbaar terreinoppervlak) en de kavelstructuur rechthoekig. Voor de Brettenroute door Teleport is een inrichtingsvoorstel gemaakt.

**Sportpark Spieringhorn (10)**

Het sportpark Spieringhorn bestaat voornamelijk uit voetbalvelden. De randen van het sportpark en de grenzen tussen de verschillende sportclubs zijn met bomen en struiken beplant. Hierdoor maakt het gebied een besloten indruk en het gebied zelf bestaat ook weer uit verschillende "kamers". Door het sportpark loopt een gedeelte van de Spaarwouderdijk. Dit is nog goed als zodanig te herkennen. Het is als zelfstandig element opgenomen in de structuur van het sportpark en er loopt een fietsroute overheen.



*Teleport Amsterdam*



*Zicht op de kwekerij en Teleport vanaf het spoor*



*Zicht op volkstuintuinpark De Bretten vanaf het huidige Brettenpad*

#### ***Volkstuintuinpark de Bretten (11)***

Dit gebied kende tot 1960 een agrarisch gebruik. Na 1960 werd het terrein gebruikt als baggerdepot voor slib uit de havens en het IJ. In 1975 werd begonnen met de aanleg van het volkstuintuinpark. Dit volkstuintuinpark is, evenals de volkstuintuinparken Nut en Genoegen en Sloterdijkmeer, momenteel een dicht, in zichzelf gekeerd geheel. De tuinen maken een pittoresque indruk. De visuele relatie met de

omgeving is sterker dan bij de andere volkstuintuincomplexen in het gebied: de randen zijn minder beplant.

#### ***De Kwekerij (12)***

Aan de Seineweg staat een loods met daarachter enige kassen, de rest is als kwekerij in gebruik. De opzet is bedrijfsmatig. Ook het terrein van het tuincentrum behoorde tot het voormalige baggerdepot.

#### ***Voormalige puinstort Oost (13)***

Het gebied beslaat 13 ha. Tot 1960 was het gebruik agrarisch; daarna werd het terrein gebruikt als baggerdepot voor slib uit de havens en het Noordzeekanaal. Van 1968 tot 1970 was het gebied als gemeentelijke puinstort in gebruik. Na 1977 is er opnieuw puin gestort. Het gestorte puin heeft geleid tot het ontstaan van een reliëf in het gebied. Een fietspad kronkelt er tussendoor en functioneert deels als een tijdelijke oplossing van



Rietveld van de voormalige puinstort-oost, gezien in oostelijk richting

de nog te realiseren Brettenroute. Het fietspad wordt met bomen begeleid; de puinstort zelf is ruig begroeid met grassen, braam en struiken. Meer naar de westzijde ligt een vlakker gebied met waterlopen en riet. Hier staat het gemaal dat de polder de Lange Bretten bemaalt. Het hier aanwezige wateroppervlak dient als waterberging. Dit deelgebied is fraai om te zien en geeft een natuurlijke indruk. De bodem is naar verwachting verontreinigd.

**Oostelijke Lange Bretten (14)**

Het gebied beslaat 26 ha. Tot 1960 kende het gebied een agrarisch gebruik; daarna functioneerde het als baggerdepot voor slib uit de havens en het IJ. Tot 1978 is er bagger gestort. Deze oude slibstort is niet gedraineerd. Er is sprake van een natuurlijke rietopslag met bomen op drogere plaatsen. Het gebied heeft een natuurlijk karakter en is niet toegankelijk. Het is door een bredere sloot van de tijdelijke Brettenroute gescheiden. De bodem is naar verwachting verontreinigd.

**Voormalige puinstort West (15)**

Het gebied beslaat 10 ha. Tot 1960 kende het gebied een agrarisch gebruik, waarna het als baggerdepot voor slib uit de havens en het IJ dienst deed. Van 1968 tot 1974 was het als gemeentelijke puinstort in gebruik en van 1974 tot 1978 als particuliere stortplaats. Dit deelgebied is herkenbaar door zijn hogere ligging. Het grenst aan de Australiëhavenweg en wordt door een brede waterloop van het rietland van de Lange Bretten gescheiden. Het gebied is bedekt met zand en begroeid met gras en struiken. Zo goed als zeker is dat de bodem ernstig verontreinigd is.



Brettenpad door de Rietlanden;  
links waarschuwt het bord voor verontreinigde grond



Voetpad door het rietland



De Haarlemmervaart, gezien in westelijke richting

### **Westelijke Bretten (16)**

Het gebied beslaat 55 ha. Tot 1960 was het gebied agrarisch in gebruik, vanaf 1963 werd het als baggerdepot gebruikt voor slib uit het Noordzeekanaal, het IJ en de havens. Tot 1989 hebben er stortingen plaats gevonden. Deze oude slibstort is gedraineerd en droger dan het andere rietland. Er is sprake van een ruigvegetatie met plaatselijk bomen. Het gebied heeft een zeker relief met natte en drogere delen en er loopt een afwateringssloot doorheen. Dit deelgebied is uitsluitend via een zandpad ontsloten. Het terrein heeft een natuurwaarde. De bodem is mogelijk verontreinigd.



Hoogwaterkering Daveren;  
links het bedrijventerrein Sloterdijk III (Vaalmuideren e.o.)



De westelijke Lange Bretten

### **Volkstuinpark De Grootte Braak (17)**

Het gebied beslaat 25 ha. Van 1965 tot 1977 is het opgehoogd met slib uit het Noordzeekanaal. In 1983 is men met de aanleg van het volkstuinpark begonnen en daarmee is dit het jongste volkstuinpark in het gebied. De beplanting is nog niet volwassen. De visuele relatie met de omgeving is gering als gevolg van een dichte randbeplanting.

### **De Kluut (18)**

Deze rietlanden worden commercieel gemaaid. Dit geeft een uniform, maar wel natuurlijk beeld. Het gebied is niet toegankelijk en waarschijnlijk niet vervuild. De originele veenbodem is nog aanwezig, met het oude verkavelingspatroon.

### **De Grootte Braak (19)**

De Grootte Braak is een meertje dat tussen het Verbindingskanaal en de Haarlemmervaart ligt. De oevers zijn met riet begroeid en het geheel heeft een natuurfunctie. De oost-, noord- en zuidzijde geven een natuurlijk beeld, de westzijde heeft voor een deel een kade en hier zijn de huizen en een fabriekje van Halfweg boven de dijk uit te zien.

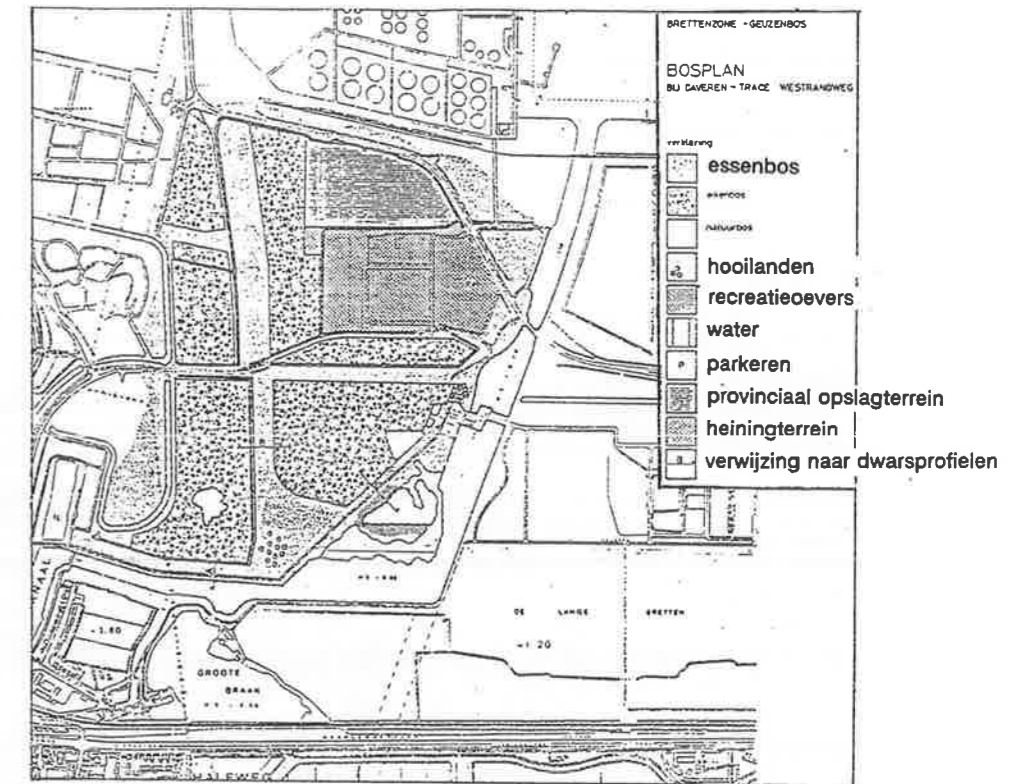
### **Verbindingskanaal (20)**

Dit water heeft rechte, steile oevers en heeft een belangrijke functie als toevoer voor het gemaal. Aan de oevers is enige rictopslag aanwezig.

### **Geuzenbos (21)**

Ten noorden van het Verbindingskanaal ligt het toekomstige Geuzenbos. Dit gebied ligt nu voor een groot deel nog braak, maar heeft een natuurwaarde. Het zuidelijk deel is zeer ontoegankelijk en bestaat uit een afwisseling van steile heuvels, poeltjes en boomgroepen. Dit deel was de slibstort van de suikerfabriek bij Halfweg. Het gebied ten noorden van de Wethouder van Essenweg is recent als bos ingeplant, maar geeft door de maat van de bomen nog het idee van een akker. Het plan voor het Geuzenbos is bijgevoegd als kaart 13. Het plan beslaat 98 ha en gaat voor het grootste deel uit van een inheems bos; houtproductie heeft de boventoon. De recreatieve waarde wordt bewerkstelligd door de aanleg van voetpaden, open plekken, hooilanden, het gebruik van verschillende inheemse houtsoorten, onderbegroeiing en plaatsing van banken. De voetpaden worden pas over 10 à 15 jaar aangelegd. Langs het Verbindingskanaal is er een mogelijkheid voor oeverrecreatie. Hier heeft de bosachtige beplanting een natuurlijk en recreatief karakter. Ook zal een zwemplas aangelegd worden. De eerste fase van het plan is reeds uitgevoerd: er is bos aangeplant. Als gevolg van een aantal factoren slaat dit bos slecht aan. Dit houdt

verband met de tijd waarin geplant is, de keuze van het plantmateriaal ten opzichte van de grondsoort en de grondwaterspiegel en een geconstateerde beweiding door paarden.



kaart 13 plan Geuzenbos



Het Verbindingskanaal

## 5 ECOLOGISCH ONDERZOEK

### 5.1 Doel van de ecologische studie

De Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam heeft ten behoeve van de Groenstructuurvisie Brettenzone een onderzoek gedaan naar de ecologische situatie in dit gebied. Doel van de studie was het geven van een overzicht en een beoordeling van de natuurwaarden in het gebied en tevens adviezen voor toekomstige bestemmingen, inrichting en beheer. Hiervoor is onder meer gebruik gemaakt van de voorstudie Ecologische Structuur Amsterdam van de Dienst Stedelijk Beheer, de provinciale milieu-inventarisatie en van zgn. particuliere gegevens leverende organisaties. De provinciale milieu-inventarisatie beperkt zich tot het gebied ten westen van Teleport. Voor het gebied ten oosten van Teleport zijn slechts in beperkte mate gegevens verkregen van particuliere organisaties. Het eindresultaat is neergelegd in het "Ecologisch advies Brettenzone", dat in maart 1992 beschikbaar kwam.

Het gebied blijkt, door een relatief ongestoorde ontwikkeling op een heterogene bodem, een voor Amsterdam ongekeerde flora en fauna te bezitten.

### 5.2 De flora

De vegetatie in de Brettenzone is door de variatie in bodemtypen en beheerswijzen heterogeen van samenstelling. In het gebied komen tien beschermde soorten planten voor en tal van soorten die in Nederland snel achteruit gaan. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van kenmerkende plantensoorten in de verschillende deelgebieden. Floristisch zijn vooral de zeer vochtige en zeer droge, kalkrijke zandbodems interessant. Onder de zeldzame plantensoorten, die zich hier bevinden, zijn er enkele wettelijk beschermd. Het veenweidegebied behoort tot de zgn. natuurlijke bodems, die gekenmerkt worden door kruidenrijke graslanden.

In de zuidoostpunt van de Grootte Braak treffen we recente verlanding aan. Dit is een floristisch zeer waardevol gebiedje. De venige en slibrijke delen van de opspuitvlakte zijn floristisch arm. Een ongestoorde ontwikkeling heeft geleid tot een elzen-ruigtebos en op de nattere delen wilgenstruweel. Op de oude slibstortplaats bevindt zich, eveneens dank zij een ongestoorde ontwikkeling, vlierstruweel. De opgespoten delen met een

zandig profiel zijn nu grotendeels begroeid met riet. Dit voedselarme en kalkrijke bodemtype heeft goede botanische potenties. Momenteel gaat de ontwikkeling naar een mozaïek van wilgen-berkenbos met duindoornstruweel. De vegetatie op de zanddijken is, als gevolg van een diversiteit aan menselijke invloeden heterogeen van samenstelling. De oude waterkerende dijken kennen potentieel bloemrijke begroeiingen met hooilandsoorten. Door de hoge voedselrijkdom zijn ze niet soortenrijk. De sloten zijn hier en daar begroeid met soorten die kenmerkend zijn voor helder water.

### 5.3 De fauna

Met name aan de westelijke zijde van de Brettenzone is de cultuurdruk laag, hetgeen zich met name weerspiegelt in de vogelstand (zie bijlage 2). De natuurgebieden de Grootte Braak en de Lange Bretten zijn vogelgebieden van nationale betekenis. Dit geldt eveneens voor de voormalige Grootte IJpolder. Niet minder dan zeven soorten water- en rietvogels, die behoren tot de bedreigde soorten, komen hier voor. Het voorkomen van broedvogels hangt samen met de structuur van de vegetatie. Riet- en ruigtevogels zijn de talrijkste en meest belangwekkende vogels van het gebied. Van sommige zeldzame soorten broedt meer dan 10% van de Noord-Hollandse populatie in de Bretten. De rijkste rietvogelstand wordt aangetroffen in natte, ontoegankelijke rietvelden, veelal eilanden, zoals de tichelput, de Kluut en het gebied ten oosten van de Australiëhavenweg. Sommige soorten hebben verspreide bosjes nodig. Ook de meertjes in het rietgebied herbergen veel vogelsoorten. Voor de bos- en struweelvogels zijn de duindoornbosjes tussen het riet van groot belang. De bos- en struweelvogels komen meer voor in het oostelijk deel van de Bretten. De Bretten vormt voor een grote variatie aan dieren een goed leefgebied. Het meest waardevol in nationaal verband is de rietvogelstand.

Er komen verschillende soorten zoogdieren in de Brettenzone voor (bijlage 2). De kwaliteit van de verbindingroutes is nog redelijk goed. Muizen, vossen, wezels en hazen en andere soorten komen tot in het Westerpark. Belangrijk voor deze soorten is een voldoende veilige dekking die gepaard gaat met rust gedurende een deel van de dag. De volkstuintuinen zijn rijk aan amfibieën. De sloten in het hele gebied zijn rijk aan vis.

De in grote lijnen goede kwaliteit van de leefgebieden maakt dat de lokale betekenis voor alle diergroepen belangrijk is.

Buiten de rietbiotop zijn ook de sloten, spontane bosjes en struiken waardevol.

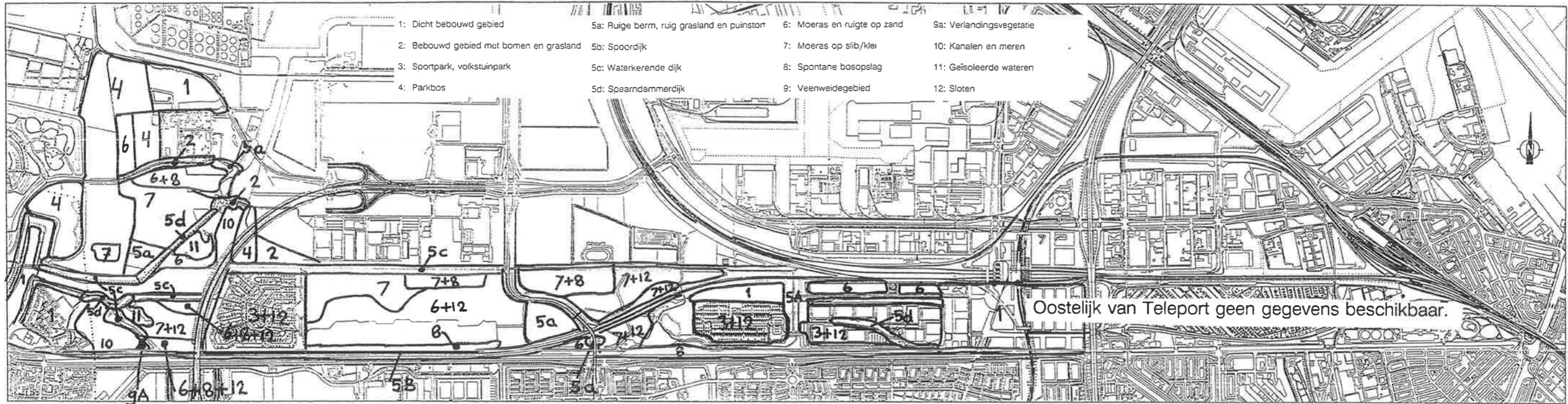
### 5.4 Beoordeling van de inventarisatie en van de ecologische kwaliteit

Kaart 14 geeft een overzicht van de groentypen, die in het gebied onderscheiden worden. Tabel 1 geeft een indicatie van de voorkomende natuur in de verschillende groentypen aan de hand van de geïnventariseerde flora- en faunagegevens (voor zover de verzamelde gegevens onvoldoende duidelijkheid boden zijn de schattingen voorzien van een '?'). De eenheden komen overeen met de legenda van kaart 14. Geconcludeerd kan worden dat de groentypen spoordijk, muurvegetatie, moeras- en verlandingsvegetatie, kanalen, meren en andere wateren behoren tot het beste wat de Brettenzone te bieden heeft.

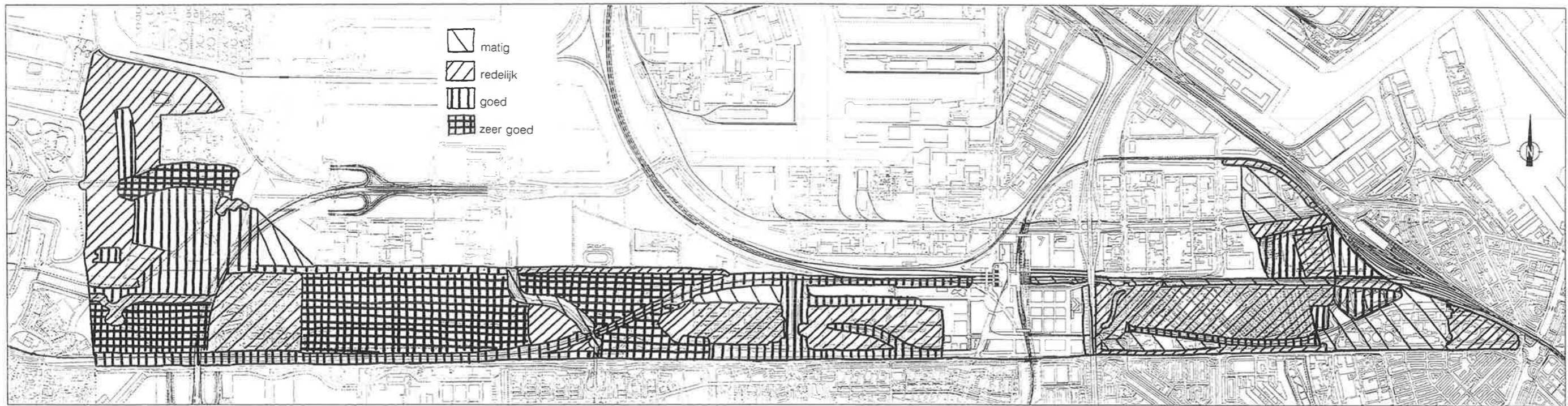
De ecologische kwaliteit van het gebied is beoordeeld op grond van habitatkwaliteit, mate van bijzonderheid, onvervangbaarheid en ontwikkelingskansen. Tabel 2 en kaart 15 geven de ecologische kwaliteit per deelgebied weer. Ecologisch gezien is er binnen een vakeenheid soms veel variatie. Deelgebieden waarvoor dit relevant is zijn apart weergegeven. Samenvattend kan worden gesteld dat ieder deelgebied, uitgezonderd Amsterdam Teleport, een redelijke ecologische waarde heeft. Diverse deelgebieden zijn van bijzonder belang en de Brettenzone bereikt zijn hoogste niveau in de oostelijke en westelijke Bretten en het natuurgebied de Grootte Braak.

### 5.5 Kerngebieden en verbindingzones

Behalve de kwaliteit van de deelgebieden afzonderlijk is ook de kwaliteit van de samenhang belangrijk. In landschaps-ecologische zin kan onderscheid gemaakt worden in kerngebieden en verbindingzones. Kerngebieden herbergen levenskrachtige populaties van planten en dieren, terwijl verbindingzones essentieel zijn voor de noodzakelijke migratieprocessen en verbreding. Bij nadere analyse van de ecologische kwaliteit blijkt dat de Brettenzone een grote betekenis heeft als kerngebied en als ecologische verbindingroute van de stad naar het buitengebied. De grote hoeveelheid rietland in de Brettenzone (ongeveer 150 ha) komt in de wijde omgeving niet voor. Dit is dan ook een kerngebied met een grote voedende functie voor tal van andere kleinere



kaart 14 Ecologie: groentypen



kaart 15 Ecologische beoordeling

Tabel 1 Overzicht van het belang van de voorkomende natuur in de verschillende groentypen.

Legenda:

- (blanco) geen natuur van betekenis
- ? Onvoldoende bekend.
- + Alledaagse natuur. Uitsluitend algemene soorten. (b.v. Meerkoet, Merel, Straatgras, Bruine rat, Brasem).
- ++ Natuur met soorten die men niet overal aantreft, maar niet zeldzaam zijn (b.v. Rietgors, Tuinfluiter, Pinksterbloem, Egel, Bruine kikker).
- +++ Natuur met grote soortenrijkdom waaronder soms vrij zeldzame organismen. (b.v. Waterral, Sprinkhaanrietzanger, Echte kóekoeksbloem, Vos, Kleine watersalamander).
- ++++ Natuur met grote soortenrijkdom en enkele soorten met een hoge zeldzaamheid, bijvoorbeeld rode lijst soorten. Natuur van nationale betekenis. (b.v. Roerdomp, Rictorchis).

	broedvogels: riet & water struweel	bos &	niet- broedvogels	flora	zoogd.	amf. & vissen	cultuurhistorie & geologie
1			?	+	?	?	
2		+	?	+	++	+	
3	+	++	++	+	+++	+++	
4	+	+++	++	++	+++	++	
5a	++	+++	++	+++	+++	+	
5b	+	+	?	++++	+++	+	
5c	+		+++	++	++	+	
5d		++	++	++	++	+	++++
6	+++	+++	+++	++++	+++	+++	
7	++++	+++	+++	++	+++	+++	
8	+++	+++	+++	++	+++	++	
9	++		++++	++	+++	+++	++++
10	++		++++	+	++	+++	
11	++++		++++	++	++	+++	
12	opgenomen binnen de bovenstaande gebieden.						

Tabel 2 Beoordeling ecologische kwaliteit van de vakeenheden en enkele sterk afwijkende deelgebieden.

Legenda:

- voor onvervangbaarheid:
- niet relevant
- eenvoudig vervangbaar
- +/- vervangbaar
- + moeilijk vervangbaar
- ++ onvervangbaar
- overige categorieën:
- waarde niet relevant
- matig
- +/- redelijk
- + goed/groot
- ++ zeer goed/zeer groot

	Vakeenheid (gebiedsdeel)	habitat- kwaliteit	bijzonder- heid	onvervang- baarheid	kansen	eindoordeel
	Westerpark	-	+/-	+	-	+/-
	(veenweidegebied)	+/-	+	++	+	+
	(kademuur)	+	+	+/-	+	+
	Transformatorweg	+	+/-	-	+/-	+/-
	(veenweidegebied)	+/-	+	++	+/-	+
	Sloterdijk	+/-	+/-	+	-	+/-
	(oude spoortalud)	+	+	+	+/-	+
	Teleport	--	--	--	--	--
	Spieringhorn	+/-	+/-	-	+/-	+/-
	Oostelijke Bretten	++	++	+	++	++
	Westelijke Bretten	++	++	+	++	++
	Volkstuinp. 'Grote braak'	+/-	+/-	-	+/-	+/-
	Natuurgebied Groote braak	++	++	++	+	++
	Verbindingskanaal	++	+	+/-	+/-	+
	Groote IJpolder	++	++	+/-	+	+
	Geuzenbos	+/-	-	-	+	+/-
	(tichelgaten)	++	+	-	+	+
	Door het hele gebied:					
	Spaarndammerdijk	-	+/-	++	+	+
	Haarlemmervaart	+/-	+/-	++	+	+
	Spoordijk	+/-	++	-	+/-	+/-

gebieden. Het Westelijk Havengebied (Westpoort) en de Brettenzone sluiten ecologisch nu nog goed op elkaar aan. De ecologische kwaliteit van het Havengebied loopt echter door vestiging van bedrijven snel terug. De rol van koloniserende planten en dieren uit de Brettenzone zal dus toenemen in betekenis. Het verspreidingspatroon van kleine zoogdieren laat echter zien dat er aanzienlijke knelpunten bestaan in de continuïteit van de groenstructuur. Belangrijke knelpunten doen zich voor bij Amsterdam Teleport en bij de nog te realiseren infrastructuur. Het ecologisch advies geeft oplossingen aan voor deze knelpunten en geeft tevens aan wat de kansen zijn om de ecologische relaties van de Brettenzone met de westrand van de stad te verbeteren. De samenhang kan worden bereikt door zorg te dragen voor een ruimtelijke continuïteit van het groen met een natuurlijk karakter en het scheppen van ecologische verbindingzones. Oevers en bermen zijn hiervoor zeer geschikt. De belangrijkste kerngebieden, verbindingzones en knelpunten binnen de Brettenzone zijn weergegeven op kaart 17.

## 5.6 Aanbevelingen uit de ecologische studie

Hieronder zijn de aanbevelingen uit het Ecologisch Advies integraal opgenomen. Deels zijn de aanbevelingen van belang voor de Groenstructuurvisie, gezien het globale karakter van deze visie; deels zullen de aanbevelingen pas uitgewerkt worden als inrichtingsplannen voor delen van het gebied worden opgesteld.

In deel B is aangegeven hoe de aanbevelingen uit het Ecologisch Advies zijn verwerkt in de Groenstructuurvisie. Hierbij heeft afweging plaatsgevonden t.o.v. uitgangspunten m.b.t. verkeer, de behoefte aan bedrijfsterreinen, sociale veiligheid etc.

Aanbevelingen ter versterking van de ecologische kwaliteit:

- behoud en ontwikkeling van de ecologische structuur binnen de Brettenzone en het opheffen van knelpunten daarin;
- vanuit een ecologische motivatie is het doorgaan niet nodig om de bestaande bodemstructuur te veranderen (uiteeraard met uitzondering van die gebieden waar de bodem ernstig verontreinigd is). In het algemeen is het "verbeteren" van de bodem schadelijk;
- af te graven lokaties bij bodemsanering zouden als plasje moeten blijven bestaan;

- in het westelijk deel van de Lange Bretten en in de IJpolder is het wenselijk om zo veel mogelijk het (regen)water vast te houden;
- bermen en dijken zijn belangrijk als leef- en migratiegebied voor zoogdieren en insecten. Hier zal een kruidenrijke vegetatie ontwikkeld moeten worden;
- rietaangroei langs de boezemwateren is van belang met het oog op vergroting van de dekking voor passerende en voedselzoekende dieren;
- bij oevers moeten taluds met een flauwe helling zonder beschoeiing afgewerkt worden.

#### Aanbevelingen ter versterking van de ecologische structuur:

- behoud en ontwikkeling van de Brettenzone als corridor voor planten en dieren vanuit het buitengebied tot aan de stadsrand en als kerngebied voor watervogels;
- versterking van de samenhang van de Brettenzone met de groenstructuur van Amsterdam en de provinciale en landelijke ecologische hoofdstructuur (PEHS en EHS) is noodzakelijk. Verbindingszones rond de Westrandweg en de inrichting van de Lange Bretten volgens de in deze paragraaf vermelde uitgangspunten zijn hiertoe belangrijke voorwaarden;
- maatregelen bij de aanleg van infrastructuur om knelpunten in de ecologische infrastructuur te verzachten zijn noodzakelijk.

#### Aanbeveling t.a.v. de zonering van activiteiten:

- om de ecologische doelstellingen voor het gebied samen te laten gaan met de veelheid aan gebruikswensen, is het gewenst om het gebruik naar aard en intensiteit te groeperen en ruimtelijk te sturen. Onderscheid wordt gemaakt tussen zones met minimale intensiteit, extensieve activiteit en intensieve activiteit (toenemende gebruikersintensiteit).

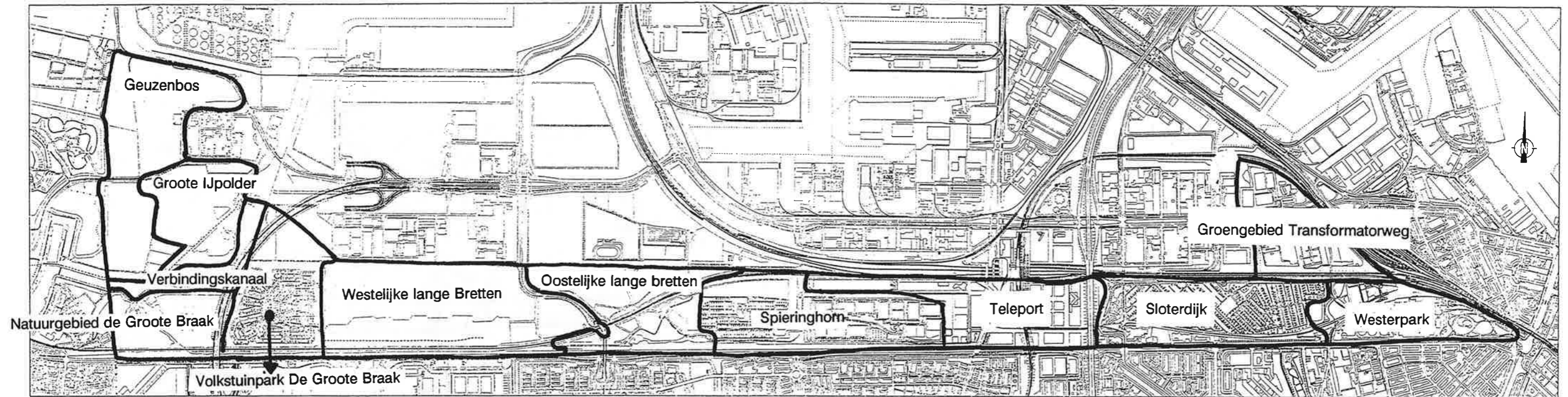
#### Aanbevelingen m.b.t. de inrichting en de inpassing van planologische ontwikkelingen:

- een verdere versnippering van het gebied door infrastructuur en bebouwing dient tegengegaan te worden, omdat deze zeer ernstige gevolgen heeft voor de ecologische situatie in het gebied;
- het integreren van ecologische doelstellingen bij de planvorming van bedrijfsterrinen en infrastructuur is noodzakelijk omdat anders een en ander zal leiden tot onherstelbare verliezen voor de betekenis van het gebied als

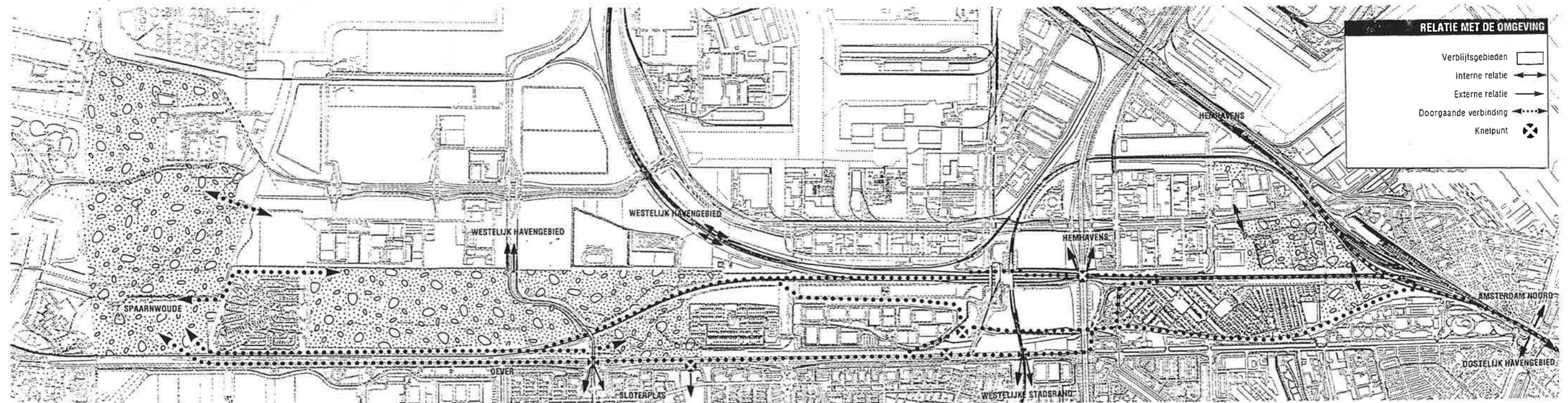
"groene scheg". Een geconcentreerde bouw van kantoren/bedrijven met een kleiner ruimtebeslag is voor Geuzenveld-Noord te verkiezen boven een minder geconcentreerde en meer gespreide bebouwing. Bij de verdere planontwikkeling van Geuzenveld-Noord is aandacht nodig voor de aanleg van een ruim opgezette groene corridor, die ook het doorgaand fietspad (de Brettenroute) bevat. De beste lokatie voor het fietspad lijkt vooralsnog de oever van de Haarlemmervaart. Kiezen voor natuurbeheer in een selectief aantal terreinen kunnen evenwel veel ten goede keren. Aandachtspunten daarbij zijn uiteraard de Westrandweg, de verlegging van de N5 en het toekomstige bedrijfsterrin Geuzenveld-Noord;

- versterking van het eigen karakter van de deelgebieden;
- continuïteit in het spontane karakter van de begroeiing;
- behoud van de cultuurhistorisch waardevolle elementen.

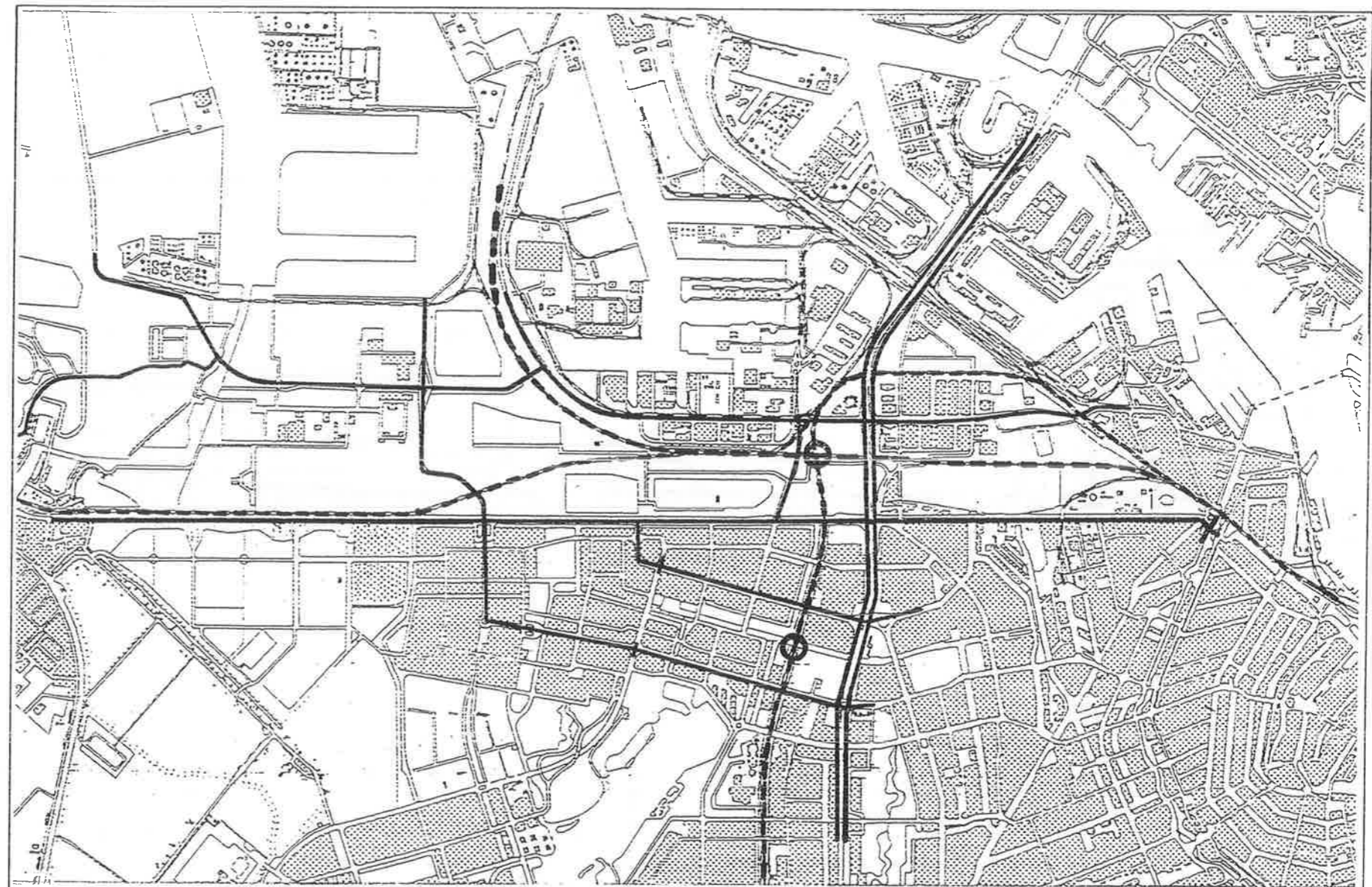








kaart 16 Gebiedsindeling ecologie



kaart 17 Ecologische relaties met de omgeving



-  snelweg
-  hoofdweg
-  spoor
-  station

kaart 18 Verkeer, bestaande situatie

## 6 ONTWIKKELINGEN ROND INFRASTRUCTUUR EN BEDRIJFVIGHEID

### 6.1 Infrastructuur

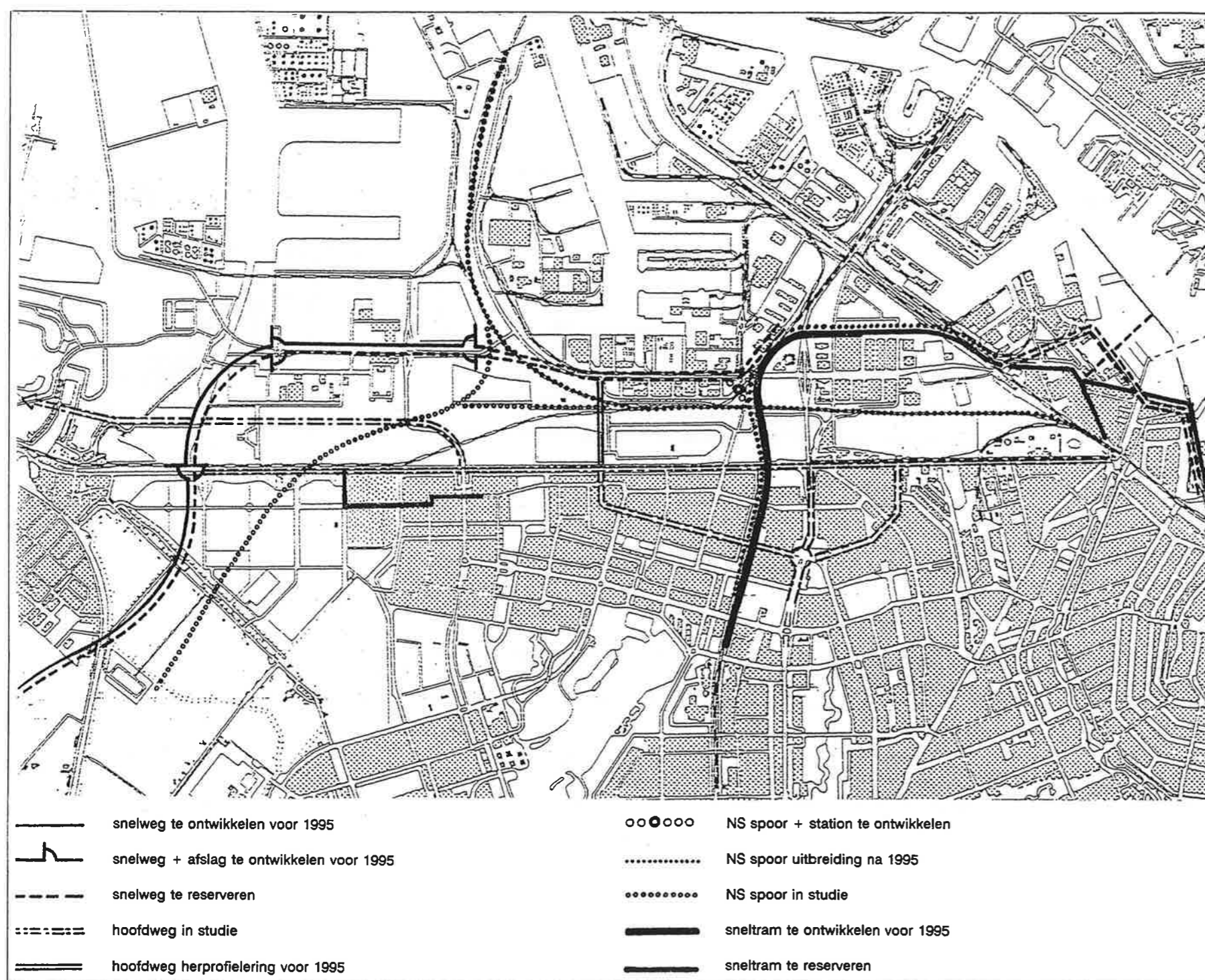
#### 6.1.1 Wegen

Met uitzondering van het gebied Amsterdam Teleport is de Brettenzone per auto slechts matig ontsloten. Deze ontsluiting voldoet echter voor de huidige functies. Het betreft hier een 'tertiair' aandoend wegennet dat voornamelijk is opgehangen aan de infrastructuur van Westpoort. Hoofdontsluitingswegen die het gebied doorsnijden in noord-zuidrichting zijn:

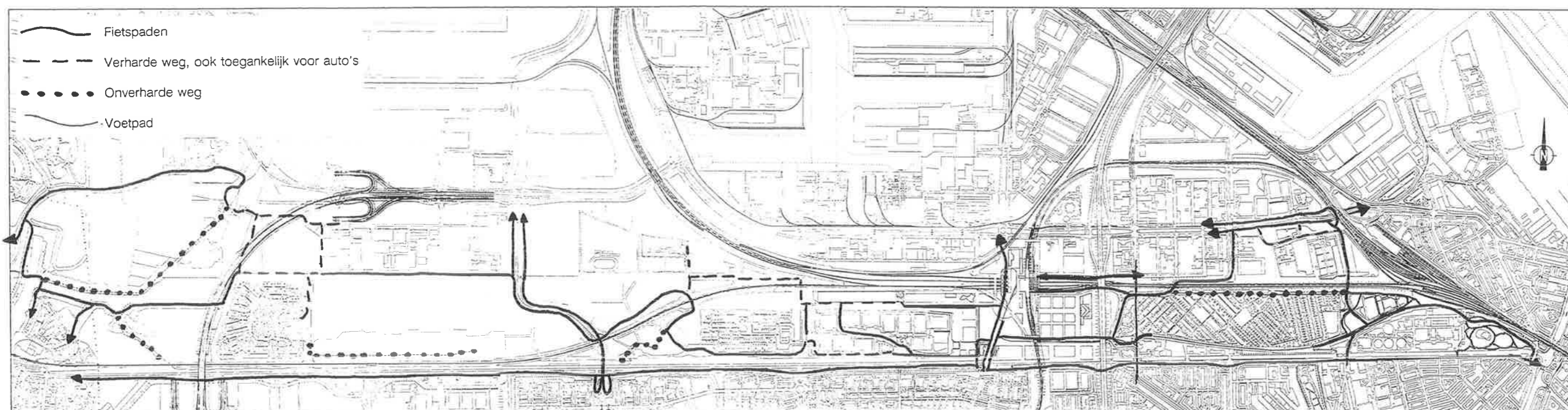
- de Rijksweg 10 tussen de Overbrakerpolder en Amsterdam Teleport, met afslagen op de Transformatorweg;
- de Radarweg als de hoofdontsluitingweg van Teleport-Sloterdijk en het station Sloterdijk;
- de Australiëhavenweg als hoofdontsluitingsroute van het westelijke gedeelte van Westpoort.

De bereikbaarheid van Westpoort zal in de nabije toekomst worden verbeterd. Dit betekent voor de Brettenzone dat er meer doorsnijdingen in noord-zuidrichting zullen komen en dat het secundaire wegennet zich ook over dit gebied zal uitstrekken. Een belangrijke toekomstige noord-zuidverbinding is de Westrandweg. Deze zal worden aangelegd ter verbetering van de verbinding tussen Westpoort en Schiphol (het gedeelte A9-Noordzeeweg naar verwachting voor 1995, inclusief de daarop aansluitende verbindingen). De Westrandweg krijgt afslagen ter hoogte van de huidige Noordzeeweg in Sloterdijk III. Deze Rijksweg betekent een forse fysieke doorsnijding van de Brettenzone.

Een andere belangrijke nieuwe noord-zuidverbinding is de Seineweg, die een verbinding gaat vormen tussen de Haarlemmerweg en de Basisweg. De Seineweg zal voor 1995 aangelegd worden als onderdeel van het hoofdnet auto. De Seineweg vervangt de Australiëhavenweg en zal tevens fungeren als toegangsweg tot het westelijke gedeelte van Amsterdam Teleport.



kaart 19 Verkeer, toekomstige situatie



kaart 20 Voet- en fietspaden, bestaande situatie

Aanleg van de Seineweg betekent een belangrijke extra barrière in het gebied; dat geldt met name voor het ecologische aspect en voor de Brettenroute.

Voor de Brettenzone is het van het grootste belang hoe het tracé van de verlegde N5 zal verlopen. De huidige Haarlemmerweg zal voor een gedeelte naar het noorden verlegd worden, ter ontlasting van Halfweg. Het mogelijke tracé is aangegeven in de ontwerp-structuurplanuitwerking Westrand; de wijze waarop en de plaats waar de verlegde N5 wordt aangesloten op de bestaande Haarlemmerweg zijn nog niet vastgesteld. Enerzijds brengt het verleggen van de N5 naar een ander tracé met zich mee dat de mogelijkheid ontstaat een betere relatie te leggen tussen het woongebied Geuzenveld en het toekomstige bedrijventerrein Geuzenveld-Noord, omdat het profiel van de huidige Haarlemmerweg over een grote lengte kan worden heringericht. Anderzijds kan het nieuwe tracé juist extra veel autobelasting in de Brettenzone zelf teweeg brengen. Vanuit de doelstelling tot behoud van de Brettenzone als groene scheg ligt het voor de hand dat de voorkeur bestaat voor een N5-tracé, waarbij de Brettenzone zo min mogelijk wordt aangetast. Daarom wordt gepleit voor een tracé waarbij de N5 wordt gekoppeld aan de Westrandweg of aan de verlegde Noordzeeweg. Wanneer in het kader van de Structuurplanuitwerking voor de Westrand uiteindelijk toch wordt gekozen voor een tracé over de huidige hoogwaterkering aan de noordrand van het gebied, verdient de afscherming van deze zware

verkeersader (met een profiel vergelijkbaar met de huidige Haarlemmerweg) veel aandacht. Bovendien moet de nieuwe aansluiting tussen de N5 en de Haarlemmerweg zorgvuldig worden ingepast in de Brettenzone. Extra doorsnijdingen betekenen een verdere aantasting van het groene karakter van het gebied, extra barrières in de ecologische structuur en in de Brettenroute, en verminderde mogelijkheden het gebied optimaal in te richten. Gepleit wordt dan ook voor een combinatie van de verlegde N5 met de Seineweg. Om dezelfde reden is het van belang om bij de ontwikkeling van het toekomstige bedrijfsterrein Geuzenveld-Noord

doorgaande autoverbindingen in noord-zuidrichting te vermijden (sluipverkeer).

### 6.1.2 Spoorwegen

De Brettenzone wordt aan de zuidzijde en voor een deel ook aan de noordzijde begrensd door spoordijken. Vanaf de Seineweg buigt de noordelijke sporenstrook af richting Haarlemmertrekvaart en doorsnijdt het plangebied. De zuidelijke spoordijk is grotendeels niet meer in gebruik. Deze loopt langs het Westerpark tot aan de Australiëhavenweg. Voor een deel is het ballastbed verwijderd en weer opgehoogd tot N.A.P. De spoordijk langs de noordrand is fors van afmetingen. In de uiterste oosthoek van het plangebied bevindt zich een groot rangerterrein waardoor er van enige fysieke of visuele relatie met de Spaarnammerbuurt geen sprake is. Ook ter hoogte van Teleport beslaat het sporenpakket veel ruimte. In noord-zuidrichting wordt het gebied ter hoogte van Teleport doorsneden door de railverbinding Amsterdam-Schiphol. Deze rail staat op poten. De rails in oost-westrichting zijn bedoeld voor zowel goederen- als personenvervoer.

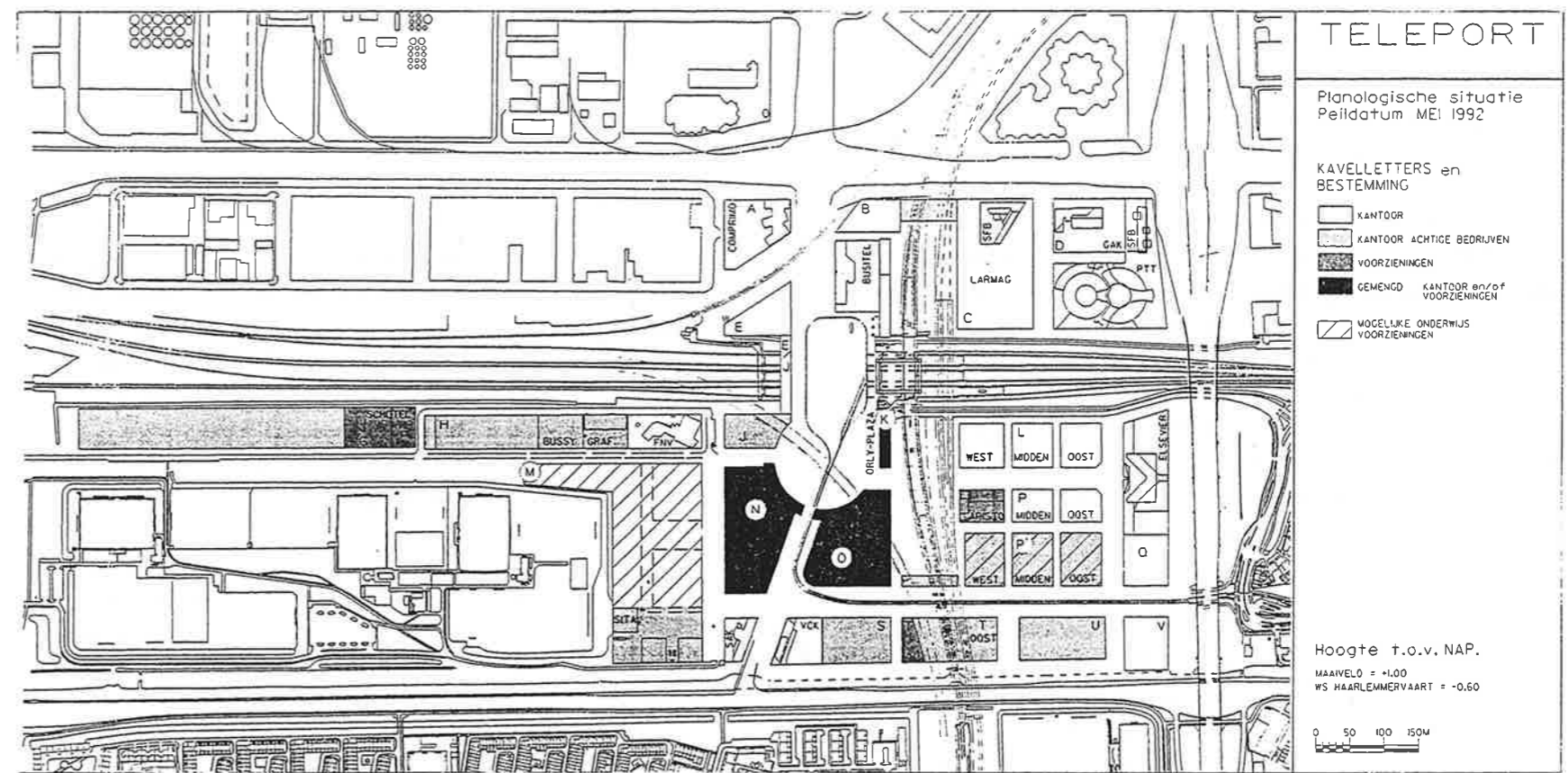
Het streven naar vervanging van de auto door milieuvriendelijker vervoermiddelen brengt een noodzakelijke verbetering van het spoorwegstelsel met zich mee. Voor de Brettenzone heeft dit de volgende consequenties:

- de mogelijke aanleg van een nieuw spoorwegtracé parallel aan de Westrandweg tussen de Schiphollijn en de Haarlem- en Hemlijn, mede ter ontsluiting van een inland-terminal voor overslag van weg-, scheeps- en luchtvracht in het Westelijk Havengebied (zo mogelijk tevens ten behoeve van een personenvervoerverbinding tussen Schiphollijn en Haarlemlijn);
- de aanleg van een nieuw station Geuzenveld op de Haarlemlijn, ter ontsluiting van het bedrijventerrein Geuzenveld-Noord en van nieuwe woongebieden in Geuzenveld-West (het Programma Ruimtelijke Vernieuwing 1991 gaat uit van realisering in 1996);
- het besluit dat Schiphol en Centraal Station haltes worden van het net van hoge snelheidstreinen betekent dat er een tracé voor de hoge snelheidslijnen vastgesteld dient te worden;
- spoorverdubbelingen op grote delen van het NS-net;
- aanleg van verbindingbogen, waaronder de Hemboog (te ontwikkelen tracé voor 1995) en de boog die de lijn Haarlem-Amsterdam met de Hemlijn verbindt (studieproject, te reserveren tracé na 1995).

De Haarlemlijn wordt, mede om de noodzakelijke boogstraat van de TGV te halen, verlegd van 'hol' naar 'bol'. Het nieuwe station Geuzenveld wordt gesitueerd aan deze 'bolling' in Geuzenveld- Noord ter hoogte van sportpark De Eendracht. Op dit tracé wordt dan het personenvervoer richting Amsterdam-Haarlem en Amsterdam-Schiphol (TGV) gebundeld met het goederenvervoer Amsterdam-Haarlem, Schiphol-Westpoort en Schiphol- Zaandam. Voorwaarde voor een optimale benutting van de Brettenzone als groene scheg is een zo noordelijk mogelijk gelegen tracé van het sporenpakket.

### 6.1.3 Tram- en bustracé's

Voor wat betreft het vervoer per tram gaat het Structuurplan uit van de aanleg van de ringsneltram van Sloterdijk naar Amsterdam-Zuidoost, een verlenging van de tramlijn door Geuzenveld naar het nieuwe station Geuzenveld en de aansluiting van het toekomstige station Geuzenveld op een radiale stedelijke raillijn (studieproject). Het station Sloterdijk is een van de vervoersknooppunten van Amsterdam. Dit betekent dat hier overstapmogelijkheden van streek- naar



kaart 21 Stedebouwkundig Programma van Eisen Amsterdam Teleport

stadsniveau worden geboden. Het station Sloterdijk is het eindpunt voor de trams 12 en 14. Deze gaan respectievelijk naar het Amstelstation en het Flevopark. Tramlijn 13 zal naar het toekomstige station Geuzenveld worden doorgetrokken. Deze loopt via Geuzenveld-Slotermeer naar het Centraal Station. Een veertiental busdiensten doet momenteel het station Sloterdijk aan (inclusief sneldiensten).

### 6.1.4 Fietspaden en voetpaden

Het Structuurplan stelt dat het fietsgebruik bevorderd moet worden en dat recreatieve routes ook het fietsgebruik op langere afstand dienen te stimuleren. Het hoofdnet fiets van het structuurplan geeft de minimaal benodigde routes voor de toekomst. De Brettenroute door de Brettenzone is er hier één van. De Brettenroute is tevens opgenomen in provinciale en gemeentelijke nota's betreffende de randstadgroenstructuur.

Door het gebied lopen momenteel verschillende fietsroutes in noord-zuidrichting. In oost-westrichting zijn nog geen doorgaande fietsroutes aanwezig. Van de Brettenroute is nog uitsluitend het gedeelte aangelegd dat loopt door het Westerpark en langs het terrein van de voormalige gasfabriek. Niettemin is het mogelijk om van oost naar west door het gebied te fietsen. De route kent echter veel omleidingen, het profiel is smal, gedeelten zijn niet verhard en deels moeten in het gebied aanwezige (auto)wegen gevolgd worden.

Veel aangelegde voetpaden zijn in het plangebied niet aanwezig, behalve in het Westerpark en omgeving, waar ze meestal gekoppeld zijn aan wegen en fietspaden. Wel zijn er in het gebied onverharde paden en fietspaden aanwezig die als voetpad te gebruiken zijn. Deze voetpaden kunnen een bijdrage leveren aan de beleving en het gebruik van het gebied.

## 6.2 Bedrijvigheid

### 6.2.1 Amsterdam Teleport

Het nevencentrum Amsterdam Teleport wordt als kantorenlokatie verder ontwikkeld, waarbij de nadruk ligt op telecommunicatie-intensieve bedrijven. Teleport kan beschouwd worden als een stedelijk centrum, gesitueerd rond een knooppunt van openbaar vervoer, waar voornamelijk kantoren en hoogwaardige bedrijvigheid worden gerealiseerd. Het dankt zijn naam aan de aanwezigheid van een hoogwaardig telecommunicatie-kabelnet, waardoor het uitermate geschikt is voor bedrijven met behoefte aan telecommunicatiemiddelen. Teleport draagt voor Amsterdam het imago uit van een hoogwaardig internationaal handelscentrum, met een optimale bereikbaarheid per waterweg, autoweg, luchtweg en per telecommunicatie.

Amsterdam Teleport is voor een gedeelte reeds gerealiseerd. In 1992 is een nieuw Stedebouwkundig Programma van Eisen door de gemeenteraad vastgesteld, dat de basis is bij de verdere planontwikkeling. Het gebied kenmerkt zich door een stenige werkomgeving met relatief hoge gebouwen en een hoge gemiddelde floor space index. Er wordt zo veel mogelijk gebouwd met straatwanden. Er is relatief veel parkeergelegenheid in het gebied, dat zijn oorzaak vindt in het feit dat voor de inmiddels gerealiseerde bebouwing het lokatiebeleid nog niet van toepassing was. In Teleport zal naar verwachting een Nederlands hoogste gebouw verschijnen. Deze toren van circa 200 meter hoogte zal van grote afstand zichtbaar zijn, en ook meespelen in de beleving van de skyline van de Brettenzone.

De bereikbaarheid van Teleport is voor het openbaar vervoer en vooralsnog voor de auto goed geregeld. Hierbij moet worden opgemerkt dat de bereikbaarheid voor de auto zal inboeten, naarmate Teleport verder wordt ingevuld, omdat de capaciteit van de auto-ontsluiting van Teleport niet wordt uitgebreid. De aansluiting op het Rijkswegennet wordt verbeterd na aanleg van de Westrandweg, maar de capaciteit van de daartoe leidende wegen zal gelijk blijven (Basisweg, Radarweg, Transformatorweg). De ontsluiting per openbaar vervoer zal wel verdere verbetering ondergaan door aanleg van onder meer de ringsneltram. Inmiddels wordt het lokatiebeleid op Teleport toegepast. Voor de Brettenroute is in het Stedebouwkundig Programma van Eisen ruimte gereserveerd.

### 6.2.2 Geuzenveld-Noord

In het verleden werd het gebied gereserveerd voor een zogenaamd vierde-generatie-terrein, dat wil zeggen een terrein ten behoeve van hoogwaardige bedrijven in een groene omgeving.

Naar aanleiding van de voorgenomen vestiging van een groot bedrijf werd een aantal jaar geleden een stedenbouwkundig plan opgesteld voor bebouwing van dit gebied. Maximaal 50% van het uit te geven gebied mocht worden bebouwd of verhard. Een brede groenstrook liep langs de hoogwaterkering aan de noordzijde van het gebied, waarin ook de Brettenroute opgenomen was. De uiteindelijke realisering is gestrand omdat de bodem ernstiger verontreinigd bleek te zijn dan tot dan toe was aangenomen.

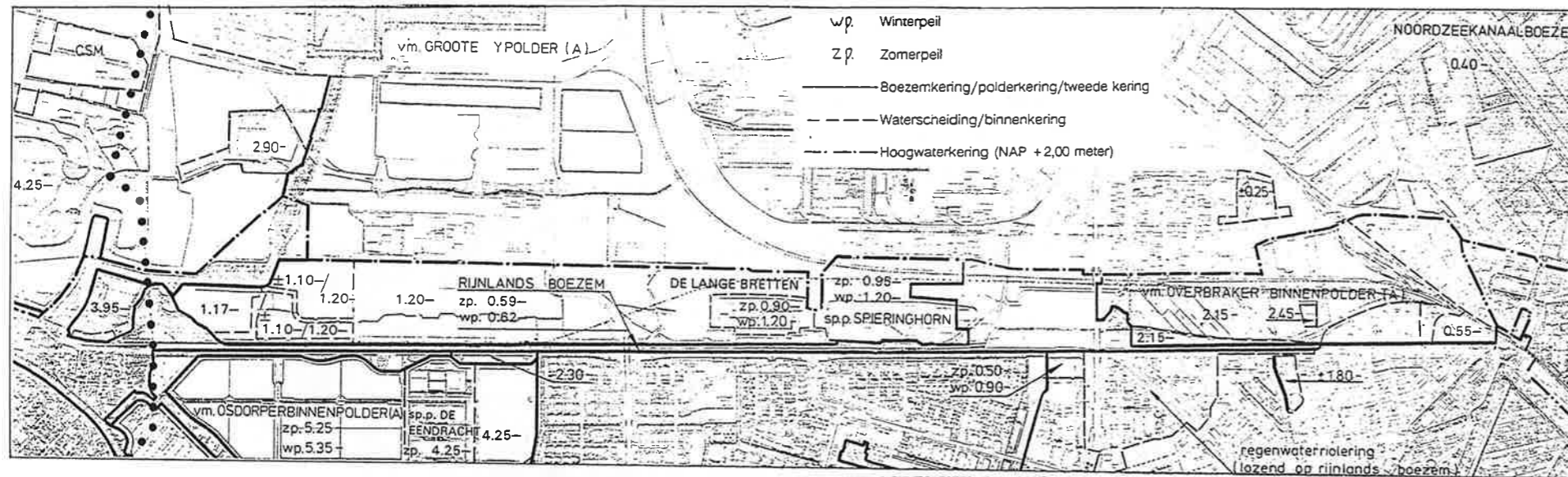
De bestemming van Geuzenveld-Noord tot terrein voor hoogwaardige bedrijven houdt verband met de bijdrage die Amsterdam moet leveren aan de opvang van de ruimtelijk-economische expansie van Schiphol. Hiertoe zijn de realisering van bedrijfsterreinen op de as Amsterdam-Schiphol (met name ten behoeve van luchthavengeoriënteerde bedrijven) en verbeteringen van de infrastructuur noodzakelijk. Teneinde het groene karakter van de Brettenzone zo veel mogelijk te behouden, gaat het huidige Structuurplan uit van bedrijven met een lage bebouwingsdichtheid in een parkachtige omgeving, waarbij in het bijzonder aandacht besteed moet worden aan landschappelijke inrichtingseisen en beheer van het gebied. Het Programma Ruimtelijke Vernieuwing 1992 geeft voor Geuzenveld-Noord als indicatie 10 ha terrein ten behoeve van kantoorachtige bedrijven met een floor space index van 1; de helft zou voor het jaar 2000 en de andere helft in de periode 2000-2005 gerealiseerd kunnen worden. In de Structuurplan-uitwerking voor de Westrand is gekozen voor een geconcentreerde opzet van Geuzenveld-Noord, onder meer in verband met het te realiseren station. Vanuit het oogpunt van ecologie, inrichtingsmogelijkheden van de gebieden in de omgeving en vanuit het belang van de groene recreatieve verbinding is deze geconcentreerde opzet te verkiezen boven een meer gespreide bebouwing.

Inmiddels is het lokatiebeleid van kracht geworden. Onduidelijk is nog of Geuzenveld-Noord aangemerkt kan worden als een B- of een C-lokatie. Indien Geuzenveld-Noord bestempeld wordt als een zgn. C-lokatie op grond van de huidige bereikbaarheid, dan zal er sprake zijn van bedrijven met een hoge auto-afhankelijkheid en een relatief laag aantal

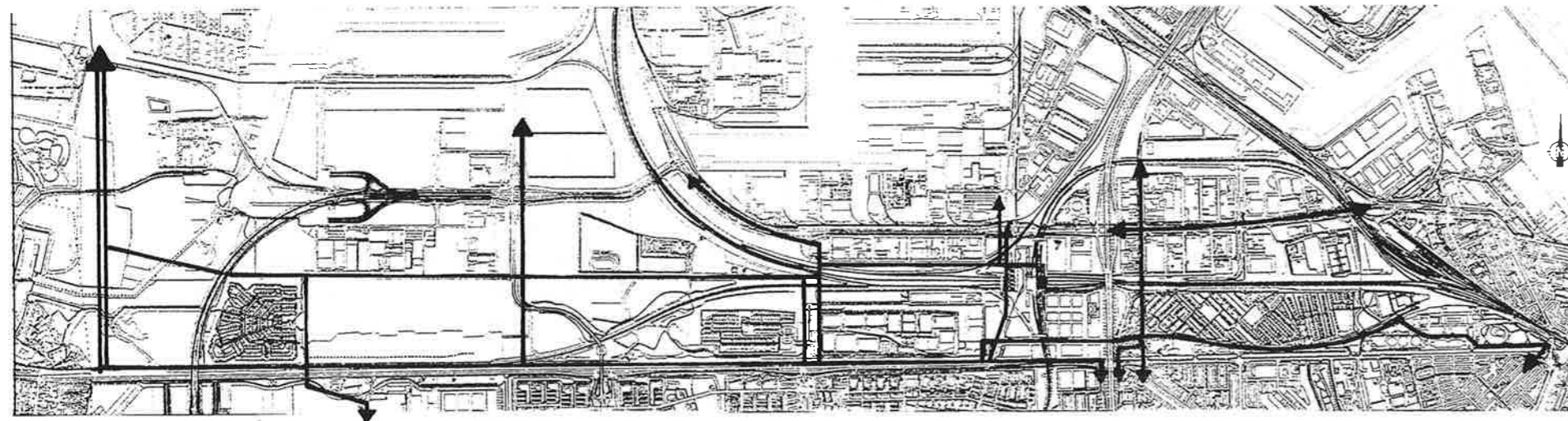
arbeidsplaatsen en bezoekers. Het soort bedrijven dat zich in dit geval in Geuzenveld-Noord vestigt, kan dan liggen in de sfeer van groothandel, transport en distributie en industriële productiebedrijven. Ook vestiging van kleinschalige, hoogwaardige en arbeidsextensieve bedrijvigheid is echter mogelijk, zoals bedrijven met een sterk geautomatiseerde produktietechniek en een hoogwaardig produkt. Uitgesloten zijn winkels, kantoren, openbare gebouwen, onderwijsinstellingen, en instellingen op het gebied van de gezondheidszorg. Mogelijk zal, als gevolg van een verbeterde ontsluiting per openbaar vervoer (na onder meer de realisatie van het station) Geuzenveld-Noord aangemerkt worden als een B-lokatie. Een B-lokatie is bestemd voor bedrijvigheid met een relatief lage auto-afhankelijkheid en een relatief hoog aantal werknemers of bezoekers. Het soort soort bedrijven dat zich in dit geval in Geuzenveld-Noord zal kunnen vestigen, ligt meer in de sfeer van kantoorachtige bedrijven, openbare gebouwen, arbeidsintensieve productiebedrijven en dergelijke.

Wanneer Geuzenveld-Noord wordt aangemerkt als een C-lokatie zal de inrichting van het bedrijfengebied en de directe omgeving een meer extensief karakter krijgen dan bij een B-lokatie. Het is in dat geval gewenst te streven naar een zekere menging van bedrijvigheid, waarbij kan worden gedacht aan een gebied waarin zich grootschalige productiebedrijven vestigen met daarlangs een strook met kleinschaligere bedrijven. Van deze laatste categorie bedrijven kan worden verwacht dat zij meer aandacht besteden aan de architectuur en aan de inrichting van het bedrijfsterrein, met bijvoorbeeld een voorgeschreven minimum aan groen, waardoor een goede overgang kan worden gemaakt naar het openbare groen.

Indien Geuzenveld-Noord wordt aangemerkt als B-lokatie bestaan er meer mogelijkheden om het gebied een aantrekkelijk aanzien te geven. Bij het type bedrijven dat zich dan zal vestigen kan verwacht worden dat veel aandacht besteed wordt aan de architectuur en aan de inrichting van het werkgebied. Dit zal de kwaliteit van de Brettenzone als groene zone en de belevingswaarde van het gebied ten goede komen. Door de relatief lage parkeernorm (in vergelijking met een C-lokatie) zullen er geen velden vol 'blik' ontstaan, hetgeen eveneens een positieve invloed heeft op de belevingswaarde van het gebied.



kaart 22 Waterhuishouding



kaart 23 Bestaande en gereserveerde kabel- en leidingtracés

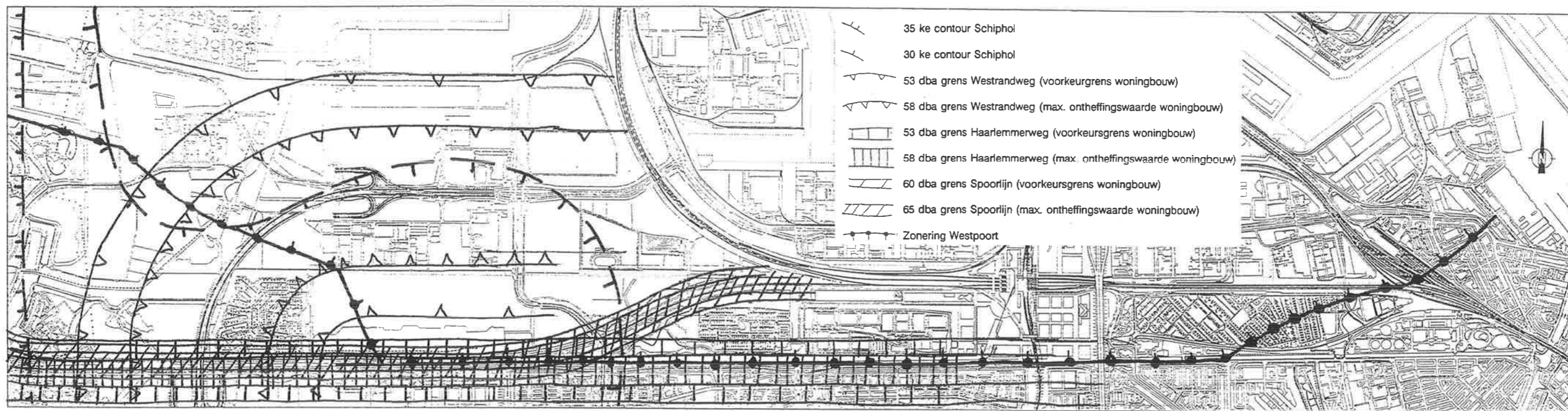
## 7 CIVIELTECHNISCHE EN MILIEU-HYGIËNISCHE ASPECTEN

### 7.1 Civieltechnische gegevens

#### 7.1.1 Waterhuishouding

Kaart 22 geeft de verschillende polderpeilen en waterkeringen weer. In het gebied bevinden zich boezemwateren van de Rijnlandboezem en van de Noordzeekanaalboezem. Op de Haarlemmervaart wateren twee polders af, de Overbraker Binnenpolder in het oosten en de Lange Bretten in het westen. Het tussenliggende gedeelte bij Amsterdam Teleport en Bos en Lommer watert op natuurlijke wijze af. De Lange Bretten kent diverse compartimenten. De Kluut heeft een overloopsysteem naar het volkstuintpark De Grootte Braak. Het sportpark Spieringhorn heeft een aparte peilbeheersing door middel van een stuw en de volkstuintparken De Bretten en de Grootte Braak hebben windmolentjes om het peil op te voeren teneinde het hogere zomerpeil te bewerkstelligen. De Overbraker Binnenpolder heeft een peil van -215 cm NAP. Het wordt bemalen vanuit een gemaal bij het gasverdeelstation. In het veenweidegebied ligt het maaiveld maar weinig boven het waterpeil in de sloten. Het sportpark Transformatorweg heeft een eigen opvoergemaaltje. De waterstand van de schoolwerktuinen wordt afzonderlijk geregeld en heeft een peil van -245 cm NAP. Het gebied ten noord-oosten van het Verbindingskanaal behoort tot de Houtrakpolder. Het water watert grotendeels natuurlijk af. De voormalige akkers en weilanden, nu het Geuzenbos, hebben een peil van -380 cm NAP en wateren af op het sierwater van het recreatiegebied Spaarnwoude. Het gebied de Heining loost op de Houtrakpolder via het recreatiegebied Spaarnwoude.

De beschikbare gegevens zijn ontoereikend om gedetailleerde uitspraken te doen over de bodemvochtigheid.



kaart 24 Milieu: geluidhinder

### 7.1.2 Bodemstructuur

Het gebied bestond oorspronkelijk uit veenweidegebied dat aan de noordzijde begrensd wordt door de Spaarnwouderdijk en de Spaarndammerdijk uit de dertiende eeuw. Noordelijk daarvan lagen de ingepolderde delen van het IJ. In 1959 werd begonnen met de werkzaamheden voor het opspuiten van het Westelijk Havengebied. De hoogwaterkering ligt op de rand van het opgehoogde Havengebied.

Grote delen van de Brettenzone zijn opgehoogd met veen, klei en zand uit de havens van het Noordzeekanaal. In sommige delen is er niet opgehoogd en is het oorspronkelijke bodemprofiel nog intact. Ter plekke van het Geuzenbos komt jonge zeeklei (op veen) aan de oppervlakte. Ten oosten van de rijksweg 10 en bij Halfweg komen nog restanten veenweidegebied voor. De oorspronkelijke bodemopbouw bestaat uit een deklaag van de Westlandformatie, bestaande uit ca drie meter Hollandveen, gevolgd door zandige klei, kleiig zand en fijne zanden van de afzettingen van Calais. Onder deze deklaag ligt het fijne zand van de formatie van Calais. Het meeste van de in het gebied later opgespoten gronden bestaan uit veen, klei en zand uit de havens en het Noordzeekanaal.

### 7.1.3 Kabels en leidingen

Grote delen zijn in de winter vochtig tot nat, maar in de zomer zakt het grondwater onder het maaiveld. Ook het gebied ten noordoosten van het Verbindingskanaal kent vermoedelijk een hoge bodemvochtigheid in de winter, terwijl het gebied in de zomer uitdroogt. De hoogwaterkering langs de noordgrens van het plangebied zorgt voor de bescherming van de Randstad bij een mogelijke calamiteit bij de sluizen van IJmuiden. Verder heeft ook de voormalige spoorbaan aan de zuidgrens van het plangebied een waterkerende functie.

De gereserveerde en in gebruik zijnde tracé's voor kabels en leidingen staan op kaart 23 weergegeven.

## 7.2 Milieuhygiënische aspecten

### 7.2.1 Geluidhinder

De Brettenzone ligt binnen de invloedssfeer van diverse geluidbronnen. Geluidhinder legt beperkingen op aan een aantal geluidgevoelige bestemmingen, welke zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder. Zo is woningbouw niet toegestaan binnen de 35 Ke-contour van Schiphol. Voor industrie- en verkeerslawaaï geldt dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals wonen, onderwijs, medische voorzieningen en woonwagenterreinen niet gerealiseerd kunnen worden bij een gevelbelasting van 55dB(A), en tussen de 50 en 55 dB(A)-contour uitsluitend onder bepaalde voorwaarden. De recreatie wordt wettelijk niet gerekend tot de geluidgevoelige bestemmingen en is daarmee niet opgenomen in de Wet Geluidhinder. De Provincie volgt de beleidslijn om campings en volkstuinten met een overnachtingsmogelijkheid, gelegen binnen de 55 dB(A)-contour, te weren. De gemeente kan een dergelijk aanvullend beleid nu zelf vaststellen. De genoemde dB(A)-waarden betreffen het geluidniveau binnenshuis. De normen die gelden voor de zgn. geluidgevoelige bestemmingen kunnen niet zonder meer worden toegepast op de recreatie. Voor recreanten die overdag buiten vertoeven zijn mogelijk andere normen van belang. Er is nauwelijks onderzoek gedaan



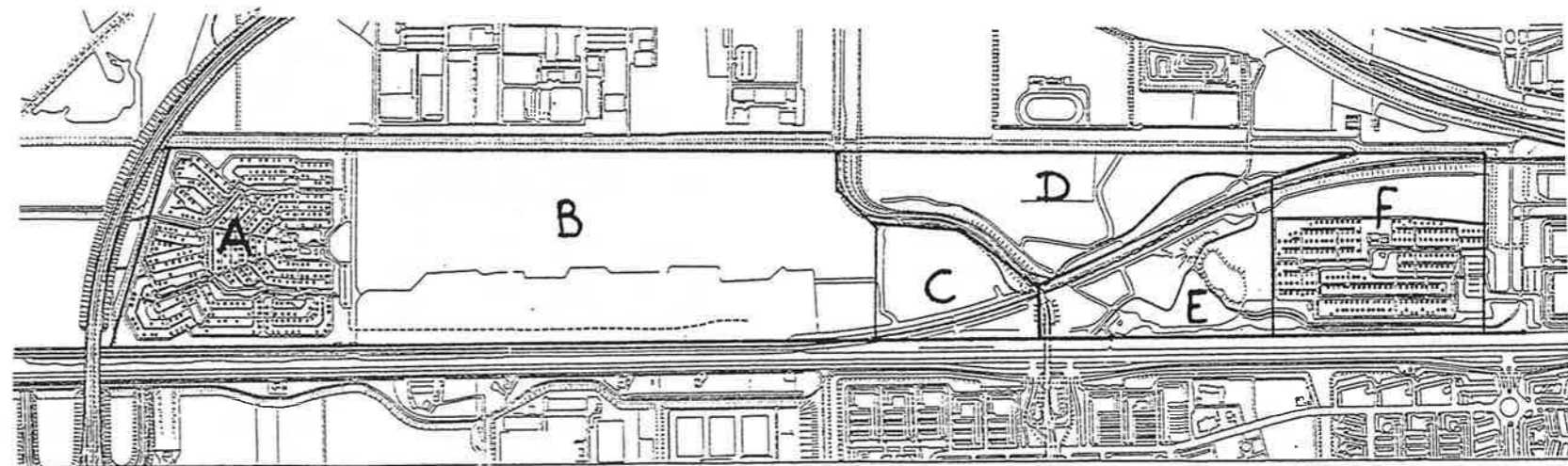
of beleid ontwikkeld met betrekking tot de relatie tussen geluid en verschillende typen recreatie. In het rapport "Kansen voor recreatie" (als onderdeel van het Plan van Aanpak Schiphol) is een schema opgenomen dat enig inzicht geeft in de gevoeligheid van diverse recreatievormen voor geluidhinder. Zo zijn activiteiten als sporten, zonnen en picknicken minder gevoelig voor geluid dan recreatief wandelen en recreatief fietsen. Om een indruk te krijgen van de geluidbelasting in het gebied zal in het navolgende een globale beschrijving gegeven worden van de mate van vliegtuig-, industrie- en verkeerslawaaai. Ter illustratie zijn op kaart 24 de Ke-contour van Schiphol, de zonering van Westpoort en de isofonen van de Haarlemmerweg (deels) en de spoorlijn (deels) aangegeven.

#### **Vliegtuiglawaaai**

De Brettenzone ligt buiten de z.g. 35 Ke-contour van Schiphol. De gemeente Amsterdam houdt overigens voor woningbouw momenteel de 30 Ke-contour aan; deze loopt ter hoogte van de Australiëhavenweg door het gebied. Voor de Brettenzone is de huidige overlast van vliegtuiglawaaai gering; alleen het gebied ten westen van de Australiëhavenweg ondervindt mogelijk enige hinder. Intensivering van het vierbanenstelsel, dan wel aanleg van de vijfde baan, zal voor de Brettenzone nauwelijks gevolgen hebben. Wel zal naar verwachting het recreatiegebied Spaarnwoude, bij een eventuele aanleg van de vijfde baan, meer geluidhinder ondervinden. Overigens ligt het recreatiegebied Spaarnwoude gedeeltelijk binnen de 35 Ke-contour.

#### **Industrielawaaai**

Voor Westpoort is een geluidzonering opgesteld (momenteel ter beoordeling bij de Kroon). Deze is gebaseerd op de bestaande en de te verwachten ontwikkeling van de bedrijvigheid in dit gebied. De zonering is van belang met het oog op de bestemmingen die mogelijk zijn in de wijde omgeving. De Brettenzone ligt voor het overgrote deel binnen de 55 dB(A)-contour; het meest oostelijke deel (Westerpark en terrein van de Westergasfabriek) en het meest westelijke deel (volkstuintencomplex De Grootte Braak, De Kluut, De Grootte Braak en het Geuzenveld), alsmede een belangrijk deel van het recreatiegebied Spaarnwoude zijn gelegen tussen de 50 en de 55 dB(A)-contour. Opgemerkt kan nog worden dat de in het zoneringvoorstel weergegeven contouren als maxima gehanteerd dienen te worden. De werkelijke geluidhinder van de bedrijven zal in veel gevallen (aanzienlijk) lager zijn, afhankelijk van de ligging van de bedrijven, eventuele geluidwerende voorzieningen, en een lagere geluidproductie van bedrijven dan is toegestaan.



kaart 25 Deelgebieden bodemverontreiniging

#### **Verkeerslawaaai**

De Brettenzone wordt begrensd en doorsneden door autowegen (Haarlemmerweg, Rijksweg 10), spoorwegen (Haarlemlijn, Hemlijn en Ringspoorweg) en tramlijnen (lijnen 12 en 14). In de toekomst zal de infrastructuur zich verder uitbreiden (zie hoofdstuk 6) en zorgen voor een verdere toename van het verkeerslawaaai. Ook het motorcross-terrein, gelegen tussen het plangebied en de Noordzeeweg is een bron van geluidhinder.

Geconcludeerd kan worden dat de Brettenzone met name hinder ondervindt van industrielawaaai en verkeerslawaaai. De overlast van vliegtuiglawaaai wordt gering geacht. De Brettenzone kan als gevolg van de gesignaleerde geluidhinder dan ook niet getypeerd worden als een rustig gebied; een bepaalde mate van geluidhinder is een kenmerk van het gebied. Alleen geluidwerende voorzieningen kunnen de geluidhinder beperken. Bij de aanleg van Westrandweg zullen langs het volkstuintenpark De Grootte Braak geluidschermen worden aangebracht. Realisering van geluidgevoelige bestemmingen, zoals wonen, is in de Brettenzone in principe onmogelijk. Verblijfsrecreatie, waaronder overnachtingsmogelijkheden op volkstuinterreinen, kan als ongewenst beschouwd worden. Ten aanzien van dagrecreatieve voorzieningen hoeven vanuit het oogpunt van geluidhinder geen beperkingen te worden gesteld. Wel is het gewenst om activiteiten die gevoelig zijn voor geluidhinder op (de meest)

rustige plekken te situeren. Dit geldt onder meer voor recreatieve wandel- en fietsroutes (waaronder de Brettenroute).

#### **7.2.2 Bodemverontreiniging**

In de Brettenzone bevinden zich een aantal lokaties waarvan vaststaat dat de bodem sterk verontreinigd is. Dit zijn het terrein van de Westergasfabriek en het gebied Geuzenveld-Noord.

#### **Het terrein van de Westergasfabriek**

De bodem in dit gebied is ernstig verontreinigd. De uitkomsten van het saneringsonderzoek en het saneringsvoorstel liggen momenteel ter goedkeuring bij het Rijk en de Provincie. Met de sanering is een bedrag van 16 à 23 miljoen gulden gemocid. Dit jaar worden de toezeggingen van het Rijk met betrekking tot de sanering verwacht. Pas dan kan het definitieve inrichtingsplan opgesteld worden en kan begonnen worden met de uitvoering.

#### **Geuzenveld-Noord en omgeving**

Met het oog op de beoogde realisering van bedrijven in Geuzenveld-Noord is een historisch en een nader bodemonderzoek gedaan naar mogelijke verontreiniging. Het gebied van de Seinweg tot en met het Volkstuinpark de Grootte Braak is in het onderzoek betrokken (in totaal 150 ha). Vaststaat dat delen van het gebied ernstig verontreinigd zijn.

Vanaf 1959 is het gebied, dat tot 1960 een agrarisch gebruik kende, gebruikt als baggerbergplaats en opgehoogd met klei,

veen en zand, afkomstig uit de verdieping van het Noordzeekanaal, de aanleg van havens en dergelijke. Van 1968 tot 1974 is een deel van het terrein in gebruik geweest als puinstortplaats van de Stadsreiniging. Bij de aanleg van de Australiëhavenweg en de verlegging van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem dwars door de voormalige stortplaats bleek dat in het verleden ook chemisch afval was gestort. Ook buiten de oorspronkelijke stortplaatsen is afval en puin gestort.

Op basis van het historisch en nader bodemonderzoek kan geconcludeerd worden dat in alle deelgebieden (kaart 25) plaatselijk verontreinigingshaarden in grond en/of grondwater voorkomen, die als ernstig worden gekarakteriseerd en waarvoor sanering noodzakelijk is. De noodzaak tot en de wijze van saneren hangen af van de huidige en de toekomstige bestemming van de verschillende onderdelen van het gebied en van de aard van de verontreiniging en van de ernst van de risico's. Het nader onderzoek zal gevolgd worden door een saneringsonderzoek, een saneringsplan en uiteindelijk de sanering zelf. Dit zal vele jaren vergen. Als de uitslag voor bepaalde delen van het gebied meevalt, kan echter in 1993 voor die delen al een principe-uitspraak gedaan worden over de functies die mogelijk zijn. Voor de overige delen zal dit aanzienlijk langer duren.




### 7.2.3 Lokatie grofvuilstort

In het zuidwesten van de provincie Noord-Holland wordt een terrein voor een grofvuilstortplaats gezocht. Hiertoe zijn door de Provincie in Westpoort en in de aangrenzende Houtrakpolder in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude drie lokaties geselecteerd. Vervolgens is een milieueffectrapportage opgesteld, waarin voor elk van de drie lokaties is beschreven wat de gevolgen zijn voor het milieu, wanneer ze worden ingericht voor de opslag van grofvuil.

Een van de terreinen is het Geuzenbos. De uitkomsten van het onderzoek gaven niet direct aanleiding tot een keuze. Inmiddels zijn de slibvelden van de suikerfabriek in Halfweg beschikbaar gekomen. In overleg met de Provincie beziet de gemeente Amsterdam thans de mogelijkheden om de voormalige slibvelden in de Houtrakpolder bij de keuze voor een stortlocatie te betrekken. Inrichting van een grofvuilstortlocatie op het terrein van het Geuzenbos brengt met zich mee dat dit terrein pas na beëindiging van het storten, na 10 à 20 jaar, voor de recreatie kan worden ingericht.



kaart 26 Geuzenbos: lokatie grofvuilstort

-  Geuzenbos 1e fase: gerealiseerd
-  Geuzenbos 2e fase
-  Locatie grofvuilstort, in studie

## 8 SOCIALE VEILIGHEID

Uitgangspunt is dat het gebied voor de gebruikers zonder angstgevoelens toegankelijk moet zijn. Concreet moeten er dus prettige en veilige routes geboden worden van de stations naar de woon- en werkgebieden en dient bij het maken van het inrichtingsplan voor de Brettenroute veel aandacht besteed te worden aan het aspect sociale veiligheid. Uitgangspunt is dat er minimaal een sociaal veilig alternatief moet zijn voor zowel het woon-werkverkeer (voetgangers en fietsers) als het recreatieve (fiets)verkeer.

Er zijn een aantal mogelijkheden om de sociale veiligheid te bevorderen. Genoemd kunnen worden:

- bundeling van het verkeer;
- een goede straatverlichting (niet alleen de route verlichten, maar ook de omgeving);
- extra aandacht voor de vormgeving van tunnels en bruggen;
- het creëren van zicht op de routes vanuit de omgeving en omgekeerd;
- zorgdragen voor een attractieve omgeving;
- een duidelijke scheiding tussen privé- en openbaar gebied;
- het bevorderen van de sociale controle door bijvoorbeeld publieksfuncties in het gebied te realiseren.

De eisen die aan een route of gebied gesteld worden vanuit het oogpunt van sociale veiligheid kunnen strijdig zijn met de belangen vanuit onder meer de ecologie of vormgevingswensen (creëren van beschutting, spanning). Niet elke route hoeft echter sociaal veilig te zijn, mits de gebruiker de keuze geboden wordt om een veilige te kiezen.

## 9 BEHOEFTE AAN RECREATIEVE VOORZIENINGEN

Het beleid op het gebied van de sport en de recreatie is erop gericht dat moet worden gezorgd voor een gevarieerd recreatiemilieu dat aansluit bij de wensen en voorkeuren van de verschillende bevolkingsgroepen in de stad. Geconstateerd kan worden dat de laatste jaren de belangstelling voor de meer ongebonden vormen van sport en recreatie sterk zijn toegenomen. Het met de fiets erop uit trekken en het wandelen in een natuurlijke omgeving zijn daarbij sterk favoriet. De mogelijkheden daartoe zijn vaak onvoldoende ontwikkeld. Zo is er een tekort aan goede fiets- en wandelroutes en moet ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebieden rond de stad belangrijk worden verbeterd. Verder zijn er nog steeds tekorten aan mogelijkheden om in een rustige omgeving te kunnen zonnen en vissen aan oevers van plassen en waterlopen.

De vraag naar volkstuinen is de laatste jaren gestabiliseerd. Verwacht wordt dat een verdere uitbreiding niet noodzakelijk is. Wel dient rekening te worden gehouden met een toenemende vraag naar nutstuinen.

Ten behoeve van de sport is in Amsterdam een rijk geschakeerd aanbod van voorzieningen aanwezig. Door de terugloop van de deelname aan een aantal veldsporten is aan een deel van de sportvelden een andere bestemming gegeven. Anderzijds is er nog steeds sprake van een groei bij de meer vrije vormen van sportbeoefening zoals hardlopen, schaatsen, surfen e.d., activiteiten waarvoor niet altijd specifieke voorzieningen nodig zijn maar waarbij gebruik wordt gemaakt van wegen, paden en het openbaar water.

Bij de inrichting van het openbaar gebied moet rekening worden gehouden met deze gebruikers. Een groot deel van de vrije tijd van bewoners wordt overigens in de woning en in de directe omgeving van de woning doorgebracht. Hierbij zijn het vooral ouderen, moeders met kinderen en lichamelijk gehandicapten die op de directe woonomgeving zijn georiënteerd. Het is daarom van belang dat maatregelen worden getroffen om de verblijfskwaliteit van de woonomgeving te verbeteren. Voorzieningen in de sfeer van speelplaatsen, ontmoetingsplekken e.d. waarvoor in de buurt geen plaats is kunnen mogelijk worden ingepast in de nabijgelegen groenstroken en parken.

Een en ander betekent dat voor de Brettenzone geen rekening gehouden hoeft te worden met uitbreiding van het areaal voor volkstuinen en sportterreinen. Bij het opstellen van inrichtingsplannen voor delen van de Brettenzone zal rekening gehouden moeten worden met het creëren van mogelijkheden voor ongebonden vormen van recreatie en sport (o.m. fietsen en wandelen in een natuurlijke omgeving).

Specifieke recreatieve voorzieningen waarvoor in de directe woonomgeving geen ruimte is, kunnen mogelijk in de Brettenzone een plaats vinden.

Meer algemeen is aandacht nodig voor een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van alle voorzieningen, ook voor gehandicapten (Checklist Lichamelijk Gehandicapten in de Stedebouw).



---

# ***DEEL B***

## ***Analyse, uitgangspunten en visie***



## 10 ANALYSE VAN HET GEBIED ALS GROENE SCHEG

### 10.1 De identiteit van het gebied

De Brettenzone wordt in de structuur van Amsterdam aangemerkt als groene scheg, hoewel deze enigszins afwijkt van de andere scheggen. Dit ligt aan de vorm (een lange smalle strook die tot diep in de stad reikt) en de ligging tussen een woon- en werkgebied (waarbij bovendien de milieuzone van het werkgebied geheel over de scheg valt). Daarnaast wordt de scheg onderbroken door Amsterdam Teleport en het toekomstige Geuzenveld-Noord en door de forse huidige en geplande doorsnijdingen van de infrastructuur.

De kwaliteit van de Brettenzone als groene scheg wordt dan ook aan andere elementen ontleend. Genoemd kunnen worden:

- de belangrijke oost-westverbinding tussen het stadscentrum, de aanliggende woongebieden en de groene gebieden buiten de stad;
- de bijdrage aan de gelede structuur en daarmee dus aan de kwaliteit van de stad;
- de scheiding tussen werk- en woongebied (buffer) en de potentie als verbinding tussen beide structuren (woon-werkrelatie);
- de belangrijke ecologische oost-west verbinding (schakel in de zone Amstelland-Spaarnwoude);
- de potentie als gebied met recreatieve mogelijkheden in de open lucht voor bewoners van de stad en met name voor de bewoners van de aangrenzende woongebieden.

Voor de groene scheggen wordt gestreefd naar een differentiatie per scheg. Dat wil zeggen dat deze elk een ander karakter zullen hebben (Studienota Stadsrand, 1992). Dat betekent dat de Brettenzone zich zal onderscheiden van de pastorale landschappen van Waterland en Amstelland, van het toekomstige grote bosgebied bij Diemen, van het romantische Amsterdamse Bos-park en van het bonte mozaieklandschap van de Amsterdamse westrand.

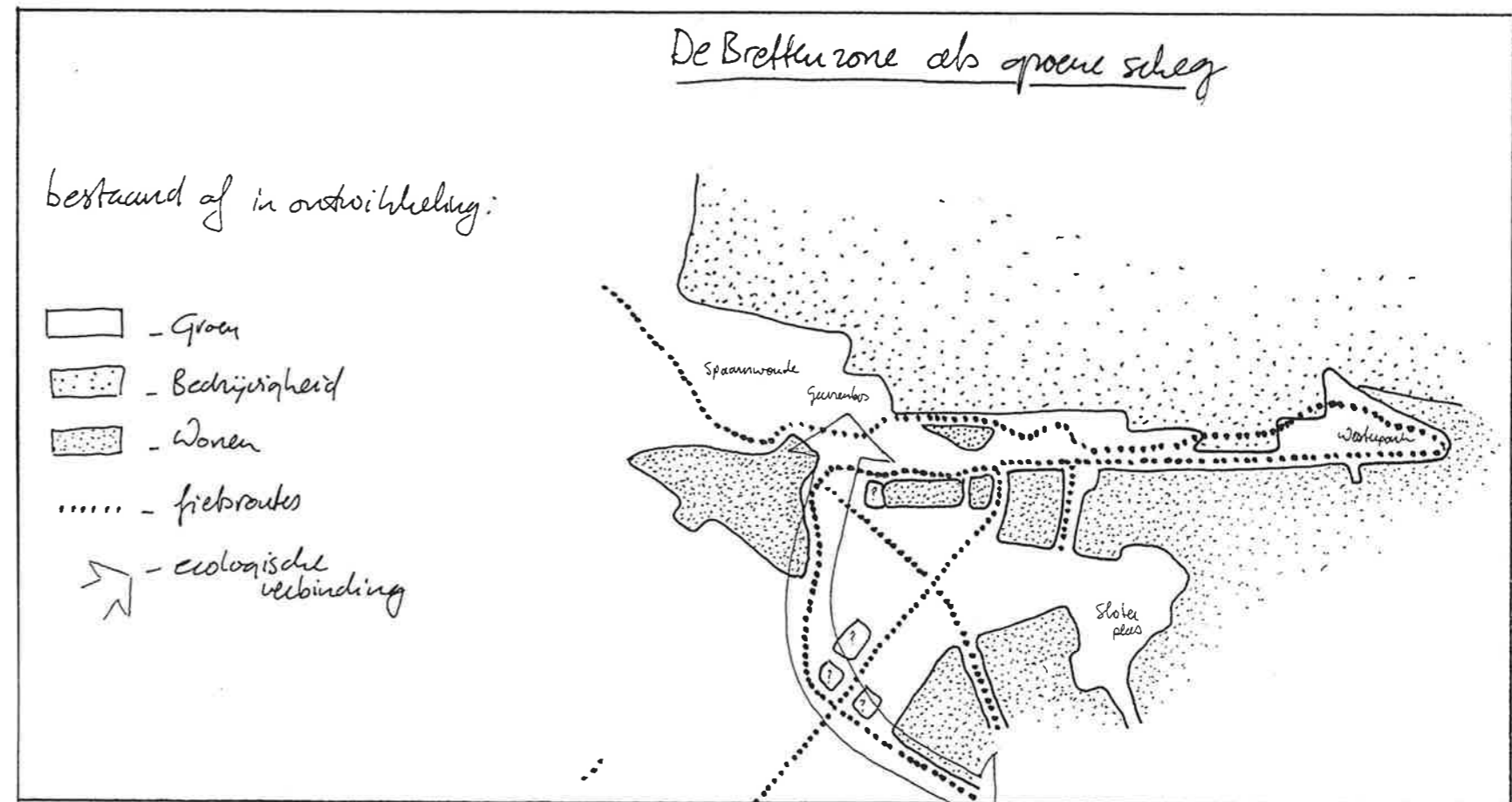
De huidige identiteit van de Brettenzone is vooral die van een z.g. 'contrastrijk ruigtelandschap'. Dat wil zeggen dat er een

sterk contrast bestaat tussen delen met een zeer modere bedrijfsbebouwing en gebieden met een ruige begroeiing, welke laatste op grotendeels spontane wijze is ontstaan. Door de verdere ontwikkeling van Amsterdam Teleport, Geuzenveld-Noord en de geplande infrastructuur zal dit contrast nog pregnanter worden.

Juist door het versterken van deze identiteit van 'contrastrijk ruigtelandschap' kan echter een zeer aantrekkelijk landschapsbeeld ontstaan met enerzijds zeer moderne hoogstedelijke elementen en anderzijds een ruig landschapsbeeld (dat zich zowel qua natuur als qua stadsrandverschijnselen vrij spontaan heeft ontwikkeld) en dat vooral op hoofdlijnen is geordend en ingericht. Voor enkele specifieke drukgebruikte plekken zal echter extra veel aandacht nodig zijn voor een gedetailleerde hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte (Amsterdam Teleport en Geuzenveld-Noord).

### 10.2 De ruimtelijke structuur

Gelet op de vorm van de Brettenzone en de ligging tussen een woon- en werklob ligt de betekenis van het gebied niet alleen in het 'gebied' als zodanig, maar ook in de aspecten van verbinding en geleiding. De Brettenzone vormt aan de westkant van de stad (in potentie) de belangrijkste groene oost-west verbinding van stadscentrum naar buiten. Van noord naar zuid bewerkstelligt de Brettenzone een scheiding, maar in potentie ook een verbindende structuur tussen het werkgebied Westpoort en de woongebieden in Amsterdam-West. In ecologisch opzicht is van belang dat de zone een belangrijke schakel vormt in de ecologische verbindingzone Amstelland - Spaarnwoude. Het gebied en zijn relaties worden hieronder nader geanalyseerd op basis van het ruimtelijke, het functionele en het ecologische aspect, waarbij tevens knelpunten worden aangegeven.



---

### 10.2.1 Het aspect van verbinding (oost - west)

#### *Ruimtelijk*

Ruimtelijk is in de Brettenzone van oost naar west sprake van continuïteit, in de zin van een aaneengesloten groen karakter, begeleid door de sterke belijningen van de Haarlemmervaart, de spoorlijnen en de hoogwaterkering (kaart 28a). Alleen Amsterdam Teleport vormt daarin een onderbreking. De continuïteit wordt ondersteund door een overal terugkerend beeld van ruige, vaak rietachtige beplantingen. Deze continuïteit van het groen is een voorwaarde voor het bestaan van de zones als onderdeel van de gelede stadsstructuur, maar heeft ook voor de kwaliteit van het gebied zelf grote waarde. Het maakt het mogelijk recreatiegebieden aan de stadsrand aan de stadsstructuur te koppelen.

De Haarlemmertrekvaart, structurerend (geweest) voor de ontwikkeling van de stad aan de westzijde, is als continue lijn van oost naar west niet ruimtelijk gemarkeerd. Het Westerpark en zijn uitbreidingen vormen een uitgesproken stedelijke openbare ruimte. Aan de westkant van de Brettenzone vormt de Groote Braak en omgeving met haar natuurlijke karakter een tegenpool.

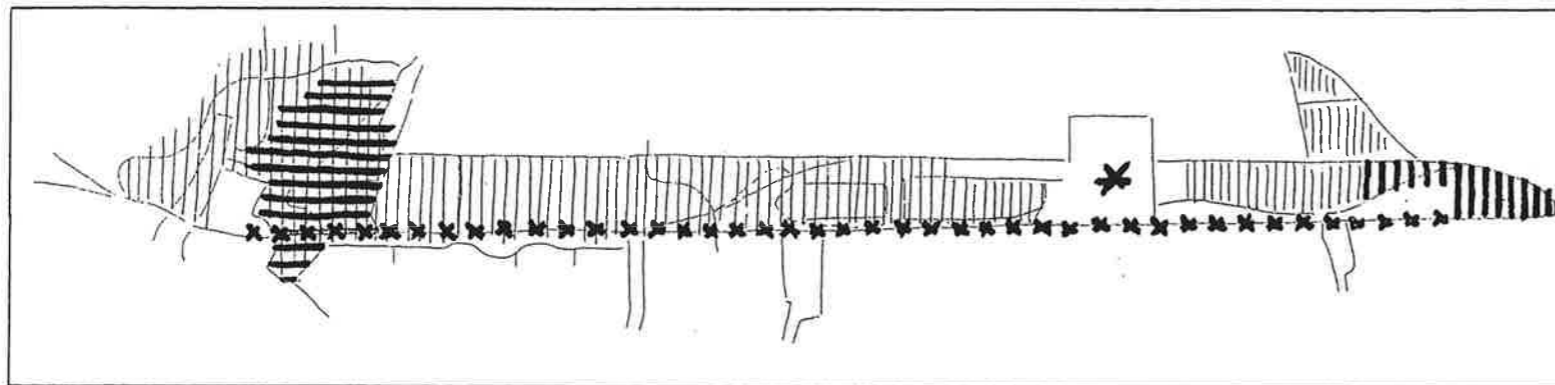
#### *Recreatief*

De hoofd-fietsroute van Westerpark tot Spaarnwoude (de Brettenroute) heeft geen herkenbaar profiel en geen herkenbaar tracé door de vele omleidingen. De overige oost-west-routes zijn eveneens van slechte kwaliteit, vooral qua routing en bestrating (kaart 28b).

#### *Ecologisch*

In oost-west richting is de ecologische verbindingfunctie van de Brettenzone belangwekkend (kaart 28c). Het gaat daarbij om het doordringen van de natuur van het Westpoortgebied en van Spaarnwoude / Groote Braak, tot diep in de stad. De Haarlemmertrekvaart vormt daarbij een 'natte verbinding', spoortaluds spelen een belangrijke rol in de 'droge verbinding'. De ontwikkeling van Amsterdam Teleport vormt een ecologische barriere. De afgraving van de oude spoorbaan die hier en der plaatsvindt is schadelijk voor de ecologische verbindingfunctie.





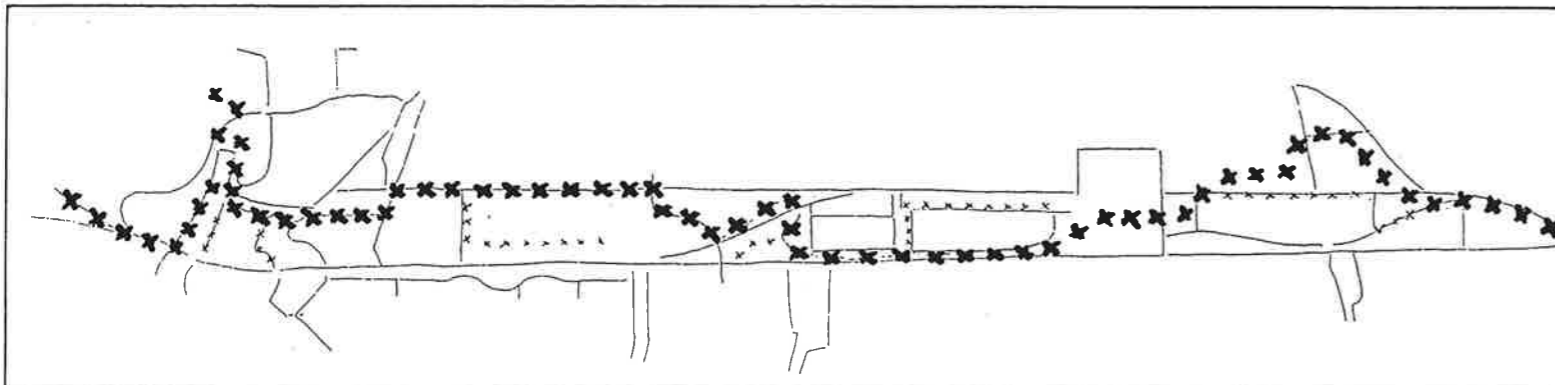
kwaliteiten

- |||| - aaneengesloten groen beeld
  - ≡ - natuurlijk beeld
  - |||| - stedelijk beeld
- als tegenpolen

knelpunten

- \* - onderbreking aaneengesloten groen beeld
- xxxx - structurele oost-westlijn (Hl. vaart) onzichtbaar

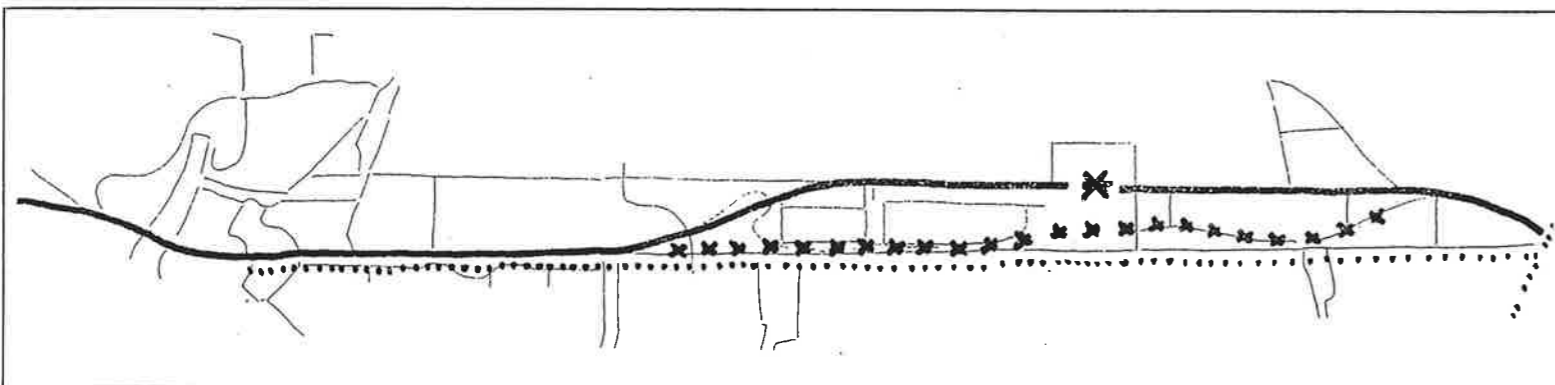
kaart 28a Oost-West: ruimtelijk



knelpunten

- xxxx - geen herkenbaar tracee Brettenroute
- xxxxx - kwalitatief slechte nevenroutes

kaart 28b Oost-West: recreatief



kwaliteiten

- - droge verbindinglijn (spoorstaal)
- ..... - natte verbindinglijn (Haarlemmer vaart)

knelpunten

- xxxxxx - spoorstaal vergraven
- \* - Teleport als ecologische barrière

kaart 28c Oost-West: ecologie

---

## 10.2.2 Het aspect van geleding (noord-zuid)

### *Ruimtelijk*

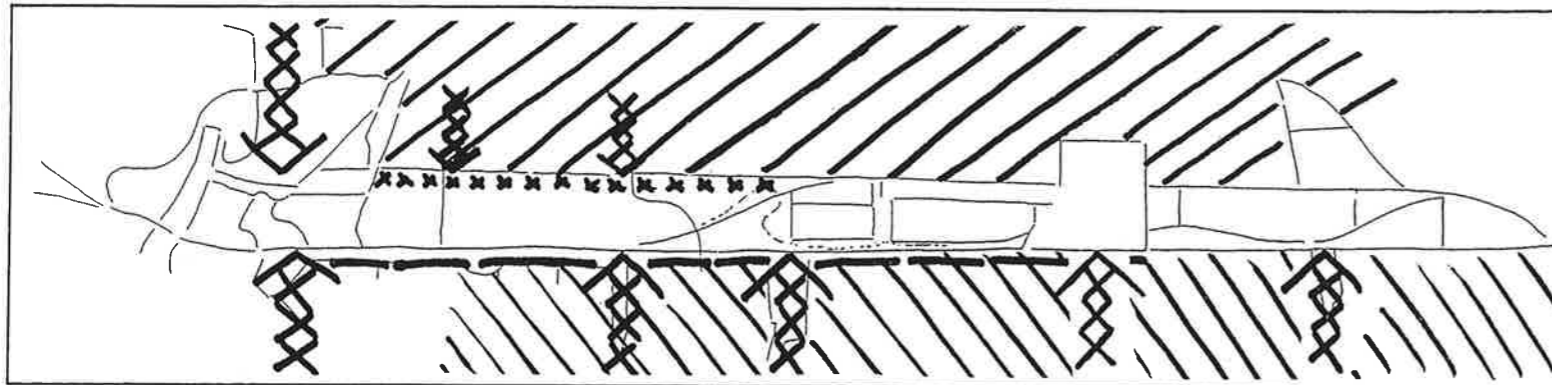
De Brettenzone heeft een belangrijke ruimtelijke geleidingsfunctie (kaart 29a). Enerzijds zorgt de Brettenzone voor een scheiding tussen het woongebied Amsterdam-West en het werkgebied Westpoort. Tegelijkertijd is het in potentie een verbindende structuur tussen beide doordat ze de groenstructuren van beide gebieden aan elkaar kan koppelen. Deze koppeling ontbreekt momenteel op veel plaatsen. Aan de noordzijde wordt de Brettenzone begrensd door een hoogwaterkering. Deze vormt echter geen ruimtelijke markering, waardoor onduidelijk is waar de Brettenzone ophoudt en het Havengebied begint. Aan de zuidzijde vormen de woonbebouwing en de laanbeplanting langs Amsterdam-West (Westelijke Tuinsteden) ruimtelijk een wand die het woongebied markeert.

### *Recreatief*





Van noord naar zuid zijn er fietsverbindingen. Deze zijn echter vooral gekoppeld aan doorgaande auto-verkeerswegen. Fietsroutes vanuit het woongebied naar de Brettenzone ontbreken veelal (kaart 29b).

### *Ecologisch*



Momenteel vormt de Brettenzone een opvanggebied (refugium) voor flora en fauna uit het zich met bedrijvigheid ontwikkelende Westpoort. Vanuit de Brettenzone worden de Westelijke Tuinsteden met natuur bevolkt via een aantal 'routes'. Knelpunt is steeds de huidige Haarlemmerweg: bij de Abraham Kuiperlaan en de Rijksweg 10 (waardevol vanwege ruige wegbermen), de ringspoorbaan (i.v.m. begroeide spoortaluds) en het Eendrachtspark (kaart 29c).



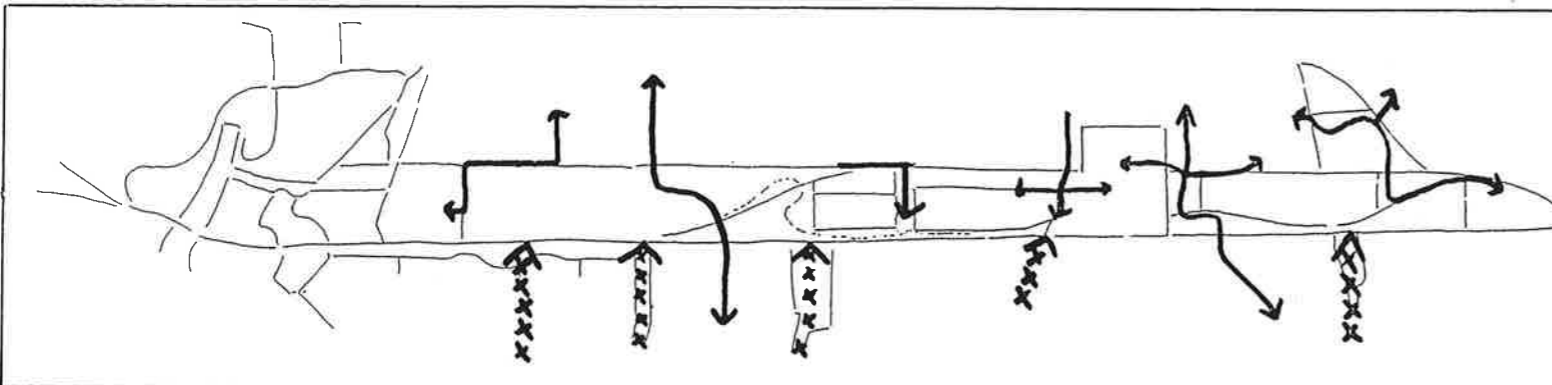
kwaliteiten

-  - werkgebied
-  - brettenszone als scheidend element
-  - woongebied
-  - "wand"


knelpunten

-  - ontbreken van ruimtelijke begrenzing
-  - ontbrekende koppeling groenstructuren woon- / werkgebied met die van de Brettenszone


kaart 29 a Noord-Zuid: ruimtelijk



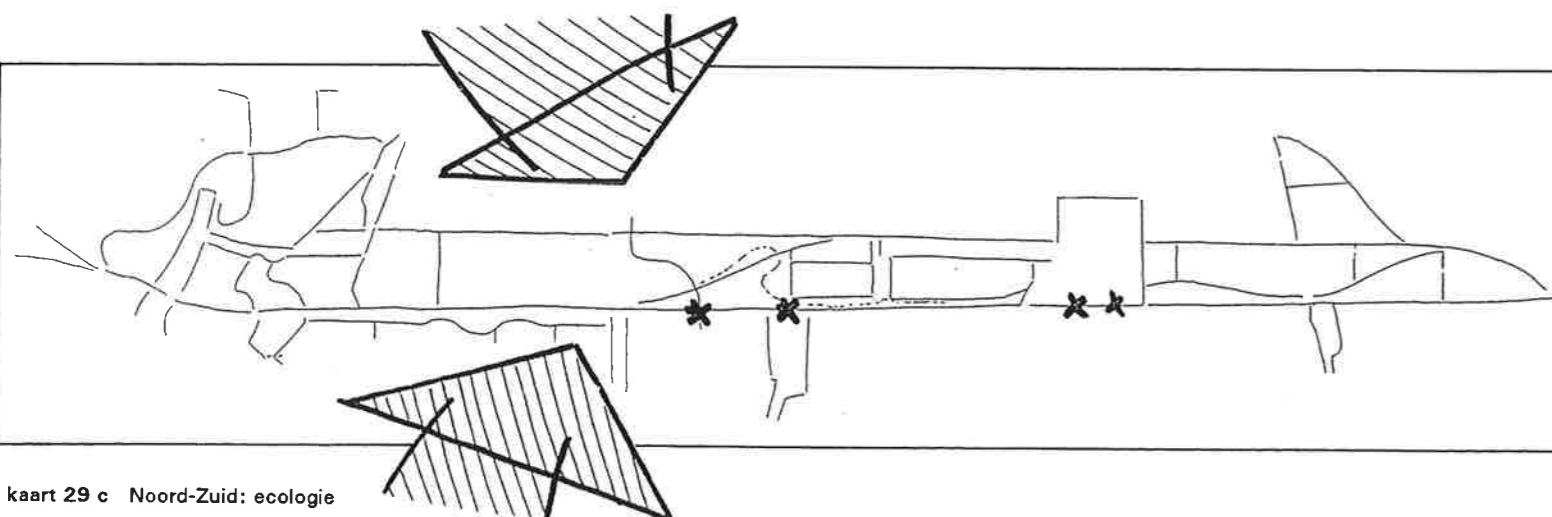
kwaliteiten

-  - redelijke fietsontsluiting vanuit werkgebied


knelpunten:

-  - ontbrekende N-Z. fietsverbindingen vanuit woongebied

kaart 29 b Noord-Zuid: recreatief



kwaliteiten

-  - oprang flora en fauna uit woon- en werkgebied in ontwikkeling

knelpunten

-  - Haarlemmerweg

kaart 29 c Noord-Zuid: ecologie

---

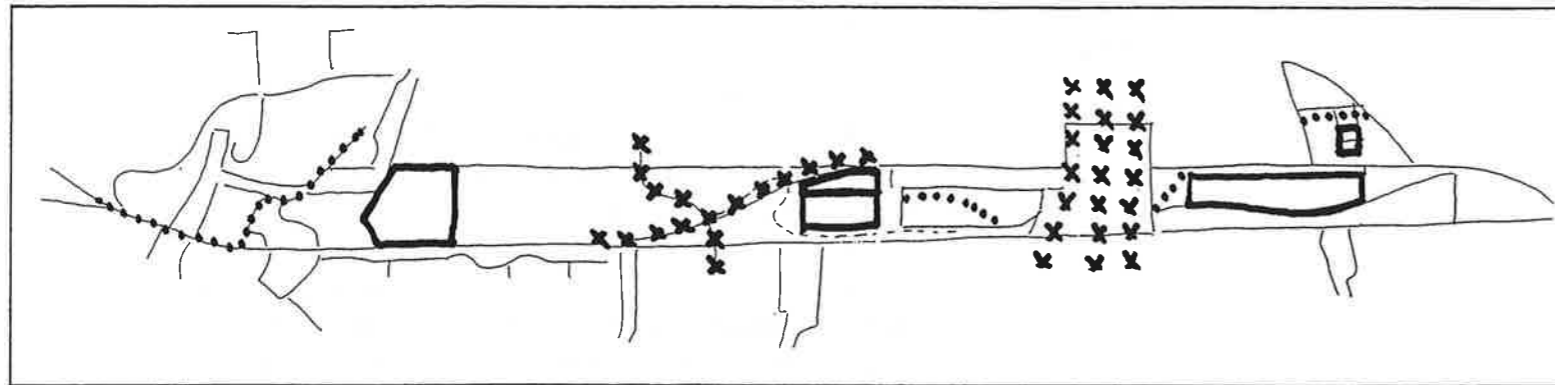
### 10.2.3 Het gebied zelf: vrije ruimte en groene voorzieningen

#### *Ruimtelijk*

Het gebied bestaat uit een open landschap met daarin specifieke voorzieningen die zich ruimtelijk als groene kamers manifesteren (kaart 30a). Plaatselijk levert dit een heldere ordening op. Waar zware infrastructuur het gebied doorkruist, is deze ordening echter te zwak om ruimtelijk enig tegenwicht te kunnen bieden. De belevingswaarde van het open gebied is daar beperkt. De Brettenzone ligt op het grensvlak van voorheen het IJ en een uitgestrekte veengebied. Plaatselijk zijn in de Brettenzone nog restanten van de oude zeedijk terug te vinden.

#### *Recreatief*

In de Brettenzone bevindt zich een groot oppervlak aan openbaar gebied, met daarin specifieke semi-openbare voorzieningen (kaart 30b). Het gebied is echter niet overal begaanbaar (drassig, ruig); wandelpaden zijn veelal niet aangelegd. Waar voorzieningen niet door openbaar gebied worden omgeven ontstaan "achterkantjes"; onplezierig en soms sociaal onveilig. Deze voorzieningen verliezen daarmee hun meerwaarde voor de groene zone als geheel. Van oost naar west is er sprake van groengebieden met een zeer intensief tot een extensief gebruik: het Westerpark versus het natuurgebied De Groote Braak (overigens zal de realisering van hoogwaardige bedrijfsterreinen rondom het te bouwen station Geuzenveld deze structuur onderbreken, doordat zich ook hier intensief te gebruiken groengebieden zullen ontwikkelen). De Brettenzone is opgebouwd uit een opeenvolging van, vaak op zichzelf staande, groene delen die onderling niet altijd een relatie met elkaar of met gebieden buiten de zone hebben. Door de aanleg van routes door het gebied kunnen koppelingen worden gemaakt tussen de 'losse' delen en tussen de zone en de woongebieden. Tevens geeft de aanleg van een oost-westroute de mogelijkheid de groene zone herkenbaar te maken. Er zijn in het gebied voldoende oriëntatiepunten waaraan de route kan worden gekoppeld. De oost-westverbinding is nog slecht voor een klein gedeelte gerealiseerd.



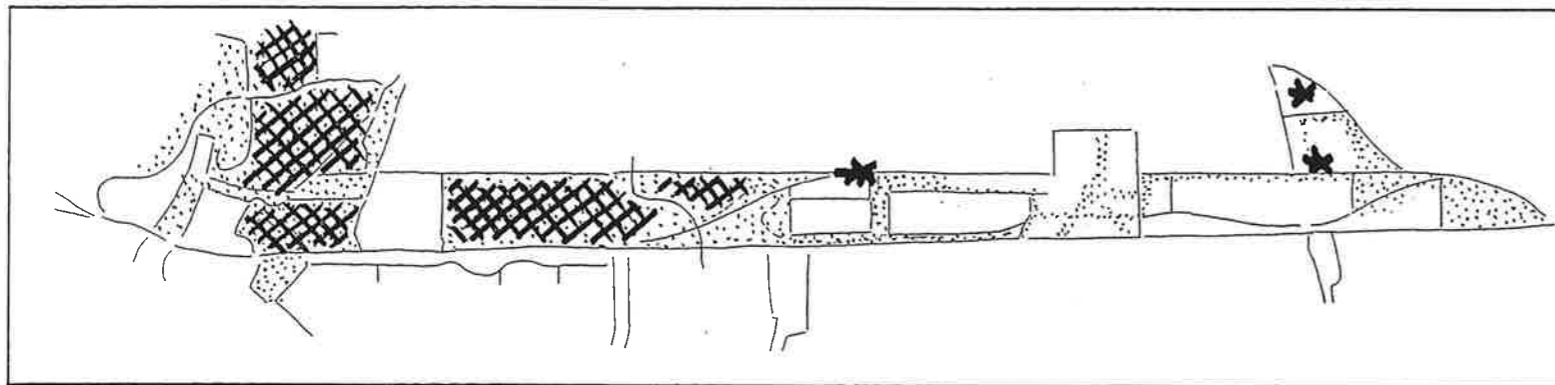
kwaliteiten

- ◻ - voorzieningen herkenbaar als "groene kamers"
- ⋯ - oude zeedijk

knelpunten

- ✕ - infrastructuur als dominerend element in het gebied

kaart 30 a Het gebied: ruimtelijk



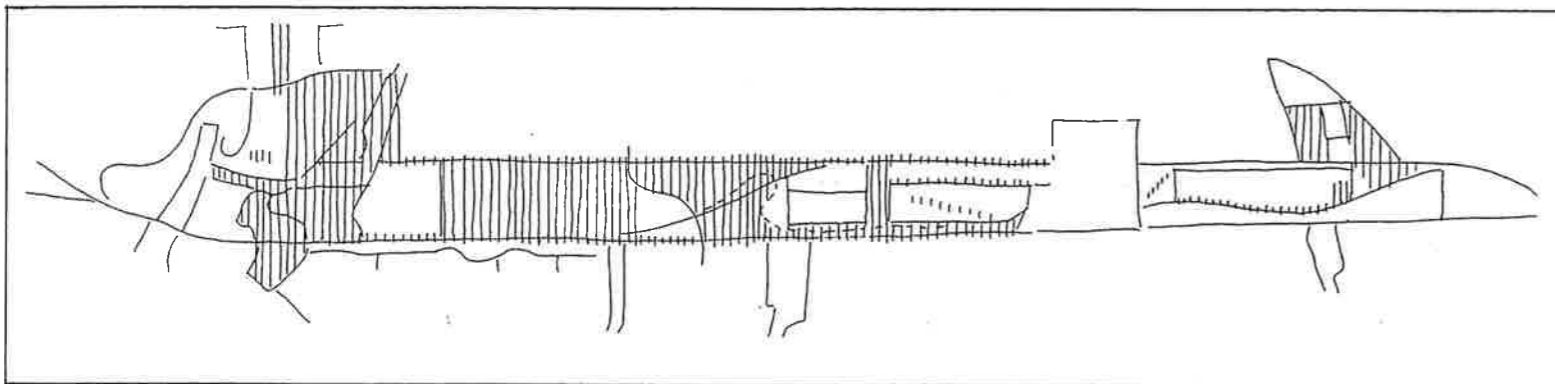
kwaliteiten

- ⋯ - groot oppervlak - openbaar gebied

knelpunten

- ⊠ - terrein niet toegankelijk
- ✕ - "achterkantjes"

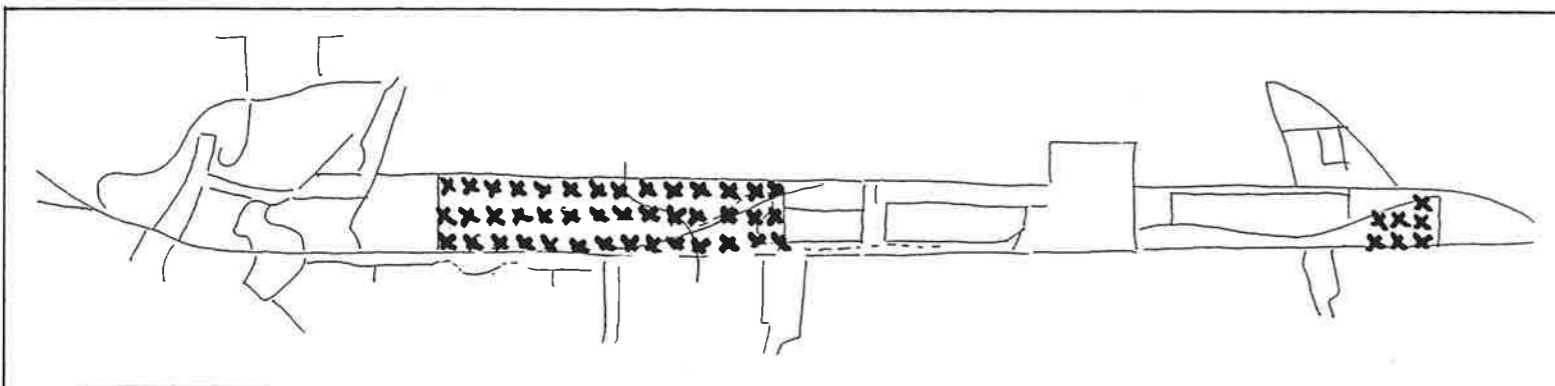
kaart 30 b Het gebied: recreatief



kwaliteiten

- |||| - goede tot zeer goede ecologische beoordeling

kaart 30 c Het gebied: ecologie



knelpunten

- ✕✕ - ernstige erosie

kaart 30 d Het gebied: milieu

---

### ***Ecologie en milieu***

In het Ecologisch Advies Brettenzone zijn de verschillende onderdelen van de Brettenzone gewaardeerd op basis van habitatkwaliteit (water, bodem, vegetatiestructuur, gebruik en beheer), de mate van bijzonderheid, onvervangbaarheid en ontwikkelingskansen (kaart 31c). Met name de drassige gebieden ten oosten van de Australiehavenweg tot en met de omgeving van de Groote Braak zijn ecologisch van hoge waarde (rietvogels en bijzondere "gasten"). Aan de oostzijde van het gebied zijn vooral de Overbrakerbinnenpolders waardevol. Ronduit problematisch is de ernstige bodemverontreiniging van het gebied op diverse plaatsen (kaart 31d).

## 11 UITGANGSPUNTEN GROENSTRUCTUURVISIE

De randvoorwaarden en uitgangspunten in dit hoofdstuk zijn afgeleid uit voorgaande hoofdstukken en zijn de basis voor de Groenstructuurvisie en voor de door de stadsdelen op te stellen uitvoeringsplannen.

### 11.1 Uitgangspunten met betrekking tot de stedelijke groenstructuur

#### *a Volwaardige ontwikkeling als groene scheg*

Als speerpunt in het randstadgroenstructuurbeleid moet de Brettenzone volwaardig worden ontwikkeld als een van de groene scheggen van de Amsterdamse agglomeratie. Dit betekent enerzijds een aanvullende groeninrichting met als referentiebeeld een "contrastrijk ruigtelandschap". Anderzijds gaat het om het treffen van maatregelen om de negatieve effecten van doorsnijdende infrastructuur van bedrijfsmatige ontwikkelingen en van milieuvervuiling (ook uit het verleden) te minimaliseren. Vanwege de geringe breedte van het gebied en vanwege het grote belang van vooral de oost-westverbinding zouden deze maatregelen verder moeten gaan dan normaal.

#### *b Versterken van de verbindingfunctie in oost-west richting*

De Brettenzone moet worden ontwikkeld tot de belangrijkste functioneel-recreatieve, ecologische en ruimtelijke "verbinding" van de stad naar het landschap van Spaarnwoude. Het Westerpark (intensief gebruikt stadspark) en de Groote Braak (natuurgebied) zijn hierbij tegenpolen, die de schakels vormen naar respectievelijk de (binnen)stad en Spaarnwoude.

#### *c Versterken van de geleidingsfunctie in noord-zuid richting*

De Brettenzone vormt nu reeds een geleiding tussen het woon- en het werkgebied. De "geleidingsfunctie" van de Brettenzone moet worden versterkt door de Brettenzone tevens te ontwikkelen tot een verbindende groenstructuur tussen beide. Deze structuur moet zowel een ruimtelijke als een functionele en een ecologische inhoud verkrijgen. Belangrijke koppelpunten zijn:

- de dijkzone van de Osdorperbinnenpolder;
- koppeling van de Osdorper-Binnenpolder-west aan de Groote Braak en omgeving (ecologische verbindingzone Spaarnwoude- Amstelland);

- koppeling met het Eendrachtspark;
- aansluiting op de groenstructuur in Westpoort.

#### *d Versterken van de gebiedsfunctie*

De Brettenzone moet verder worden ontwikkeld als een groengebied met een openbaar recreatief karakter, met een relatief hoge natuur- en verblijfswaarde en met een herkenbaar ruimtelijk beeld. Plaatselijk zijn bijzondere accenten nodig; ruimtelijk, recreatief dan wel ecologisch.

### 11.2 Uitgangspunten met betrekking tot milieu- en ecologische aspecten

#### *a Oplossing van de bodemverontreinigingsproblematiek*

Een oplossing moet worden gezocht voor de ernstige bodemverontreiniging, zodat een beheer(s)bare situatie ontstaat. Het is gewenst daarbij het huidige ruige, natte karakter van het gebied te behouden.

#### *b Bescherming van de Groote Braak en omgeving*

Vanwege de schakelfunctie in de ecologische verbindingzone Amstelland-Spaarnwoude, zouden de Groote Braak en omgeving de status van natuurgebied moeten krijgen.

#### *c Ontwikkeling van de natte as*

De Haarlemmervaart moet worden versterkt in zijn functie als ecologische "natte as". Dit betekent:

- behoud van de continuïteit van de vaart en van de ruige oeverzones; voorkomen moet worden dat harde oevers ontstaan;
- de wenselijkheid van een bredere zuidoever;
- versterking van het natte karakter van gebieden aan de noordzijde van de vaart; dit kan door het graven van plassen en door cultuurtechnische ingrepen (vermindering drainage);
- het behouden van een strook groen aan de zuidzijde van de Brettenzone (langs de noordoever van de Haarlemmervaart ten westen van Amsterdam Teleport) met een minimale breedte van 75 meter ten behoeve van de ecologische (natte en droge) verbindingzone; het natte karakter kan versterkt worden door een stelsel van plassen (lieftst gesoleerd met een afzonderlijk peil).

#### *d Handhaving van de (spoor)taluds*

Bestaande (spoor)taluds zouden, ook wanneer deze in onbruik raken, zoveel mogelijk moeten worden gehandhaafd. Dit vanwege hun verbindingfunctie voor "droge" natuur en omdat de zandlichamen door jarenlange uitspoeling een bijzondere betekenis hebben verkregen voor de ontwikkeling van vegetaties.

#### *e Voorkomen van barrièrewerking door infrastructuur*

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur moet worden voorkomen dat deze ecologische barrières gaat vormen. Dit kan d.m.v. tracékeuze, aanleg van ruime onderdoorgangen en specifieke technische ingrepen. Zo is, in het belang van de ecologische verbindingzone, bij de kruising van de Westrandweg met de Haarlemmervaart en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem een breed viaduct nodig. Ook de overige viaducten van de Westrandweg dienen vanuit ecologisch oogpunt een ruime maat te hebben.

#### *f Geluidbeperkende maatregelen*

De Westrandweg zal aan één zijde worden voorzien van geluidwerende voorzieningen ter ontlasting van het Volkstuincomplex de Groote Braak. Een geluidsscherm aan de andere zijde van de Westrandweg, dan wel de toepassing van zgn. stil asfalt, is noodzakelijk om het natuurgebied de Groote Braak te ontlasten. Ook voor andere wegen die het gebied doorsnijden (o.a. Rijksweg 10) zijn geluidwerende maatregelen aan te bevelen: geluidschermen, aarden wallen en stil asfalt.

#### *g Opstellen van richtlijnen voor het beheer*

Voor het gebied moeten algemene richtlijnen voor het beheer worden opgesteld, die aandacht besteden aan bestaande en potentiële ecologische kwaliteiten. Een zonering naar gebruiksintensiteit vormt daarvoor een eerste ingang.

### 11.3 Uitgangspunten met betrekking tot landschappelijk-ruimtelijke aspecten

#### *a Identiteit van het gebied*

De identiteit van de Brettenzone is vooral die van een "contrastrijk ruigtelandschap". Hierbij wordt uitgegaan van een sterk contrast tussen zeer moderne, hoogstedelijke elementen (TGV, spectaculaire bedrijfsbebouwing, high tech, aanwezigheid havens, futuristische stations e.d.) met eigen wetmatigheden, beeldtaal en schaal, en een ruig landschapsbeeld, ontstaan uit een grotendeels spontane

ontwikkeling (zowel qua natuur als qua stadsrand-verschijnselen), dat vooral op hoofdlijnen is geordend en ingericht. Voor enkele specifieke, drukgebruikte plekken is echter juist veel aandacht voor een gedetailleerde hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte noodzakelijk (Amsterdam-Teleport en Geuzenveld-Noord).

#### **b Versterking van de ruimtelijke opbouw**

Het half-open karakter van het landschap van de Brettenzone is beeldbepalend en is ook voor de toekomst uitgangspunt. Ten behoeve van de beleving zou de ruimtelijke opbouw van het gebied moeten worden verbeterd. Een betere situering van bomen, boomgroepen en struweel vormt daarvoor het aangewezen middel.

#### **c Continuïteit in groen beeld**

In het groene beeld dat de Brettenzone heeft, moet continuïteit worden nagestreefd. Met name bij de stedelijke ontwikkelingen in de groene zone is dit een punt van zorg.

#### **d Creëren van zichtlijnen**

Vanwege de geringe breedte van het gebied is het wenselijk om plaatselijk zichtlijnen naar buiten het gebied te creëren.

#### **e Koppeling van groenstructuren**

De Brettenzone moet de groene structuren van woon-respectievelijk werkgebied aan elkaar koppelen zodat beide gebieden door een samenhangende groenstructuur worden verbonden. Bekeken moet worden of bestaande barrières (Haarlemmerweg) kunnen worden opgeheven.

#### **f Accentuering van specifieke voorzieningen**

Specifieke voorzieningen in het gebied, zoals sportvelden en volkstuinten, moeten met beplanting worden geaccentueerd volgens het principe van groene kamers.

#### **g Respecteren van cultuurhistorische elementen**

Oude cultuurhistorische elementen, zoals onder meer de vroegere zeedijk, dienen zoveel mogelijk te worden behouden en geïntegreerd in het totale plan.

## **11.4 Uitgangspunten m.b.t. recreatieve voorzieningen, gebruiksmogelijkheden en routes**

### **a Intensieve versus extensieve gebruiksmogelijkheden**

Aan de kant van het centrum van de stad dienen meer intensieve recreatiemogelijkheden te worden ontwikkeld, aan de kant van het buitengebied meer extensieve. Bij (her)inrichting van het gebied zal aandacht besteed moeten worden aan het creëren van mogelijkheden voor niet-georganiseerde recreatieve activiteiten.

### **b Verbetering van extensieve gebruiksmogelijkheden**

De potenties voor extensief gebruik van het gebied moeten worden vergroot. Dit kan door het stelsel van (half-)verharde wandelpaden uit te breiden, door een grotere oeverlengte te creëren en oevers plaatselijk toegankelijker te maken. Voor het (extensieve) recreatieve gebruik zal in het plan worden uitgegaan van een zonering.

### **c Intensivering van het Westerpark e.o.**

Het Westerpark met aangrenzende uitbreidingen moet qua gebruiksmogelijkheden verder worden geïntensiverd tot een groene, grootstedelijke openbare ruimte. De ideeën voor een theater of concertzaal in de oude gashouder passen daar prima in.

### **d Ontwikkeling van een bijzondere voorziening**

In het gebied moet ruimte worden gereserveerd voor een recreatieve voorziening nabij het toekomstige station Geuzenveld. Deze voorziening moet geëigend zijn voor de plek en een meerwaarde hebben voor de Brettenzone als geheel. Voorwaarden zijn: een groen karakter, profijt van het station, een (openbare) publieksfunctie, liefst enige allure en niet te grootschalig. Gedacht kan worden aan een botanische tuin, een openluchtmuseum, een speciale beeldentuin e.d.

### **e Verbetering van de Brettenroute**

Tussen Westerpark en Spaarnwoude zal voor fietsers de Brettenroute aangelegd worden. Deze dient een snelle en directe verbinding te vormen tussen het centrum van de stad en het recreatiegebied Spaarnwoude. Dit betekent een logisch tracé zonder slingers en omleidingen en met ongelijkvloerse kruisingen, daar waar de Brettenroute drukke verkeerswegen kruist. Tevens moet de Brettenroute over de gehele lengte een herkenbaar profiel krijgen met een relatief grote breedte en voldoende ruimte voor heen- en teruggaand fietsverkeer, met

verlichting, een herkenbare beplanting en eenduidig bestratingsmateriaal. De continuïteit van de Brettenroute dient gewaarborgd te zijn, zowel functioneel, als visueel- ruimtelijk.

Daar waar de Brettenroute de hoofdinfrastructuur kruist dienen de fietstunnels een behoorlijke maat te hebben met het oog op de sociale veiligheid. Dit geldt o.m. voor kruisingen van de Brettenroute met de Westrandweg en de Seineweg. Het viaduct van de Brettenroute onder de Westrandweg mag niet gekoppeld worden aan het viaduct van de te verleggen N5. De Brettenroute dient gekoppeld te worden aan noord-zuid fietsroutes ten behoeve van recreatief en woon-werk-fietsverkeer. Het gaat om koppelingen aan de volgende hoofd fietsroutes:

- de hoofd fietsroute richting Lutkemeer/Haarlemmermeer;
- de route langs de Ringvaart;
- de route over het Osdorperdijkje.

Tevens is aandacht nodig voor fietsverbindingen met de Joris van den Bergweg, de Bok de Korverweg, het Eendrachtspark en Westpoort. De Brettenroute door Amsterdam Teleport dient aangelegd te worden volgens het profiel zoals is opgenomen in het in 1992 herziene Stedebouwkundige Programma van Eisen voor dit gebied.

Hoewel de Brettenroute met name een recreatief fietspad is, kan tevens gesproken worden van een utilitair gebruik. Zij vormt immers een goede verbinding naar werkgebieden als Amsterdam Teleport en in de toekomst ook Geuzenveld-Noord.

### **f Aanleg van nevenroutes**

In het gebied moeten daarnaast diverse recreatieve nevenfietsroutes worden aangelegd, die het gebied zelf ontsluiten en optimaal beleefbaar maken.

### **g Aanleg van noord-zuid fietsroutes**

In noord-zuid richting moeten diverse fietspaden worden aangelegd om de Brettenzone te verbinden met de aangrenzende en verder weggelegen woon- en werkgebieden. Deze routes kunnen worden gekoppeld aan aanwezige of te ontwikkelen groenstructuren in de woon- en werkgebieden. Hierbij dient gelijkvloerse kruisende auto-infrastructuur van fietspaden te worden voorzien. Belangrijke routes, als die naar de Sloterplas en richting Haarlemmermeer, moeten logisch, direct en veilig kunnen aantakken op de Brettenroute.



**h Vergroten van de sociale veiligheid**

Bij hoofdroutes en bijzondere plekken in het gebied is extra aandacht nodig voor de sociale veiligheid. Dit kan door het aanbrengen van verlichting, een overzichtelijke inrichting en door situering van voorzieningen. Rondom alle specifieke voorzieningen in het gebied zijn openbare routes wenselijk om het ontstaan van "achterkantjes" te voorkomen.

**11.5 Uitgangspunten m.b.t. de rail- en weginfrastructuur****a Zo min mogelijk doorsnijdingen voor doorgaand autoverkeer**

Vanuit het belang van de Brettenzone als groene scheg en als ecologische verbindingzone dienen zo min mogelijk doorgaande autoverbindingen in noord-zuid richting door het gebied aangelegd worden. Het doorgaande autoverkeer en het woon- werkverkeer naar Westpoort dienen voornamelijk te verlopen via de Westrandweg, de Seineweg en de Radarweg; doorgaand autoverkeer door het toekomstige bedrijventerrein Geuzenveld- Noord (sluipverkeer) zal vermeden moeten worden.

**b Tracé verlegde Haarlemmerweg**

Het tracé voor de te verleggen Haarlemmerweg (N5) verloopt bij voorkeur via de route ten noorden van de Westrandweg. De aansluiting van de verlegde N5 op de bestaande Haarlemmerweg mag niet leiden tot een extra doorsnijding van het gebied. Dit zou de ecologische potenties en de mogelijkheden voor de (recreatieve) inrichting van het gebied ten oosten van de Australiëhavenweg te zeer belemmeren. De verlegde N5 dient gekoppeld te worden aan de Seineweg.

**c Verlegging sporen**

Het is wenselijk dat de toekomstige verlegging van de sporen tussen de Seineweg en het toekomstige station Geuzenveld zo veel mogelijk in noordelijke richting plaats vindt. Op deze wijze kan het gebied tussen de huidige Australiëhavenweg en het Volkstuinenpark De Bretten optimaal gebruikt worden bij de herinrichting ten behoeve van een recreatieve voorziening. Voorts zal een zo kort mogelijke doorsnijding met railinfrastructuur moeten worden gerealiseerd. Dit geldt met name voor de verlegde Haarlemlijn en de toekomstige TGV en goederenlijn ter hoogte van Geuzenveld-Noord. Lange doorsnijdingen betekenen een hinderlijke versnippering en een groot kwaliteitsverlies van het gebied.

**11.6 Aanvullende uitgangspunten m.b.t. het bedrijfsterrein Geuzenveld-Noord****a Bebouwingswijze Geuzenveld-Noord**

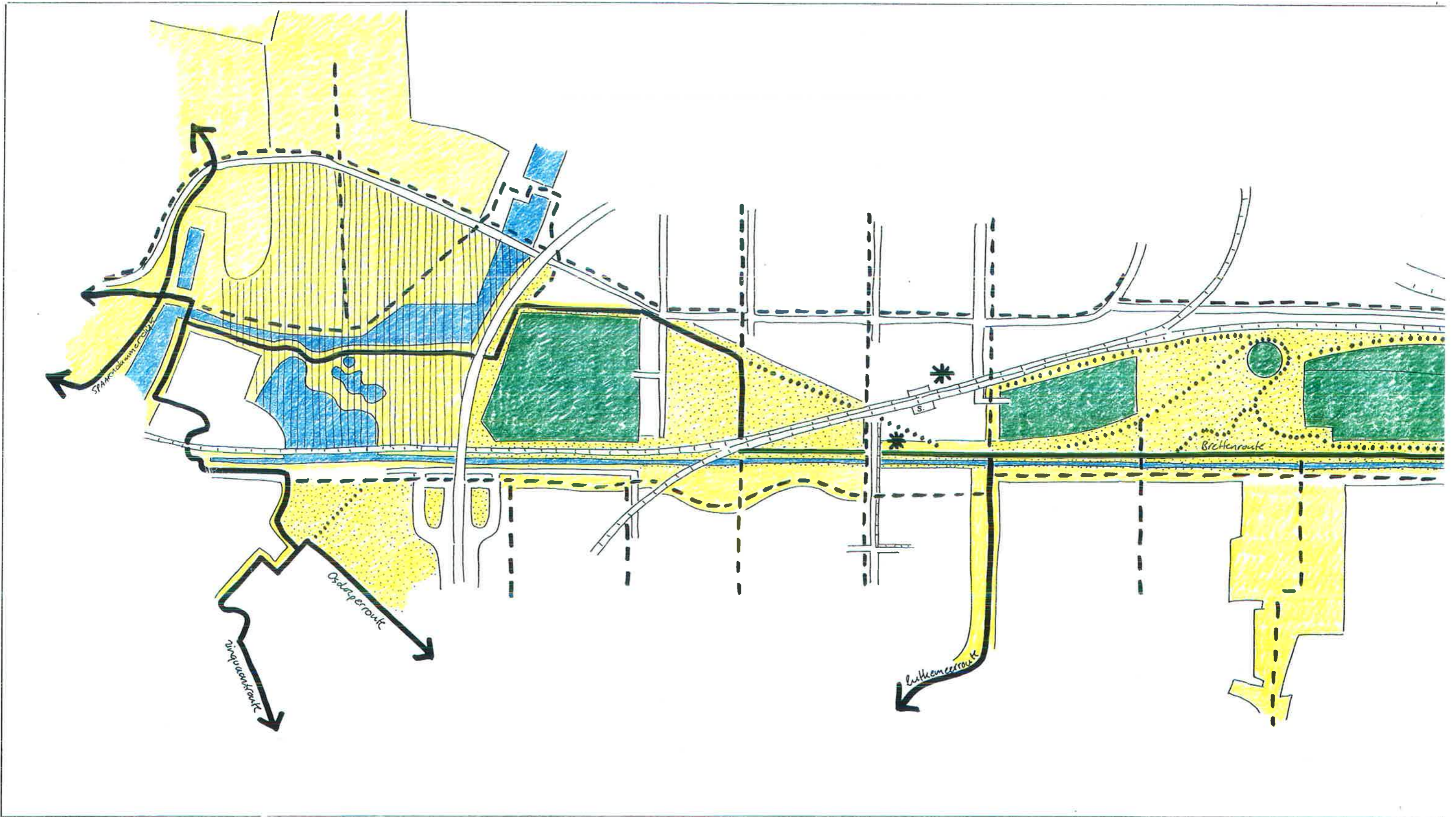
Voor Geuzenveld-Noord dient uitgegaan te worden van een geconcentreerde bebouwing rond het station en aan de noordzijde van het gebied (aansluitend op Sloterdijk III), waardoor aan de zuidzijde een brede groene zone overblijft ten behoeve van de ecologische en recreatieve verbinding. Aan de noordzijde van Geuzenveld-Noord dient de huidige grens van de Brettenzone en daarmee de kenmerkende langgerekte vorm van het gebied zichtbaar en herkenbaar blijven.

Gestreefd zou moeten worden naar

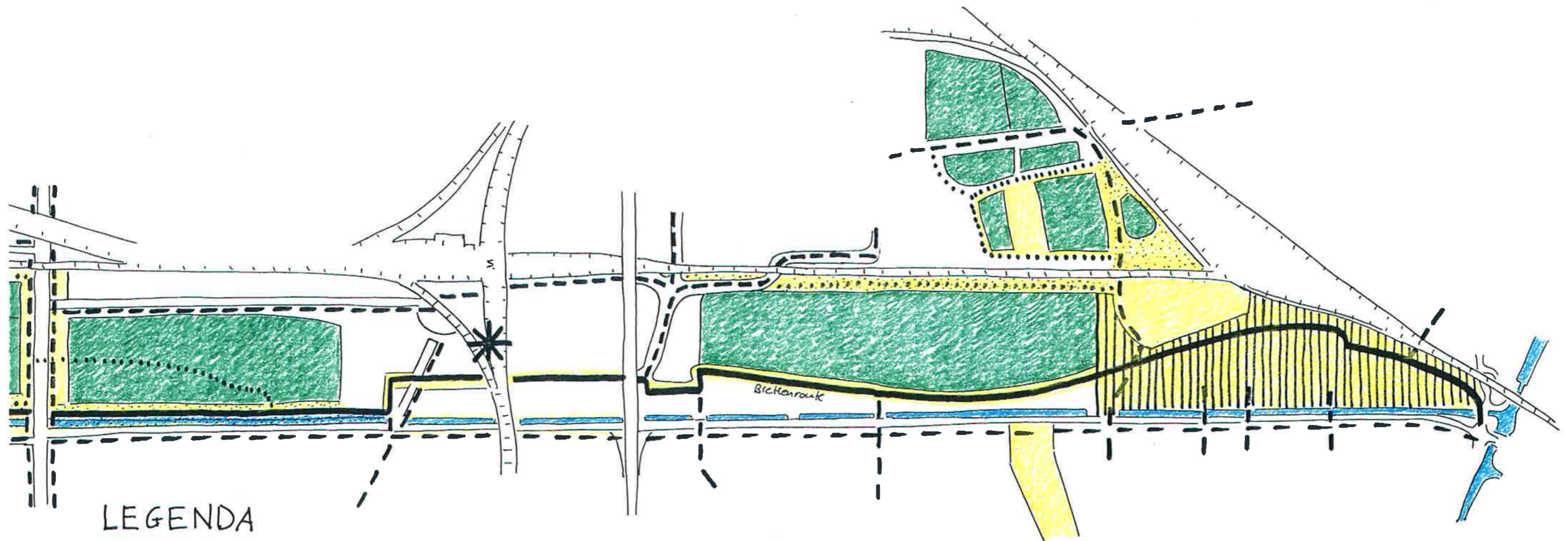
- kleinschalige, hoogwaardige arbeidsintensieve dan wel arbeidsextensieve bedrijven en kantoren (afhankelijk van de aanduiding van Geuzenveld-Noord als B- dan wel C-locatie);
- nadruk op extensieve recreatie, met deels intensieve recreatie, dit laatste o.m. ten behoeve van werknemers (lunchpauze-recreatie); dat wil zeggen dat aan delen van het groene gebied een hogere verblijfswaarde wordt gegeven;
- een goede overgang naar delen van het gebied met meer extensieve recreatie;
- vestiging van de meest kleinschalige en hoogwaardige bedrijven langs het openbare groen;
- een goede sociaal veilige relatie tussen het station en het woongebied;
- aandacht voor integratie van landschapsarchitectuur en stedenbouw;
- aandacht voor architectuur;
- aandacht voor inrichting van het werkgebied, waarbij afhankelijk van de uiteindelijke stedenbouwkundige invulling van het gebied eisen gesteld moeten worden aan de verhouding bebouwd en onbebouwd terrein per bedrijf, de situering van het bedrijf op de kavel, de inrichting van het groen op eigen terrein en de overgang van prive naar openbaar groen.

**b Tijdelijk NS-station Geuzenveld**







De aanleg van het tijdelijke NS-station Geuzenveld mag er niet toe leiden dat bij voorbaat bedrijven in de omgeving van dit station worden gerealiseerd.








kaart 31 Groenstructuurvisie Brettenzone



## LEGENDA

-  - INTENSIEF GEBRUIK (RECREATIE)
-  - EXTENSIEF GEBRUIK (NATUUR)
-  - RELATIEF RUSTIG GEBRUIK (RECREATIE/NATUUR)
-  - GROENE VOORZIENINGEN
-  - OPENBAAR GROEN
-  - WATER

-  - DOORGAANDE RECREATIEVE FIETSRoutes
-  - BELANGRIJKE FIETSVERBINDINGEN
-  - FIETSRoutes BINNEN HET GEBIED
-  - BYZONDERE OPENBARE RUIJTE
-  - RAIL - EN WEGINFRASTRUCTUUR



## 12 GROENSTRUCTUURVISIE

De Groenstructuurvisie is een ruimtelijke vertaling van de in het voorgaande hoofdstuk opgenomen uitgangspunten. Deze vertaling is weergegeven op kaart 31. Op de Groenstructuurvisiekaart is een functionele typering van het gebied aangegeven, welke nauw samenhangt met de zonering die in het gebied is aangebracht. De Groenstructuurvisie is globaal van karakter. Nadere uitwerking en detaillering zal plaatsvinden bij het opstellen van uitvoeringsplannen door de deelraden.

### 12.1 Functies en zonering

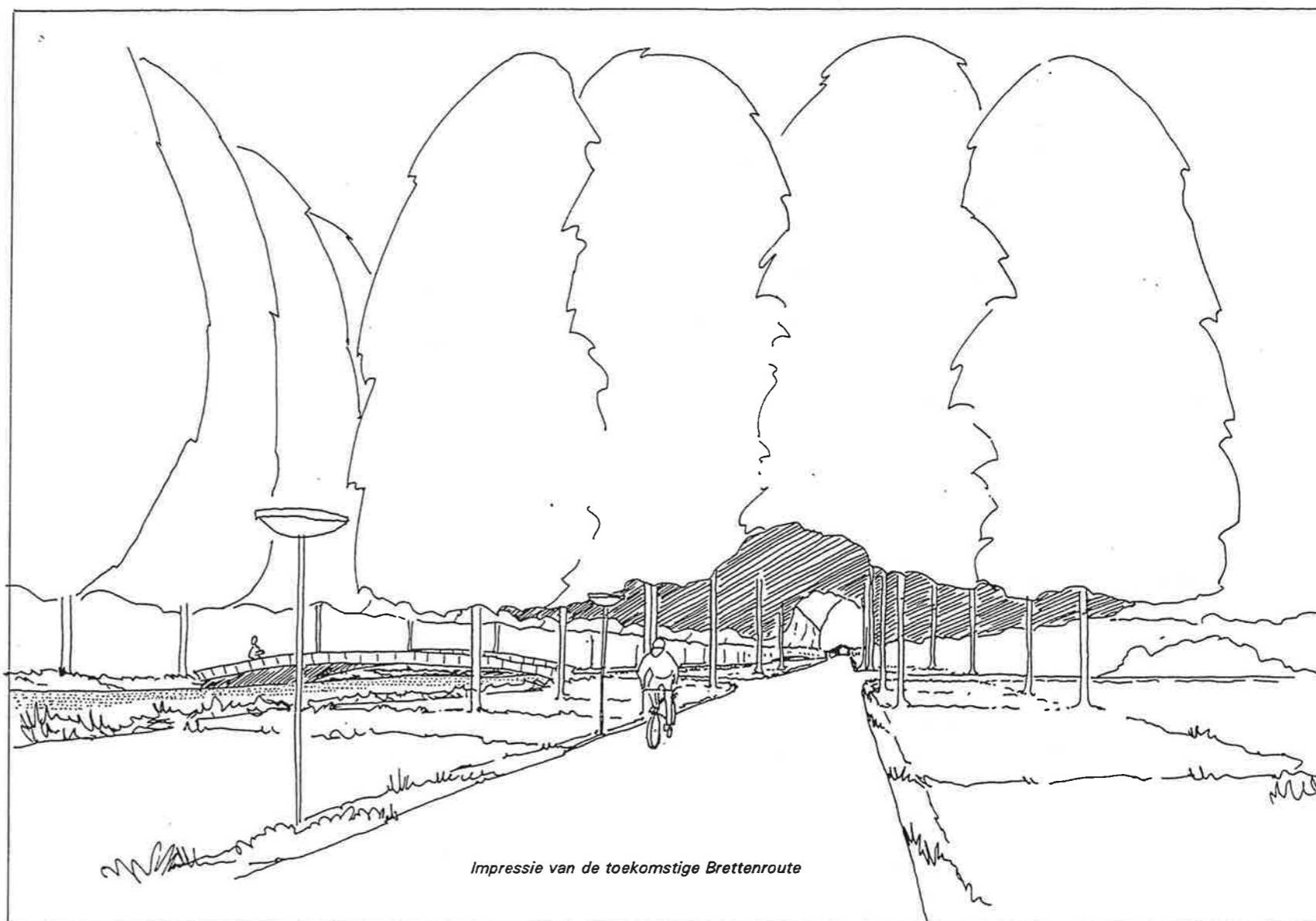
Op de Groenstructuurvisie-kaart is een onderscheid gemaakt tussen openbaar groen en groene voorzieningen met een semi-openbaar karakter. Getracht is de semi-openbare voorzieningen zo veel mogelijk in te bedden in het openbare gebied, opdat één geheel ontstaat. Op de kaart zijn ook de fietsroutes aangegeven, waarbij een onderlinge hiërarchie is aangebracht. De belangrijkste route is de Brettenroute, van Westerpark tot Spaarnwoude, die voor een groot deel langs de Haarlemmervaart loopt. In het plan is een zonering van het gebied aangebracht naar gebruik en ruimtelijk beeld. Deze zonering is als volgt uitgewerkt:

#### *a Druk gebruikt stadspark*

Intensief en stedelijk gebruik kan, overeenkomstig de planuitgangspunten, plaats gaan vinden bij het Westerpark en haar uitbreidingen. De bestaande plannen voorzien hierin reeds. Specifieke publieksvoorzieningen zullen het karakter van het gebied ondersteunen. Het ruimtelijk beeld dat past bij een dergelijk intensief gebruikt gebied, is dat van een goed verzorgd stadspark of groen plein, met aandacht voor vormgeving. Het groen is meer dan elders "cultureel", qua soortkeuze en beheersvorm.

#### *b Bijzondere drukgebruikte plekken*

Intensief recreatief gebruik is ook wenselijk op een aantal specifieke plekken in het gebied. Daarbij moet worden gedacht aan de openbare ruimte van Amsterdam Teleport (met name de geplande parkzone rond de Hemboog en rond de Brettenroute) en de openbare ruimte van Geuzenveld-Noord (stationsomgeving, overgang woon-werkgebied). Dit recreatieve gebruik zal eveneens intensief en stedelijk zijn, maar



*Impressie van de toekomstige Brettenroute*

bovendien zijn gerelateerd aan de aanwezigheid van de railstations en van bedrijvigheid (lunchpauze-recreatie, afspraken, zakenlunch, flaneren, evenementen, kiosken e.d.). Een openbare sfeer blijft echter uitgangspunt. Bij het ruimtelijk beeld kan worden gedacht aan openbare ruimtes met allure. Veel aandacht voor architectonische vormgeving, omgevingskunst, materialen en exotische beplanting horen daarbij.

#### *c Rustig natuurgebied*

Extensief gebruik van het natuurgebied de Groote Braak en omgeving betekent de aanleg van niet meer voorzieningen dan fietspaden. Dit geldt ook voor het Geuzenbos. Het beeld dat daarbij past is grotendeels het huidige beeld van riet en moerassen dat zich spontaan heeft ontwikkeld op terreinen die eerder zijn vergraven (tichelgaten), of als slibvelden zijn

gebruikt. Ook het zuidelijk deel van het Geuzenbos zou een meer natuurlijk karakter kunnen krijgen.

#### *d Voorzieningen in het noorden*

In het overige en grootste deel van de Brettenzone is er sprake van een noord-zuid-zonering. Aan de noordzijde concentreren zich momenteel de specifieke recreatieve voorzieningen met een periodiek intensief gebruik. Ook de ruimtereservering voor nieuwe voorzieningen is daarom gesitueerd aan de noordzijde. De ontsluiting van deze voorzieningen per spoor (stations) en auto (parkeren), kan eveneens het beste vanaf de noordzijde geregeld worden (o.m. Theemsweg). Het zuidelijk deel van de Brettenzone, grenzend aan het woongebied, wordt daarmee ontlast.

### *e Vrij en extensief gebruik in het zuiden*

Voor het zuidelijk deel wordt aan een relatief extensief recreatief gebruik gedacht: wandelen, fietsen, vissen, natuur- en landschapsbeleving. Dit gaat goed samen met de aanleg van een doorgaande recreatieve route, de Brettenroute, en met een ecologische oost-westverbinding, welke gekoppeld wordt aan de Haarlemmervaart. Het beeld dat bij dit zuidelijk deel hoort komt grotendeels overeen met het bestaande beeld van het gebied; ruig terrein met riet, moeras, wilgen en elzen. Inrichting vindt slechts plaats op hoofdlijnen en is qua vormgeving formeel en duidelijk herkenbaar als menselijke "ingreep": een kunstmatig kegelvormig uitzichtspunt of een uitzichtstoren, de Brettenroute als een lineair element, een langgerekt beplantingsscherm langs de Haarlemmervaart, formele laanbeplantingen langs doorkruisende wegen, etcetera. Een meer "romantisch" pad dat zich door het gebied van oost naar west slingert vormt de uitzondering die deze regel bevestigt.

## **12.2 De Brettenroute en alternatieve routes**

### *a De Brettenroute als directe verbinding*

Over een grote lengte van het gebied (van Amsterdam Teleport tot en met Geuzenveld-Noord) wordt de aanleg van een nieuwe Brettenroute voorgesteld. Het pad komt te liggen aan de noordzijde van de Haarlemmervaart, als een eigentijds "jaagpad". Het pad vormt een rechte lijn en is daarmee een snelle oost-west fietsverbinding. Deze nieuwe Brettenroute is vooral aantrekkelijk voor mensen die vanuit de stad in één keer door willen rijden naar Spaarnwoude of nog verder, richting Haarlem. Bepanting op bepaalde plaatsen kan zorgen voor een ritmische opeenvolging van "poortjes" die het kaarsrechte pad opdeelt in segmenten, waarmee saaiheid wordt voorkomen. De huidige geluidsoverlast van de Haarlemmerweg in het zuidelijk deel van de Brettenzone zal in de toekomst geen probleem meer zijn zodra deze weg is omgelegd. Het fietspad kan eenvoudig worden gefundeerd op het oude spoortalud dat langs de vaart loopt. Het pad moet over de gehele lengte worden voorzien van verlichting. Ter hoogte van Geuzenveld-Noord gaat de Brettenroute via de meest westelijke onderdoorgang van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem naar de noordzijde van de Brettenzone om daar de Westrandweg te kruisen.

### *b Alternatieve route*

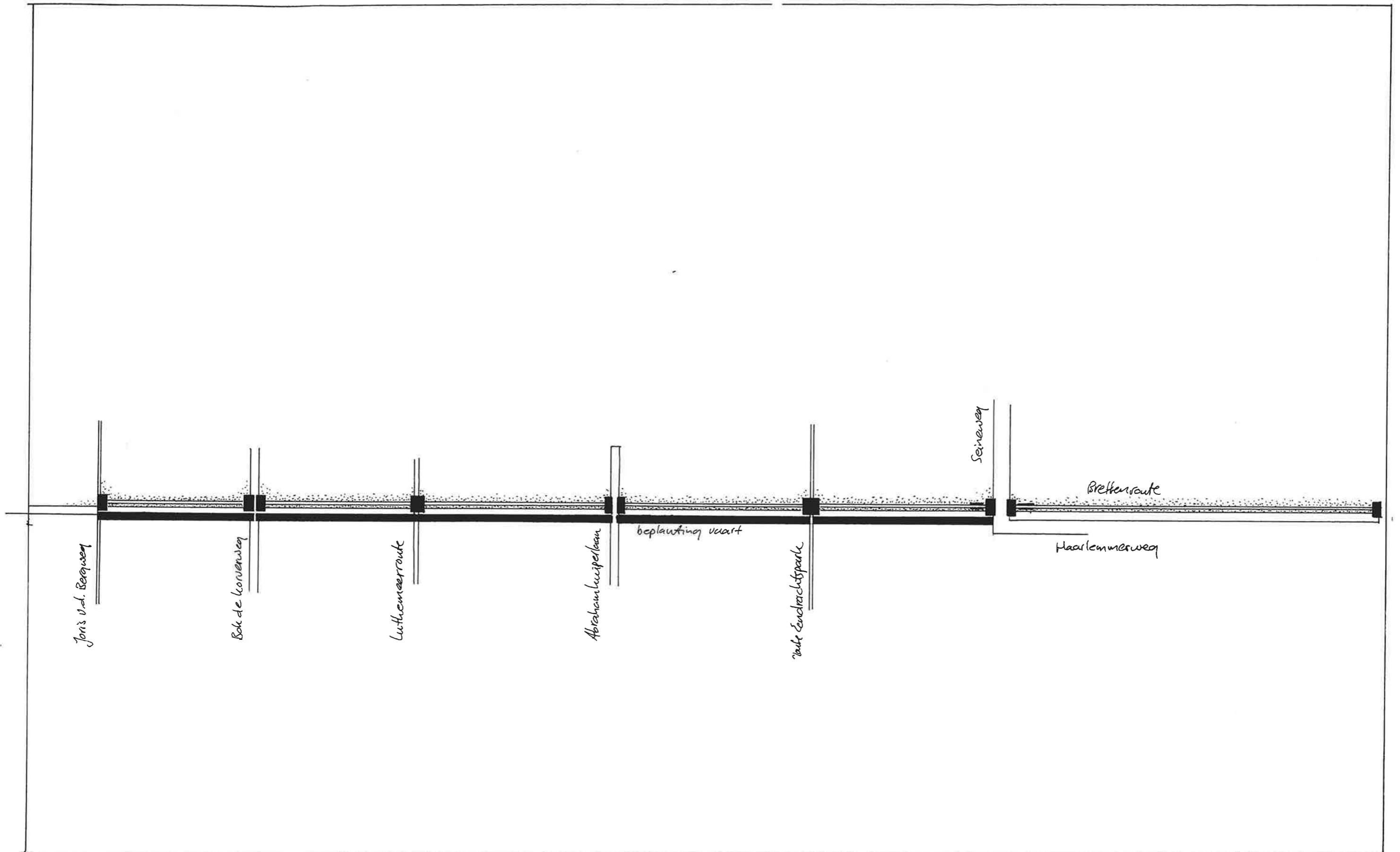
De aanleg van een nieuwe Brettenroute betekent niet dat de reeds bestaande oost-west fietspaden verdwijnen. De bedoeling is dat al deze fragmenten aan elkaar worden gekoppeld om een

"alternatieve" fietsverbinding in oost-west richting te creëren.

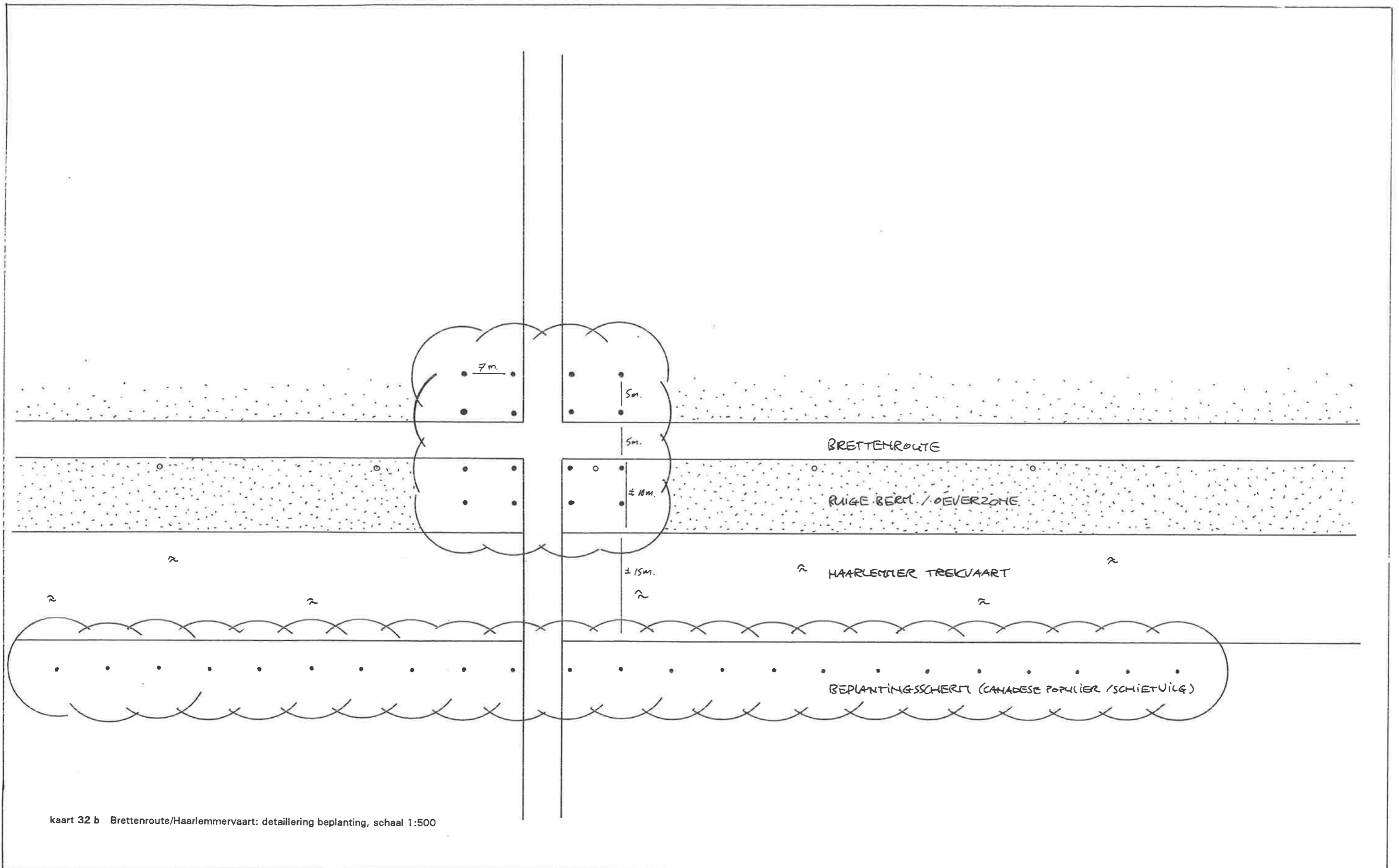
Deze route slingert zich dwars door het gebied en voert langs alle interessante plekken en elementen en is vooral aantrekkelijk voor mensen die in het gebied zelf willen blijven of die ruim de tijd willen nemen om in Spaarnwoude te komen (en misschien de snelle route terug nemen).

### *c Noordelijke route*

Voorts is voorgesteld aan de noordzijde van het gebied verschillende pad-elementen toe te voegen. Dit is niet per sé noodzakelijk als fietsverbinding van oost naar west, maar deze route zorgt er wel voor dat voorzieningen, die een wat minder openbaar karakter hebben, in het openbare gebied worden ingebed. Dit voorkomt dat sociaal onveilige "achterkantjes" ontstaan.



kaart 32 a Brettenroute/Haarlemmervaart: tracé en beplantingsvoorstel, schaal 1:10.000





## 12.3 De Haarlemmervaart

### a Beplantingsscherm

De Haarlemmervaart heeft door de tijd heen een structurerende invloed gehad op de ontwikkeling van de stad en het landschap (spoorlijn Haarlem-Amsterdam, AUP, opdeling in poldereenheden). In de beleving van stad en landschap zou de vaart daarom best een belangrijker positie mogen krijgen. De aanleg van de nieuwe Brettenroute maakt de vaart tot een belangrijke "beeldrager": de vaart maakt de fietser duidelijk dat hij nog op de juiste (eerder ingeslagen) weg zit. De "visuele aanwezigheid" van de vaart kan echter worden vergroot door op de zuidoever (na omlegging van de Haarlemmerweg) een bomenscherm van bijvoorbeeld Canadese populier of schietwilg aan te brengen (mits de waterkering dit toelaat). Deze bomen refereren aan water. Het scherm zorgt ook voor een fraaie accentuering van de kaarsrechte lijn die de vaart vormt; het vergroot bovendien de mogelijkheid tot oriëntatie en betreft de vaart ruimtelijk aanzienlijk meer bij de Brettenzone dan nu het geval is (kaart 33). Op de noordoever van de vaart zou een spontane opslag van opgaande beplanting plaatselijk kunnen worden toegelaten, zodat ruimtelijk een speelser beeld wordt verkregen.

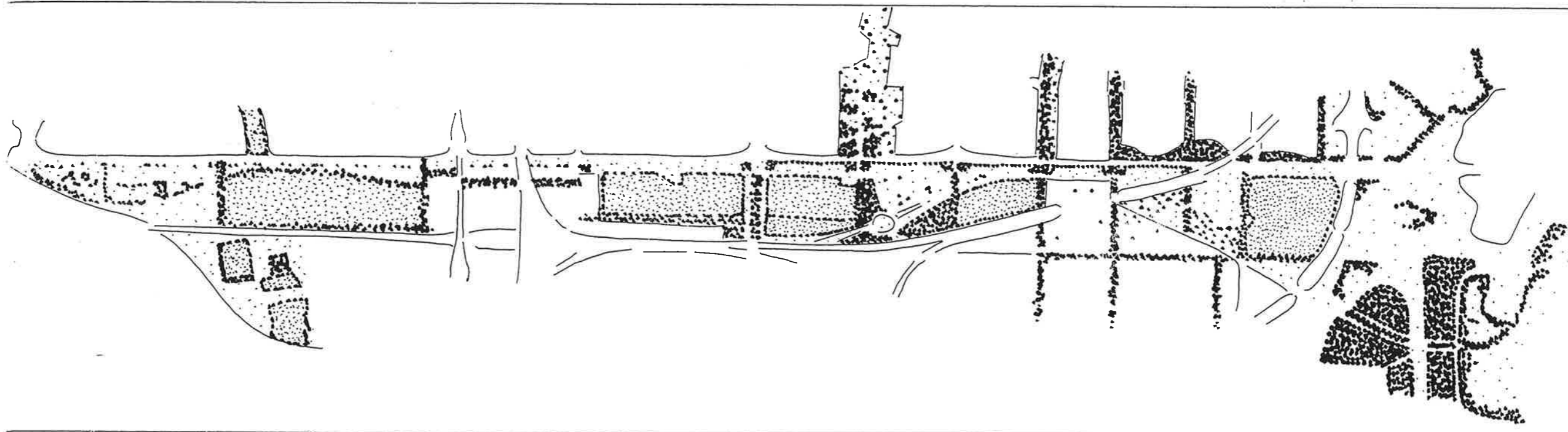
### b De natte as

De Haarlemmervaart moet in zijn betekenis als ecologische "natte as" worden versterkt. Dit betekent, naast behoud van de huidige ruige noordoever (na omlegging van de Haarlemmerweg) een verbreding en natuurlijke ontwikkeling van de zuidoever. Van ecologisch belang is ook dat de oude spoorbaan met zijn schrale bodem en ruige vegetatie gehandhaafd blijft. De interessante overgang van droog naar nat (gradiënt) kan daarmee, ook met de aanleg van de Brettenroute, worden behouden. De zone ten noorden van de vaart moet in zijn natte, ruige karakter worden versterkt door een verminderde ontwatering, het plaatselijk graven van geïsoleerde kleine poeltjes en een aangepast op natuur gericht beheer. Bij lage bruggen over de vaart (Bok de Korverweg, Seineweg, Amsterdam Teleport) zijn technische maatregelen nodig ("verlaagde oevers") om de ecologische verbindingfunctie voor aan water gebonden dieren te behouden.

## 12.4 Groene geleedende en verbindende structuur

De inrichting van de Brettenzone gaat uit van een opdeling van het gebied in segmenten. Daarbij kan de reeds aanwezige compartimentering van het gebied met beplanting worden versterkt en in relatie gebracht met de interne geleiding van het aangrenzende woongebied (kaarten 32a en 32b). Noord-zuid lopende fietsroutes vanuit het woongebied zijn zoveel mogelijk hieraan gekoppeld.

Door de ligging van de vele railinfrastructuur (barrières) ontstaat pas ter hoogte van Geuzenveld-Noord de mogelijkheid ook het werkgebied door middel van groen (lanen) en routes met de Brettenzone te verbinden. De groene structuur biedt tegenwicht aan de dominantie van infrastructuurle elementen in het gebied. Kaart 33 geeft het principe van deze beplantingsstructuur aan. Voor de eraan gekoppelde routes zal een aantal nieuwe fietsbruggen over de Haarlemmervaart nodig zijn.



kaart 33 Geleedende structuur opgaande beplanting



## 13 RUIMTELIJKE UITWERKING VAN DE DEELGEBIEDEN

### 13.1 Westerpark en uitbreidingen

Voor het Westerpark en haar uitbreidingen (fasen A tot en met E) zijn plannen uitgevoerd of in de maak. Het is wenselijk ten zuiden van het spoor het intensieve en stedelijke gebruik van de openbare ruimte te versterken door nieuwe stedelijke publieksvoorzieningen, bij voorkeur in de culturele sfeer (theater, bioscoop, pop-concertzaal). Het gebied moet optimaal worden aangesloten op de stad en op de langzaam-verkeersroutes aldaar.

Natuur zou ook in dit deel van de Brettenzone voor kunnen komen, maar dan meer als "verwijzing", zoals in de "landschapstijl" van het Westerpark, of in de vorm van contrasterende natuurlijke elementen, zoals restanten veenweidegebied of oude dijken met waardevolle vegetaties.

Een goed evenwicht moet worden gevonden tussen groen en steen (verharding, kunst- en bouwwerken). Accenten per deelgebied liggen daarbij voor de hand. Ten noorden van het spoor zal het gebruik altijd minder intensief blijven. Een beter openbaar gebruik is echter wenselijk. Dit kan worden bereikt door de interne ontsluiting van de Overbrakerpolders te verbeteren. Het koppelen van paden betekent dat meer wandel- en joggingmogelijkheden gecreëerd worden.

Ook ecologische verbindingroutes moeten hier aan elkaar gekoppeld worden. Het beheer (o.m. van dijken) dient hierop afgestemd te worden.

### 13.2 Omgeving volkstuinparken Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer

Aan de zuidzijde van de volkstuinparken wordt in 1992/1993 een ontbrekend deel van de Brettenroute gerealiseerd, met aan de zuidzijde laanbeplanting. Hier zal in verband met de aanleg van kabels en leidingen de oude spoorbaan worden verlaagd tot N.A.P. De afgraving betekent een verlies van waardevolle vegetaties, waarmee mogelijk ook de ecologische verbindingfunctie geschaad wordt. Om dit te compenseren

wordt voorgesteld om de relatief brede strook ten noorden van het volkstuinpark (overeenkomstig het Ecologisch Advies Brettenzone) zeer extensief te beheren. Tesaamen met de extensief beheerde spoorberm kan hiermee een goed alternatief ontstaan. Dit betekent dat het ontwerp voor het voet- en fietspad langs de spoorbaan aangepast zal moeten worden.

### 13.3 Amsterdam Teleport

Amsterdam Teleport is een niet-groen element in een groene Brettenzone. Dit betekent dat extra maatregelen nodig zijn om de barrièrewerking, zowel ruimtelijk, recreatief als ecologisch, te voorkomen.

Van groot belang daarbij is de Brettenroute. De Brettenroute door Teleport dient aangelegd te worden overeenkomstig het herziene "Stedebouwkundige Programma van Eisen Teleport-Sloterdijk" (kaart 34). Dit houdt in een dubbel fietspad met begeleidende boombeplanting. Naast de route komt een strook met een ruige groene invulling te liggen (belangrijk vanuit ecologisch oogpunt), die aansluit op de trambaan. Aan de andere zijde van het pad is het groen formeler en wordt een overgang gemaakt naar het aangrenzende verblijfsgebied. In totaal zal de groene strook rond de Brettenroute een breedte van 23,5 meter krijgen; de totale zgn. vrije ruimte bedraagt ca. 45 meter van gevel tot gevel. Langs de route kunnen bijzondere plekken gecreëerd worden, zoals een zitplek of een pleintje.

Ook de route langs de noordzijde van Teleport is echter van belang, teneinde het pad ten noorden van het volkstuinpark Nut en Genoegen direct met het fietspad langs de Taagweg te verbinden.

Bij Amsterdam Teleport komt zowel de rail- als de weginfrastructuur uit noord-zuid en oost-westrichting bij elkaar. De extensief beheerde bermen van deze infrastructuur vormen belangrijke routes voor uiteenlopende diersoorten. Daarmee spelen ze een belangrijke rol in de ecologische structuur van Amsterdam. De viaducten en onderbrekingen bij Teleport vormen echter knelpunten. Voorgesteld wordt te onderzoeken hoe de knelpunten ter hoogte van Teleport kunnen worden opgeheven.

### 13.4 Omgeving Seineweg

In het huidige ontwerp voor de Seineweg is geen rekening gehouden met ecologische aspecten (o.m. Haarlemmervaart) en is onvoldoende rekening gehouden met het belang van de

Brettenroute als belangrijke recreatieve route en met de betekenis van het groen voor de beleving van de Brettenzone (continuïteit). Tevens is de wens om de verlegde N5 via het tracé van de Seineweg te laten verlopen (Structuurplan-uitwerking Westrand) niet meegenomen in de planopzet. Het nieuwe ontwerp voor de Seineweg zou moeten voldoen aan de volgende eisen:

- 'verlaagde oevers' om de ecologische barrièrewerking van het viaduct over de Haarlemmervaart te minimaliseren en aanleg van een paddentunnel onder de weg door;
- een ongelijkvloerse kruising met de Brettenroute; uit oogpunt van sociale veiligheid is een ruime tunnel gewenst;
- toevoeging van een beplantingsplan met opgaande laanbeplanting;
- een fietspad aan beide zijden van de Seineweg en oversteekmogelijkheden voor de fiets vanaf het sportpark en de Taagweg;
- reservering van ruimte voor een toekomstige uitbreiding van verkeerscapaciteit in verband met de om te leggen N5.

Momenteel worden de mogelijkheden gezien het ontwerp voor de Seineweg op de genoemde punten aan te passen. Tevens wordt voor deze omgeving voorgesteld een fietsroute aan te leggen langs de noordzijde van de kwekerij.

### 13.5 De voormalige Puinstort oost en de Oostelijke Lange Bretten

Momenteel wordt onderzocht waar de bodemverontreiniging zich concentreert. De maatregelen die in de toekomst nodig zijn ter oplossing van deze problematiek zullen van invloed zijn op de inrichtingsmogelijkheden van het gebied.

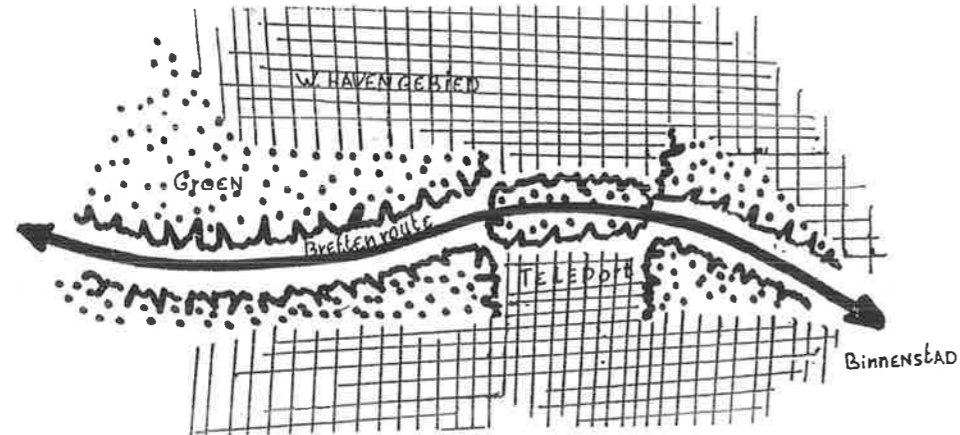
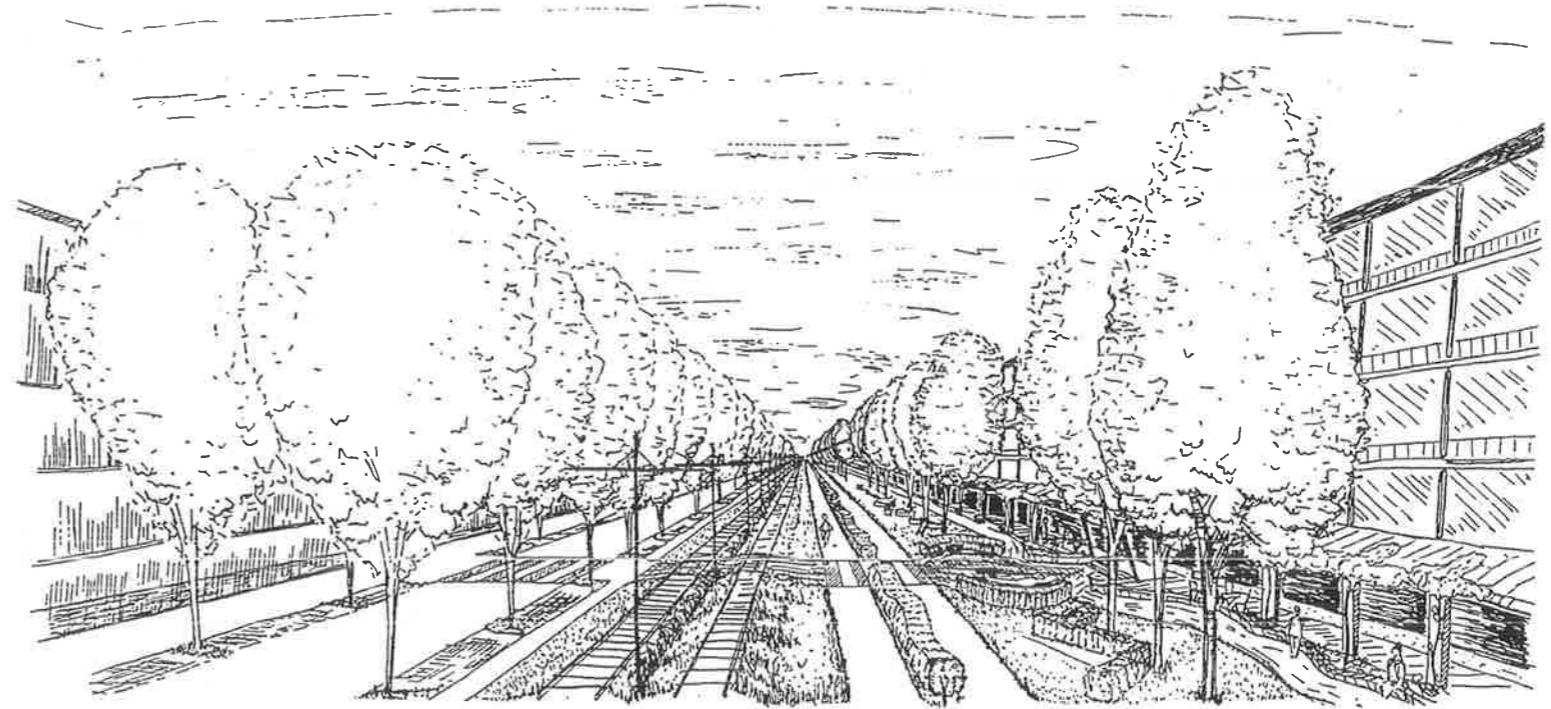
Uitgangspunt zou moeten zijn het gebied het huidige karakter van extensief rietgebied zoveel mogelijk te laten behouden. In ieder geval zal het gebied niet helemaal opgevoeld moeten worden met nieuwe voorzieningen. Dit uitgangspunt is van belang voor de natuurwaarden, maar ook voor de recreatieve beleving van de Brettenzone. Alleen hier kan namelijk in de toekomst nog het openbare gebied met zijn ruige karakter over de volle breedte van de Brettenzone worden ervaren.

Enkele ingrepen kunnen de kwaliteit daarbij verhogen. Aan de noordzijde kan op specifieke plekken spontane bosontwikkeling worden toegelaten, zodat ruimtelijk een verschil met het open zuidelijk gedeelte ontstaat. Het gebied zou daarbij aan de

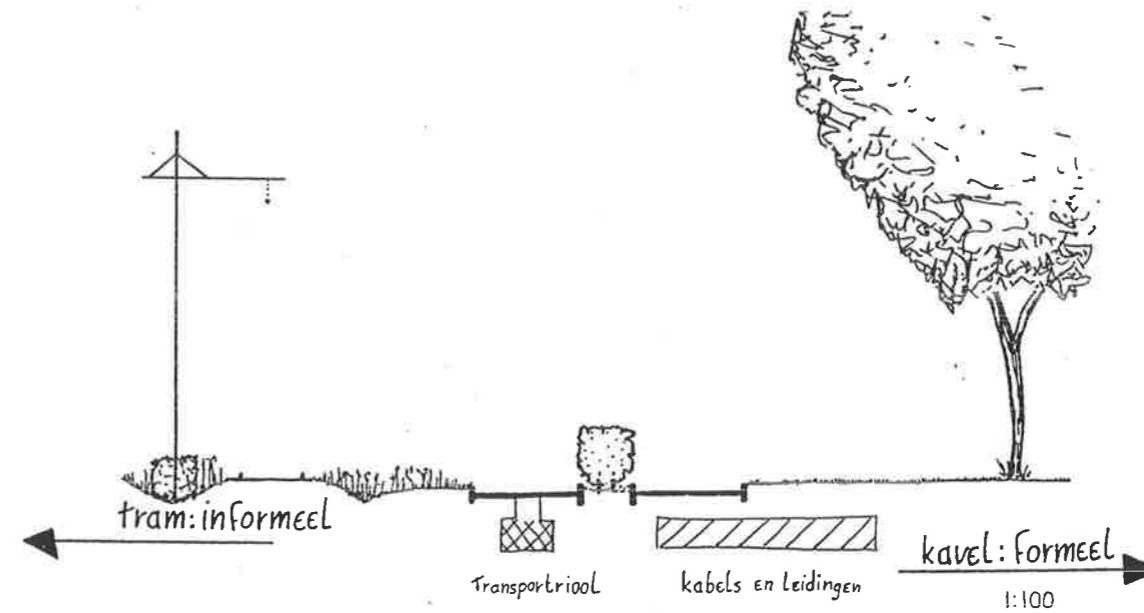
**Ontwerp:**

**Concept:**  
In de Brettenzone loopt de route door een groene ruimte. In Teleport is de Brettenroute het groene eiement. Met dit concept, waarbij de route reageert op zijn omgeving, is de continuïteit van de route in de verstedelijkte omgeving duidelijk te maken.

**Uitwerking:**  
De route bestaat uit een dubbel fietspad met op de middenberm een haag en een begeleidende boombeplanting. Naast de route ligt een strook met een lage groene invulling, naar de kavels overgaand in een gebied met een verblijfskarakter. Aan de route kunnen bijzondere plekken liggen. Te denken valt aan een zitplek of een pleintje. De sfeer van de groene strook langs de Brettenroute kan een overgang geven van informeel naar formeel, een ruige invulling ter hoogte van de trambaan (aantrekkelijk vanuit de ecologie), formeel aan de kant van de kavels. Door middel van hagen kan er aantrekkelijk beeld gecreëerd worden. De boombeplanting kan op de kavels reageren, bijvoorbeeld bij de ingang van een kantoorgebouw.



kaart 34 De Brettenroute door Amsterdam Teleport

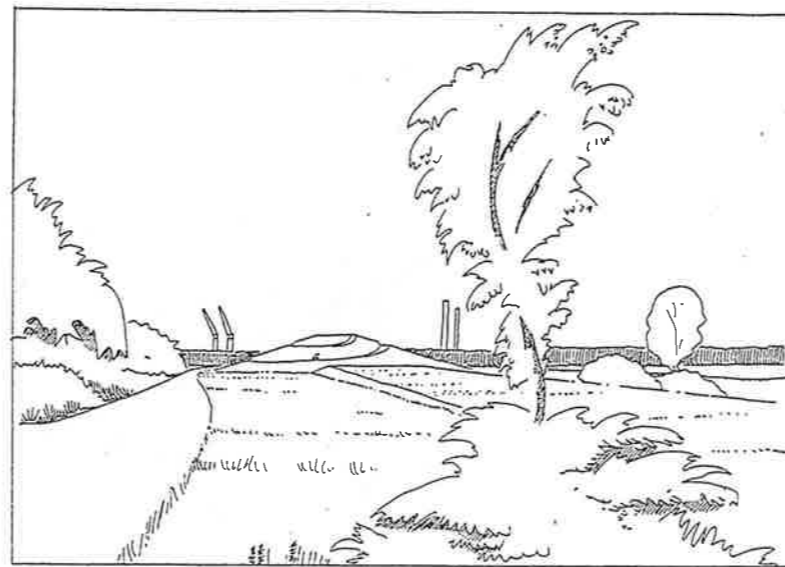


noordzijde een accent kunnen krijgen in de vorm van een uitzichtheuvel, een uitzichttoren of een "wielercol" (zie kaart 35). Een dergelijk accent, zowel baken als ontmoetingsplek, geeft bovendien zicht op de bredere omgeving, die doorgaans zit weggestopt achter volkstuinen en spoortaluds. Zeker in een smalle groene scheg als de Brettenzone zal een dergelijk accent van belang zijn. Een langzaam-verkeersverbinding met het Eendrachtspark is gewenst.

### 13.6 De voormalige Puinstort west

Voorgesteld is dit gebied ten noorden van het huidige spoorwegtracé te reserveren voor een voorziening met een groen karakter. De lokatie ligt immers zeer dicht bij het toekomstige station Geuzenveld en kan voor autoverkeer in principe vanuit het noorden ontsloten worden.

Het belangrijkste criterium voor de keuze voor een voorziening is de meerwaarde voor het gebied als geheel. Specifiekere



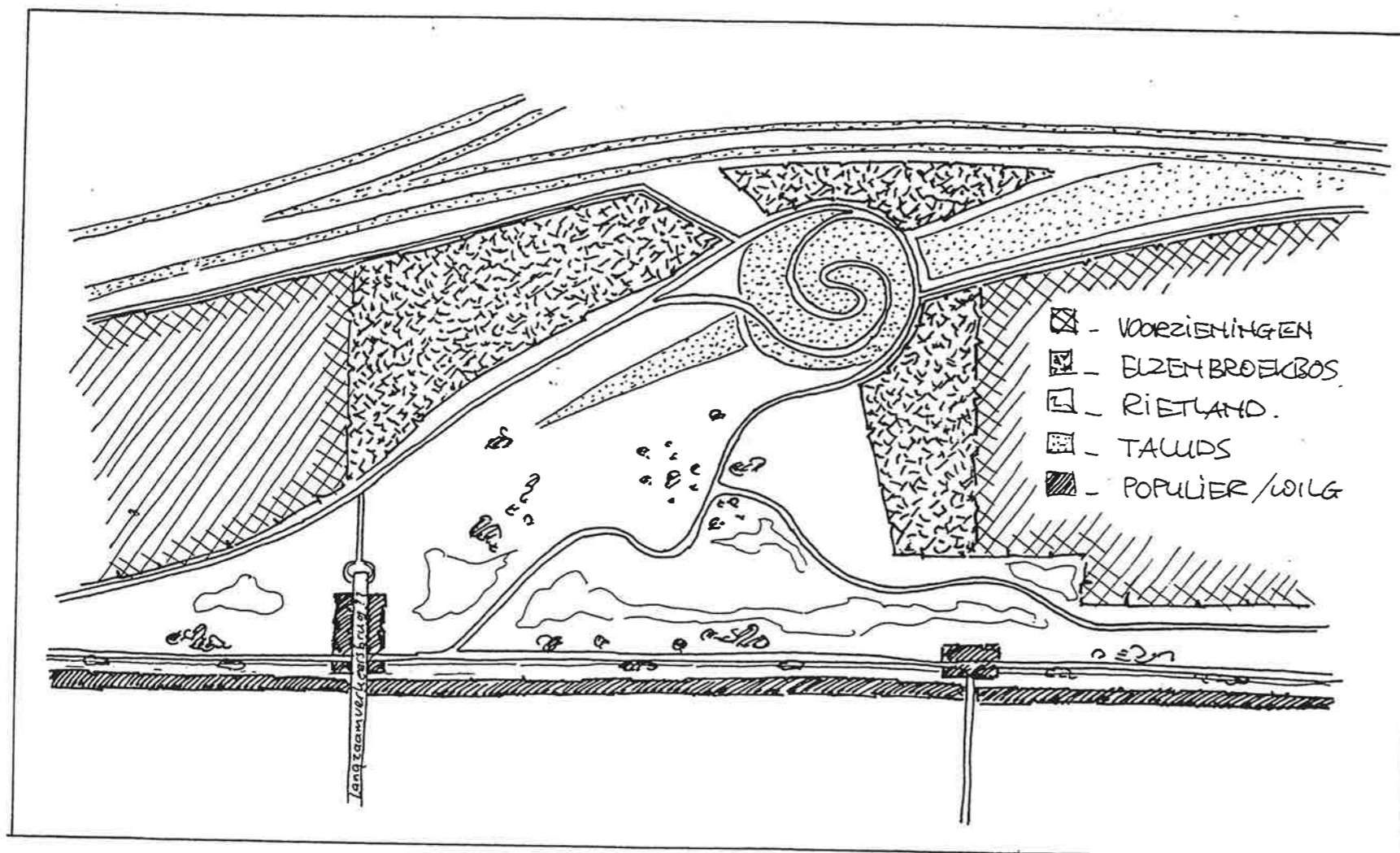
Puinstort-oost, impressie

### 13.7 Geuzenveld-Noord c.q. de Westelijke Lange Bretten

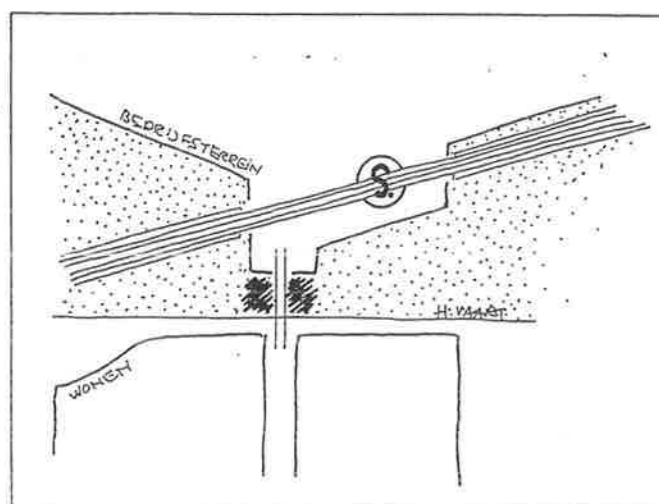
Bij de voorgestelde bedrijfsontwikkeling rond het station Geuzenveld wordt uitgegaan van concentratie. Dit betekent een bedrijfsgebied met moderne compacte bedrijfsbebouwing en aandacht voor de vormgeving daarvan. Het past bij het karakter van de Brettenzone (contrasten) om in het gebied van de "Lange Bretten" tegelijkertijd het beeld van ruig, extensief gebruikt rietgebied te laten voortbestaan. Dit strookt ook met de te verwachten recreatieve gebruiksdruk en de ecologische opzet van de Brettenzone als geheel.

Plaatselijk is er echter aanleiding de groen-invulling een heel ander accent te geven, bijvoorbeeld daar waar het woongebied en het station en het werkgebied aan elkaar grenzen. Het groene openbare gebied van Geuzenveld-Noord is méér dan een snelle passage voor fietsers en voetgangers. Noodzakelijk is dat het een eigen karakter heeft, een herkenbaar ruimtelijk beeld en eigen gebruiksmogelijkheden.

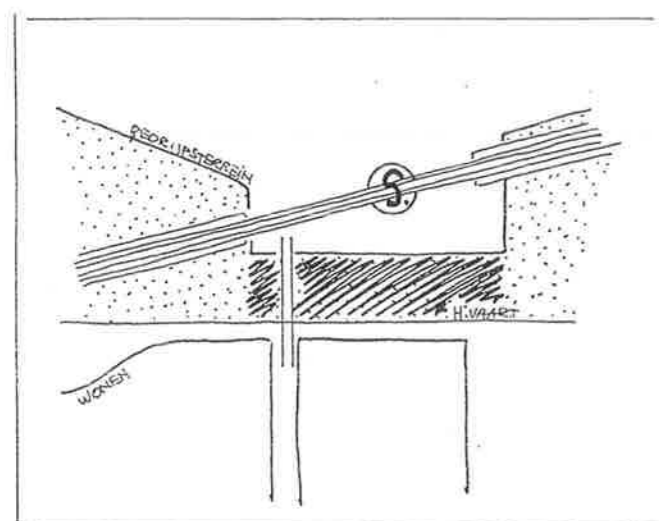
Daar waar het woongebied Geuzenveld-West, het bedrijventerrein Geuzenveld-Noord en het station Geuzenveld aan elkaar grenzen is sprake van een stedenbouwkundig moeilijke situatie. In het beleid wordt immers enerzijds gestreefd naar uitbreiding en voltooiing van de Brettenzone als 'groene verbindingzone' vanuit de stad naar buiten, maar anderzijds wordt in die groene verbindingzone de ontwikkeling van een bedrijfslokatie rond een station voorgestaan. Vanuit het concept van de groene verbindingzone is de ruimtelijke, functionele en ecologische continuïteit van het groen, juist langs de vaart, zeer belangrijk. De vaart met zijn oevers en de Brettenroute zouden hier tesamen een zone met een minimale breedte van 75 meter moeten vormen (overeenkomstig de uitgangspunten). Vanuit de stedelijke ontwikkelingen is hier echter een goede sociaal veilige aansluiting tussen woongebied en station gewenst. Het 'conflict' spitst zich toe op één punt. Een goede oplossing voor dit conflict zal uiteindelijk in een integraal stedenbouwkundig



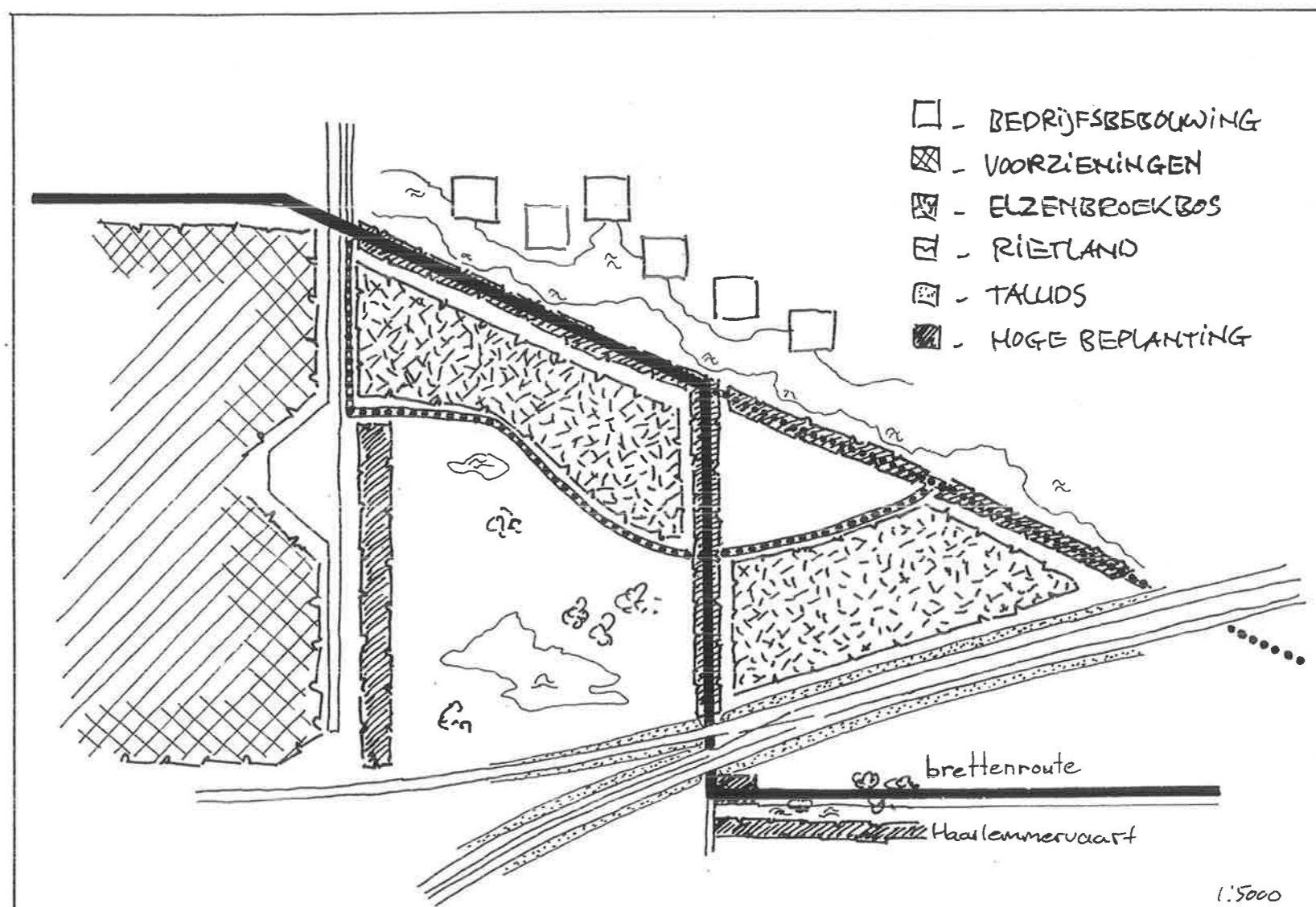
kaart 35 "De Puinstort", voorbeelduitwerking



kaart 36 a Situatie 1: Kruispunt 'groenplein'



kaart 36 b Situatie 2: Raakvlak 'parkstrook'



kaart 37 "Westelijke Lange Bretten" (west), voorbeelduitwerking

plan moeten worden uitgewerkt. Hierbij kunnen twee situaties ontstaan die hieronder worden uitgewerkt.

In de eerste situatie breidt het werkgebied zich minimaal uit in zuidelijke richting. Alleen waar routes uit het woongebied een verbinding leggen met de stationsomgeving naderen het woon- en werkgebied elkaar. De vraag is hoe dit "kruispunt" vorm te geven (kaart 36a).

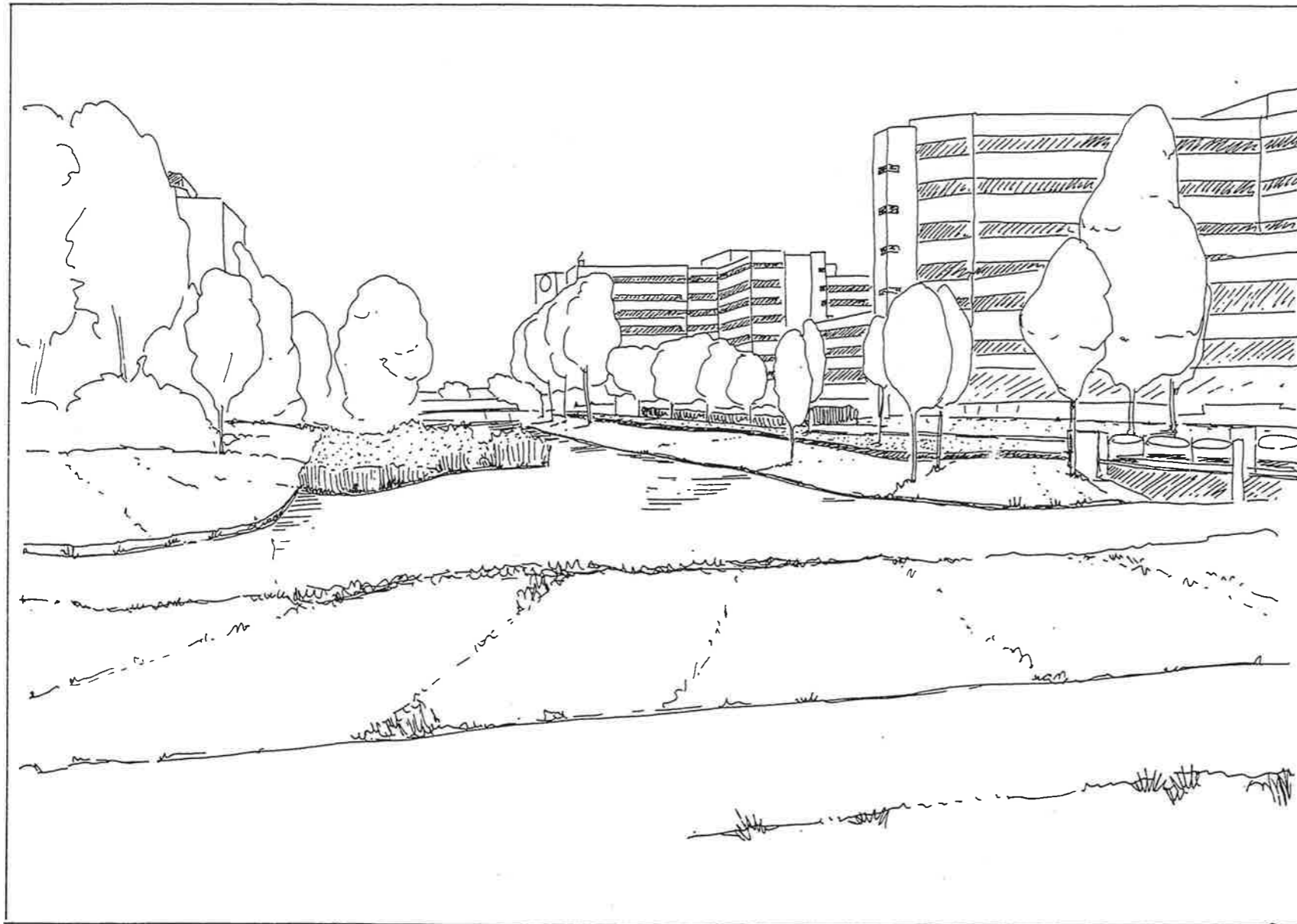
In deze situatie is het wenselijk, daar waar woon- en werkgebied het dichtst bij elkaar komen, een groene zone van minimaal 75 meter te handhaven. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het echter ongewenst om over de volle 75 meter breedte een ruig rietland met bossages te handhaven. Meer op zijn plaats is

dan een parkachtige, open inrichting, met goede verlichting, een overzichtelijke padenstructuur en kleinschalige voorzieningen. Eigenlijk een "groen plein". Bij voorzieningen kan worden gedacht aan een reeks kiosken langs een langzaam-verkeersroute, waar verkoop plaatsvindt of diensten worden verleend (winkel-tjes, horeca). De hoofd- langzaam-verkeersroute van woongebied naar station zou tevens gekoppeld moeten worden aan de tramlijn en de openbare weg.

Bij het opstellen van het ontwerp voor het groene plein als kruispunt is specifiek aandacht nodig voor de visuele continuïteit van het groen, de functionele continuïteit van de Brettenroute en het waarborgen van de verbindingsmogelijkheden voor organismen in oost-westrichting. De

visuele continuïteit kan worden bereikt met de voorgestelde (transparante) boombeplanting langs de vaart en door aandacht

voor zichtlijnen in oost-west richting. Een goede oplossing voor het elkaar kruisende auto- en fietsverkeer is een punt van aandacht. Voor de ecologische oost-west verbinding zijn bij bruggen over de Haarlemmervaart technische maatregelen nodig (zogenaamde 'verlaagde oevers' om organismen doorgang te verlenen. Paddentunnels onder de weg door leveren een extra bijdrage. De ruige oeverzone langs de vaart kan over een beperkte lengte worden versmald tot enkele meters, maar een volledige onderbreking van de oeverzone kan als funest beschouwd worden.



Parkstrook achterzijde Atlascomplex

In de tweede situatie grenzen woon- en werkgebied over een grotere lengte aan elkaar. Er is sprake van een "raakvlak" tussen woon- en werkgebied. De vraag is in dit geval hoe het raakvlak in te richten.

Bij een langer grensvlak tussen woon- en werkgebied, zoals aangegeven op kaart 36b, zal, vanuit het oogpunt van ruimtelijke beleving en ecologie, een vrije groene zone van 100

à 150m noodzakelijk zijn. Op dit grensvlak zou een parkachtige strook kunnen worden ontwikkeld, waar zowel het woon- als het werkgebied beide van profiteren. Voor het werkgebied kan een plek worden gecreëerd die van betekenis is voor lunchpauzerecreatie van kantoorpersoneel en voor het woongebied Geuzenveld-West zal de parkstrook een wijkfunctie kunnen krijgen. Het gebied kan worden ingericht als lineair element waarin voorzieningen zijn opgenomen.

Daarbij valt te denken aan een trimparcours, een wandelpromenade, waterpartijen, kunstuitingen, of bijzondere beplantingen. De aanwezigheid van een openbare parkstrook kan voor bedrijven aanleiding vormen tot een recreatieve, groene inrichting van het eigen terrein, die voor het gebied als geheel een meerwaarde heeft. Voorwaarde daarvoor is echter dat zich tussen het openbaar groen en het bedrijventerrein geen auto-ontsluitingsweg bevindt. Een dergelijke ontsluitingsweg geeft doorgaans aanleiding de inrichting van het eigen terrein vooral af te stemmen op presentatie van het gebouw. Het Atlascomplex in Amsterdam Zuidoost vormt, aan de achter-, respectievelijk de voorzijde, een goede illustratie van beide situaties. Ook bij de ontwikkeling van een dergelijke parkstrook is een open en overzichtelijke inrichting vanuit het oogpunt van sociale veiligheid noodzakelijk. Tevens dienen fietsroutes in noord-zuid richting te worden aangelegd. Voor het bewaren van de continuïteit in het groen van oost naar west zijn ook bij de ontwikkeling van een parkstrook de hiervoor genoemde maatregelen nodig. Daarbij geldt voor wat betreft de ecologische verbinding tevens dat de zone ten noorden van de Haarlemmervaart over de lengte van de parkstrook het beste kan worden geminimaliseerd tot een ruige oeverzone van 5 à 10m langs de vaart. Ook een ruige zuidoever van enkele meters breedte is daarbij gewenst. De vaart met oeverzones kan in het ontwerp van de parkstrook als een contrasterend element worden opgenomen. Een groene inrichting van het overige gebied is echter ook van ecologisch belang, aangezien dit zorgt voor een spreiding van de gebruiksdruk en extra dekkingsmogelijkheden voor organismen. Voor dat laatste is het ook wenselijk plaatselijk ruigere groenelementen aan de vaartzone te koppelen.

Binnen het eigenlijke bedrijfsgebied is het station een belangrijk aanknopingspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. Een stationsplein kan een stedelijk antwoord vormen op de groene parkstrook tussen woon- en werkgebied. Het openbare gebruik van dit plein kan worden versterkt door een fietsroute diagonaal door het bedrijfsgebied langs of over dit plein te situeren.

Waar het meer extensieve deel van het bedrijfsgebied grenst aan de Brettenzone, zal de inrichting bestaan uit bedrijfssterreinen uit oogpunt van beveiliging met hekwerken te omgeven. Dit komt de sfeer en de visuele kwaliteit van de Brettenzone niet ten goede. Beter is het om, zoals dat bijvoorbeeld bij het-KLM kantoorcomplex in de Braak in Amstelveen is gebeurd, de

bedrijfsterreinen door waterpartijen van hun directe omgeving te scheiden.

Een groot deel van Geuzenveld-Noord c.q. de Lange Bretten zal uit riet, water en moeras kunnen blijven bestaan. Ten behoeve van de ruimtelijke beleving van het gebied zal ook opgaande beplanting gewenst zijn. Enerzijds is het wenselijk noord-zuid gerichte groenelementen uit het woon- en werkgebied door te trekken, zodat een compartimentering ontstaat. Aan deze groenelementen zijn langzaam-verkeersroutes in noord-zuidrichting gekoppeld. Anderzijds moet rekening worden gehouden met gebiedskenmerken, zoals kleine terreinverschillen (hoog-laag, droog-nat), bebouwingsgrenzen en dijklichamen. Een goed uitgewerkt ruimtelijk concept is nodig (kaart 37).

### 13.8 De Westrandweg

De aanleg van de Westrandweg zal gepaard gaan met een landschappelijke inpassing. Voorgesteld wordt deze als volgt uit te werken:

- een apart viaduct voor de Brettenroute ten westen van volkstuinpark de Grootte Braak;
- een ruim viaduct waar de Haarlemmertrekvaart met zijn oevers en het spoor worden gekruist;
- een mede uit oogpunt van ecologie ruim viaduct voor de omgelegde N-5;
- geluidsarm asfalt en aanvullende geluidwerende voorzieningen t.b.v. het volkstuinpark en het natuurgebied de Grootte Braak.

Voorts zal het nodig zijn het Verbindingskanaal aan de westzijde te verbreden, daar de Westrandweg hier deels overeen zal komen te liggen.

### 13.9 Het Geuzenbos

Het gebied waar het Geuzenbos is (eerste fase) en nog zal worden (tweede fase) aangelegd staat verschillende nieuwe ontwikkelingen te wachten. Hieronder worden daarom een aantal voorstellen gedaan tot aanpassing van het oorspronkelijke plan voor het Geuzenbos.

De noordzijde van het reeds ingeplante Geuzenbos wordt onderzocht als mogelijke vuilstortlokatie. Na beëindiging van de vuilstort zou daar alsnog bos kunnen worden aangeplant. Voorgesteld wordt om, wanneer tot vuilstort wordt besloten,

een nieuw plan te maken voor het noordelijk deel van het bos. Dit plan zou gereed moeten zijn nog voordat daadwerkelijk tot stort wordt overgegaan, opdat de mogelijkheden van ophoging met vuil ten nutte van de recreatiefunctie kunnen worden aangewend.

Voor de omlegging van de Haarlemmerweg (N5) moet in het gebied een nieuwe strook ruimte worden gereserveerd. De nu gereserveerde strook zou in de toekomst (tweede fase) bebost kunnen worden. Het ecologisch onderzoek geeft aan dat het gebied van de tweede fase Geuzenbos relatief hoge natuurwaarden heeft. Voorgesteld wordt daarom om op het gronddepot ten zuidoosten van de toekomstige N5 natuurbos te ontwikkelen in plaats van eikenbos. Om dezelfde reden zouden de geplande recreatieoever van "de meertjes" kunnen komen te vervallen.



---

***DEEL C***  
***Projecten,***  
***fasering,***  
***financiering***  
***en overleg***



## 14 PROJECTEN, FASERING EN FINANCIERING

Per deelgebied is aangegeven welke projecten er moeten worden gestart (nr.), wie daarvoor initiatiefnemer is (I), wanneer het project start (S) en wie zorg draagt voor mogelijke financiering en instrumentarium (f). De financiering van een groot deel bevat nog veel onzekerheden: zie ook de toelichting. Als financieringsbronnen zijn hier het provinciale Groenfonds en het Ontwikkelingsplan Haarlemmermeer en 'randgebieden' onvermeld gebleven. Zij kunnen echter wel een rol spelen. Zie ook hiervoor de toelichting.

### BRETTENROUTE

#### 1 Aanleg (derde bestek) fase B van de uitbreiding van het Westerpark

S uitvoering na sanering terrein Westergasfabriek  
F uitvoeringskrediet beschikbaar; inrichtingskosten ca. f 1.500.000,-- \*, subsidie randstadgroenstructuur ca. f 900.000,--.

#### 2 Fase D: uitbreiding Westerpark

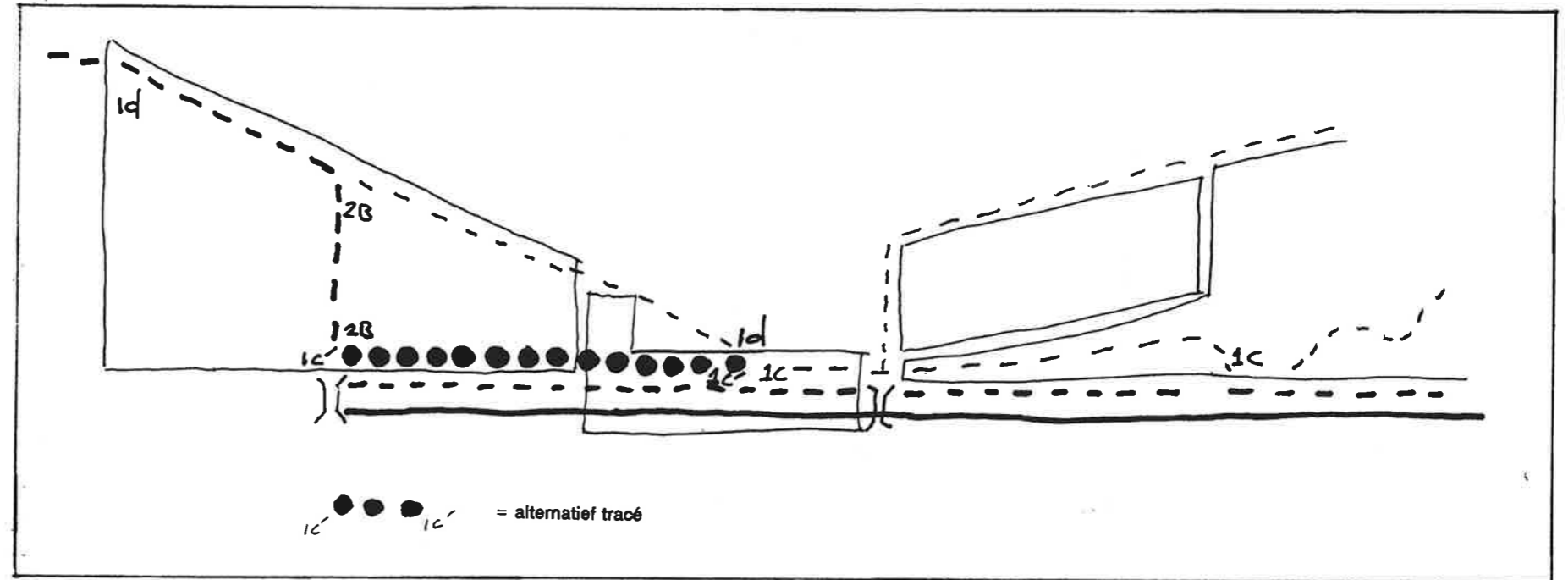
S uitvoering in 1993  
F uitvoeringskrediet beschikbaar  
inrichtingskosten ca. f 3.270.000,--  
subsidie randstadgroenstructuur ca. f 892.000,--

#### 3 Tijdelijke bewegwijzering Brettenroute

I ANWB via Werkgroep Amsterdam op de Fiets (WAF)  
S uitvoering in 1993  
F kosten f 50.000,--, beschikbaar gesteld door de gemeenteraad (via WAF)

#### 4 Aanleg definitieve Brettenroute door Teleport en inrichting groenstrook

I centrale stad (Grondbedrijf)  
S uitvoering niet voor 1996  
F grondexploitatie Teleport



kaart 38 Alternatief tracé

#### 5a Aanleg definitieve Brettenroute langs de Haarlemmervaart van de Radarweg tot en met het volkstuinpark De Bretten

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S planvoorbereiding moet nog starten; uitvoering noodzakelijk vóór 1996 met het oog op subsidies; uitvoering bij voorkeur combineren met aanleg Seineweg  
F stadsdeel

S als 4b  
F als 4a

#### 5b Aanleg definitief tracé Brettenroute langs de Haarlemmervaart van het volkstuinpark de Bretten tot aan de Abraham Kuyperslaan

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S planvoorbereiding moet nog starten; uitvoering noodzakelijk vóór 1996 met het oog op subsidies; uitvoering bij voorkeur gelijktijdig met 4a.  
F als 4a

#### 5c Aanleg tijdelijk tracé van de Brettenroute

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S als 4b  
F als 4a

#### 5d Aanleg tijdelijk tracé Brettenroute door de Lange Bretten

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer

#### 5e Oplossen knelpunten bestaande Brettenroute

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S als 4b  
F als 4a

#### 5f Definitieve bewegwijzering Brettenroute

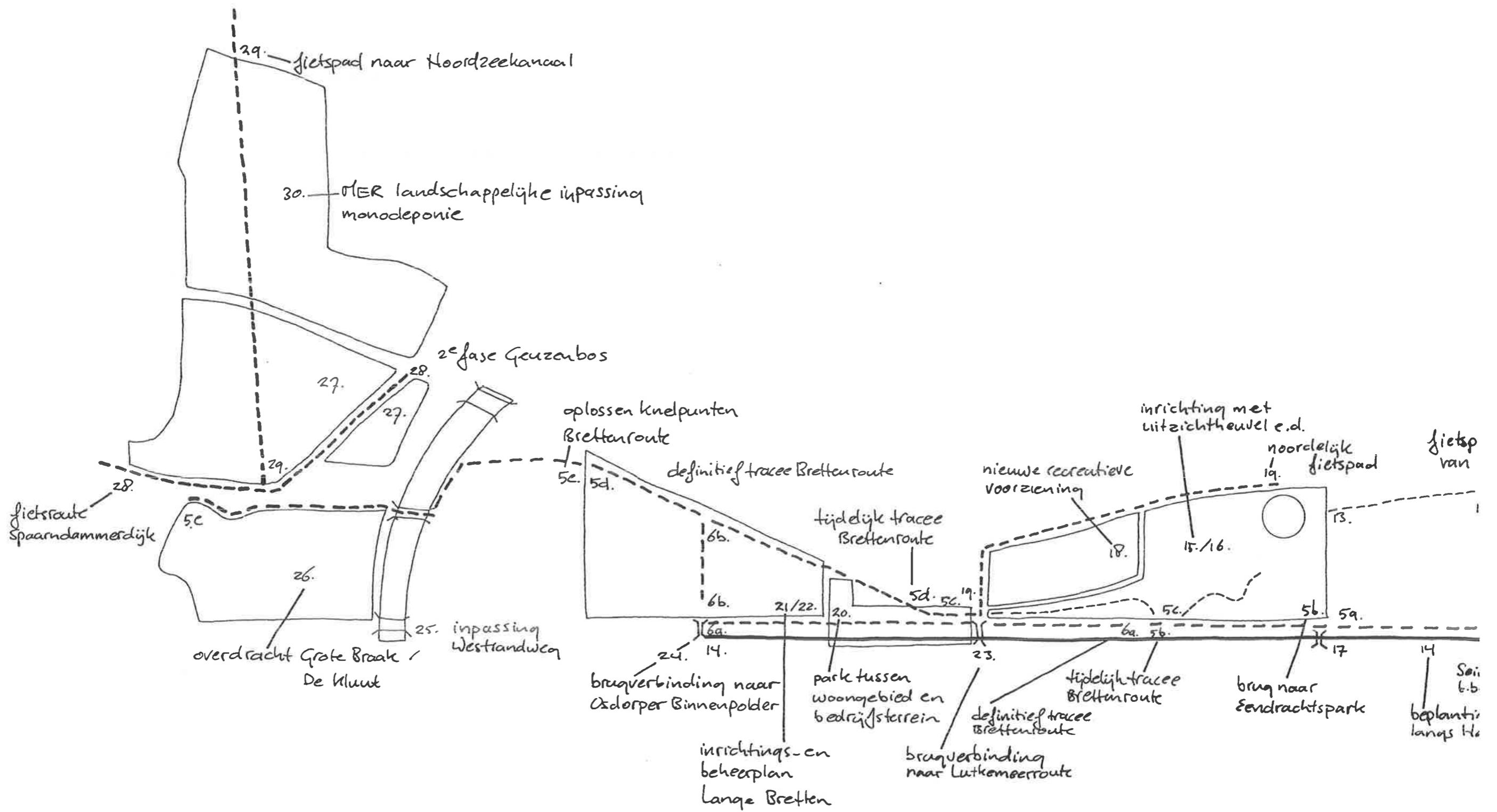
I stadsdelen / Centrale Stad  
S na uitvoering projecten 1, 3, 5a t/m 5c  
F p.m. De route is al volgens een tijdelijk tracé bewegwijzerd, aanpassing is noodzakelijk.

#### 6a Aanleg van het definitieve tracé van de Brettenroute (voor wat betreft het tijdelijke traject 4c en 4d)

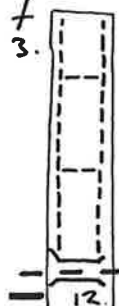
I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omleggen Haarlemlijn, na 2000  
F stadsdeel, centrale stad + grondexploitatie bedrijventerrein Geuzenveld-Noord

### OVERIGE PROJECTEN TEN OOSTEN VAN DE RADARWEG

#### 7 Aanleg fase C van de uitbreiding van het Westerpark

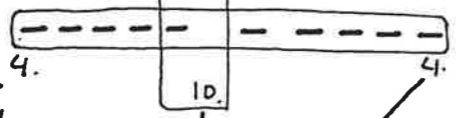


ad ten noorden  
kwekerij



12.  
neweg + fietstunnel  
v. Brettenroute  
ringscherm  
variemmervaart

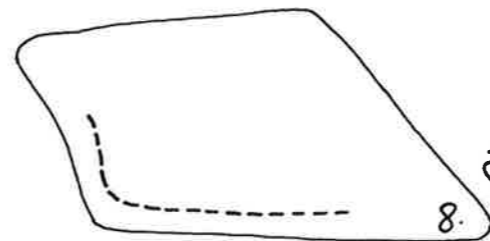
59.  
definitief tracé  
Brettenroute



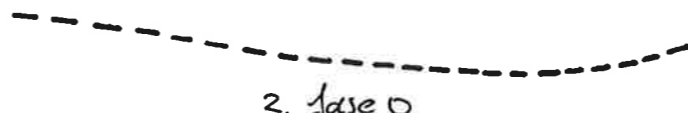
10.  
Brettenroute door Teleport  
"spoorpark" Teleport

11.  
oplossen knelpunt  
ecologische verbinding  
door Teleport

9. Huispoorfietspad

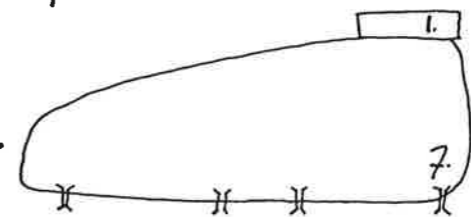


fase E



2. fase 0

3. bewegwijzering



fase B (3<sup>e</sup> bestek)

fase C



I stadsdeel Westerpark  
S uitvoering na besluitvorming over bodemsanering  
F uitvoeringskrediet beschikbaar

#### **8 Aanleg fase E uitbreiding Westerpark**

I stadsdeel Westerpark  
S planvoorbereiding is gestart, uitvoering in 1993 of 1994  
F uitvoeringskrediet beschikbaar, inrichtingskosten ca.  
f 3.720.000,-- \*, subsidie Randstadgroenstructuur ca.  
f 9.000.000,--

#### **9 Noordelijk secundair fiets- en voetpad (Hemspoorpad)**

I stadsdeel Bos en Lommer  
S onbekend  
F stadsdeel + groenfonds

#### **10 Aanleg 'spoorpark' bij Teleport**

I centrale stad  
S na verdubbeling ringspoorbaan (na 1996)  
F grondexploitatie Teleport

#### **11 Onderzoek ecologische knelpunten**

I plangroep Teleport in samenwerking met NS en RWS  
S 1993  
F grondexploitatie Teleport

#### **OVERIGE PROJECTEN TUSSEN RADARWEG EN WESTRANDWEG**

#### **12 Aanleg Seineweg overeenkomstig de uitgangspunten**

I centrale stad  
S uitvoering naar verwachting in 1994/95  
F grondexploitatie Seineweg + rijkssubsidie

#### **13 Onderzoeken mogelijkheden plus aanleg van secundair fietspad ten noorden van de kwekerij**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S onbekend  
F stadsdeel + groenfonds

#### **14 Beplantingsscherm Haarlemmervaart**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemmerweg, na 1996  
F stadsdeel + centrale stad + grondexploitatie infrastructuur  
c.q. bedrijventerrein Geuzenveld-Noord

#### **15 Aanvullende inrichting met uitzichtheuvel, bos en paden**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemlijn, na 2000  
F stadsdeel + centrale stad + grondexploitatie infrastructuur  
c.q. bedrijventerrein Geuzenveld-Noord

#### **16 Opstellen beheerplan**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na afronding inrichtingsplan (14)  
F stadsdeel

#### **17 Brugverbinding over Haarlemmervaart naar het Eendrachtspark**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemmerweg, na 1996  
F stadsdeel

#### **18 Ontwikkeling van een nieuwe recreatieve voorziening**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemlijn, na 2000  
F stadsdeel + centrale stad + grondexploitatie van dit gebied

#### **19 Noordelijke secundaire fietsroute**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemlijn, na 2000  
F stadsdeel

#### **20 Inrichting park tussen woongebied en bedrijventerrein**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemlijn en aanleg definitief station, na 2000  
F grondexploitatie infrastructuur, c.q. bedrijventerrein  
Geuzenveld-Noord

#### **21 Opstellen en uitvoeren inrichtingsplan rietgebied Lange Bretten**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemlijn en mogelijk deels tegelijk met de  
ontwikkeling van het bedrijventerrein, na 2000  
F stadsdeel + provincie + grondexploitatie bedrijventerrein  
Geuzenveld-Noord

#### **22 Opstellen beheerplan rietgebied Lange Bretten**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na afronding inrichtingsplan (20)  
F stadsdeel

#### **23 Brug over de Haarlemmervaart t.b.v. de Lutkemeerroute**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemmerweg, na 1996  
F stadsdeel + grondexploitatie bedrijventerrein Geuzenveld-  
Noord

#### **24 Aanleg brug naar de Osdorper Binnenpolder**

I stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer  
S na omlegging Haarlemmerweg, na 1996  
F stadsdeel + grondexploitatie bedrijventerrein Geuzenveld-  
Noord

#### **25 Maatregelen landschappelijke inpassing Westrandweg**

I Rijkswaterstaat  
S tegelijk met aanleg Westrandweg, vóór 1996  
F Rijkswaterstaat

#### **26 Overdracht beheer Groote Braak en de Kluut aan Natuurbeschermingsinstantie**

I DRO in kader van opstellen ontwikkelingsplan  
"Haarlemmermeer en randgebieden"  
S eerstkomende jaren  
F n.v.t.

#### **27 Aanleg 2e fase Geuzenbos**

I centrale stad  
S planvoorbereiding in 1993, uitvoering verwacht in 1994, nog  
geen uitvoeringskrediet beschikbaar  
F centrale stad + randstadgroenstructuur + bosbijdrageregeling

#### **28 Aanleg fietsroute over Spaarndammerdijk**

I centrale stad (SBA)  
S planvoorbereiding moet nog starten; uitvoering bij voorkeur  
gelijktijdig met project 26. Nog geen uitvoeringskrediet  
beschikbaar.

#### **29 Aanleg fietsroute richting Noordzeekanaal**

I centrale stad  
S planvoorbereiding vindt plaats in het kader van het groenplan  
Westpoort  
F grondexploitatie Westpoort + groenfonds

#### **30 Milieu-effectrapportage inrichtingsmogelijkheden lokatie grofvuilstort (monodeponie)**

I centrale stad  
S z.s.m. na besluitvorming grofvuilstortlokatie  
F centrale stad





## TOELICHTING

Voor de financiering van de in de Groenstructuurvisie vermelde projecten komen de volgende financieringsmogelijkheden in aanmerking:

- a. Onrendabele planvoorbereidings- en uitvoeringskredieten van de stadsdelen c.q. de centrale stad;
- b. Grondexploitatie van bedrijfsterreinen en/of infrastructuurele werken.
- c. Subsidie in het kader van de randstadgroenstructuur;
- d. (Rijks-)Bosbijdrageregeling;
- e. Provinciaal Groenfonds;
- f. Instrumenten die gekoppeld zijn aan het Natuurbeleidsplan en de Nota Ecologisch Beheer;
- g. Budgets van Rijkswaterstaat teneinde inpassing van de infrastructuur in het landschap te bevorderen;
- h. Ontwikkelingsplan Haarlemmermeer en randgebieden, waar de Brettenzone ook onder valt.

Ad c. Voor de fasen A t/m E van het Westerpark en uitbreidingen is een uitvoeringskrediet van ca 26 miljoen gulden beschikbaar. Aan rijks- en provinciale subsidies in het kader van de randstadgroenstructuur is een bedrag van ruim 6 miljoen gulden toegezegd en deels reeds toegekend. Dit komt ten goede aan de fasen B, D en E. De fasen A en C worden niet gesubsidieerd. Fase A en het eerste en tweede bestek van fase B zijn inmiddels uitgevoerd en afgerekend. De overige projecten die voor subsidiëring in het kader van de randstadgroenstructuur (RGS) in aanmerking komen zijn opgenomen in het z.g. Tweede Voorbereidingsschema 1991-1995. Dit zijn de fasen B (3e bestek), D en E van de uitbreiding van het Westerpark, de resterende gedeelten van de Brettenroute en het Geuzenbos. Het Rijk heeft overeenkomstig het Structuurschema Groene Ruimte inmiddels het "groene-vinger-beleid" afgeschaft. In het Derde Voorbereidingsschema 1996-2000 worden uitsluitend grote groenprojecten buiten de stad opgenomen. Dat brengt met zich mee dat er voor de projecten in het Tweede Voorbereidingsschema geen uitloop mogelijk is en dat geen nieuwe projecten in de z.g. groene vingers van de stad aangemeld kunnen worden. Wel is het Rijk aan het onderzoeken of er uitloopprojecten benoemd kunnen worden voor projecten uit het Tweede Voorbereidingsschema, wanneer realisering vr 1996 niet haalbaar is. Indien dit doorgaat (nog geen uitsluitel) dan zal de Brettenroute hiertoe behoren. Wil Amsterdam echter zeker zijn van de in principe toegezegde subsidies dan is het noodzakelijk dat genoemde projecten daadwerkelijk vóór 1996 zijn uitgevoerd en afgerekend. Gezien de korte tijdsspanne die

resteert zullen de centrale stad en de stadsdelen alles op alles moeten zetten om dit gerealiseerd te krijgen.

Ad d. Het betreft een rijkssubsidie ten behoeve van bosaanleg. Aanlegkosten zijn in principe voor 100% subsidiabel.

Ad e. Het provinciale Groenfonds beoogt projecten in de groensfeer te financieren. Hierbij gaat voornamelijk om sponsoring door het bedrijfsleven. Omdat de prioriteit voor wat betreft de rijks- en provinciale subsidies nu ligt bij de grote groenprojecten buiten de stad kan het Groenfonds een bijdrage leveren aan kleinschaliger projecten. Momenteel inventariseert een stedelijke werkgroep de projecten die in aanmerking komen voor aanmelding.

Ad f. De Provincie is momenteel bezig met een onderzoek naar de wenselijke invulling van de ecologische verbindingzone Amstelland-Spaarnwoude. Het gebied De Grootte Braak, de Kluut en Geuzenveld-Noord maken deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. In dit kader wordt bekeken of en zo ja welke (financiële) instrumenten ingezet kunnen worden om deze structuur verder vorm te geven. Hierbij wordt gedacht aan instrumentarium dat is gekoppeld aan het Natuurbeleidsplan (inrichting en beheer van grote gebieden) en de Nota Ecologisch Beheer (kleinere stimulerende projecten in de beheerssfeer).

Ad g. Ten behoeve van de aanleg van de Westrandweg heeft Rijkswaterstaat een budget (3% van de uitvoeringskosten) om de inpassing in het landschap te bevorderen. Aangezien deze weg de Provinciale Ecologische hoofdstructuur doorsnijdt zijn er aanvullende financiële mogelijkheden.

Ad h. Voor uitvoering van het Ontwikkelingsplan zijn twee financieringsbronnen beschikbaar: de rijksgelden voor het grote groengebied in de Haarlemmermeer (Derde Voorbereidingsschema, zie ook onder c) en de gelden voor groenontwikkeling ter compensatie van de groei van Schiphol tot mainport. Gezien het gewijzigde rijksbeleid met betrekking tot de groene vingers kunnen de kansen voor subsidiëring van projecten in de Brettenzone niet hoog ingeschat worden.

Gezien de onzekerheid ten aanzien van de financieringsmogelijkheden is in de projectenlijst het provinciale Groenfonds niet bij alle projecten vermeld als mogelijke financieringsbron en is het Ontwikkelingsplan in het geheel niet vermeld. Wel zijn alle projecten in de Brettenzone (met uitzondering van de uitbreidingen van het Westerpark) meegegeven aan de stedelijke

werkgroep die de aanmeldingen voor het provinciale Groenfonds inventariseert.

### **Brettenroute (projecten 1 t/m 6 en 12 op de actiekaart).**

Het derde bestek van fase B van de uitbreiding van het Westerpark (project 1) behelst de vervanging van een tijdelijk onderdeel van de Brettenroute door een definitief tracé, alsmede de inrichting van de omgeving. De uitvoering wacht op de sanering van het terrein van de voormalige Westergasfabriek. Inrichtingskosten ca f 1.500.000,-\*. RGS-subsidie ca. f 900.000,-. Knelpunt is de sanering en bij verdere vertraging van de uitvoering mogelijk kans op verlies van de toegezegde subsidie. Uit oogpunt van subsidiëring (Tweede Voorbereidingsschema) is uitvoering echter noodzakelijk vóór 1996.

Na uitvoering van fase D van de uitbreiding van het Westerpark (project 2) is de Brettenroute tot aan Teleport gereed. Er is een uitvoeringskrediet beschikbaar. Voor wat betreft de aanvullende RGS-subsidie wacht het stadsdeel Bos en Lommer nog op goedkeuring van de subsidie-aanvraag door het Rijk. Het stadsdeel heeft een nieuwe aanvraag in moeten dienen vanwege aanpassingen in het bestek, waaronder een slinger in de route ter hoogte van Molenwerf. Verwacht wordt dat voor het gedeelte van de Brettenroute langs Molenwerf geen subsidie verkregen wordt vanwege de wijziging van het tracé. Uitvoering zal in 1993 plaatsvinden.

In 1993 wordt de Brettenroute volgens het deels aangelegde en deels voorlopige tracé bewegwijzerd (project 3), na uitvoering van fase D. Later zal aanpassing volgen. De kosten bedragen ca. f 50.000,- en zijn beschikbaar gesteld door de Gemeenteraad (via de Werkgroep Amsterdam op de Fiets).

De tijdelijke route door Teleport wordt in zijn definitieve vorm (project 4) niet voor 1996 aangelegd in verband met de uitgifte van bedrijfsterrein in de omgeving. Bij de definitieve inrichting van de openbare ruimte zal de Brettenroute in een brede groene zone aangelegd worden overeenkomstig het herziene Stedebouwkundige Programma van Eisen voor Teleport. De Brettenroute door Teleport wordt gefinancierd uit de grondexploitatie, eventueel aangevuld met een bijdrage uit het provinciale Groenfonds (afzonderlijk reeds aangemeld).

Een voorstel voor aanpassing van het ontwerp van de Seineweg (project 12) waarbij uitgegaan is van een ongelijkvloerse kruising met de Brettenroute (fietsstunnel) is gesneuveld bij de

begrotingsbehandelingen in het najaar van 1992. Dit betekent een kwaliteitsverlies voor de Brettenroute, die immers een snelle doorgaande recreatieve fietsroute beoogt te zijn. Wel zal naar verwachting een goot onder de weg langs de Haarlemmervaart aangelegd worden ten behoeve van de doorgang van kleine dieren (ecologische verbinding).

Een gedeelte van het tracé van de Brettenroute ten westen van de Radarweg (projecten 5a/m e en 6a/b) kan pas uitgevoerd worden volgens het definitieve tracé na de verlegging van de Haarlemlijn en de verdubbeling van de sporen (naar verwachting na 2010). Het is echter zeer ongewenst de uitvoering van een fietspad met een dergelijke hoge prioriteit als recreatieve route zo lang op te schorten. Het bestaande Brettenpad en de route over de Daveren voldoen niet om de volgende redenen:

- de route kent een grote slinger, waardoor er geen sprake is van een snelle oost-west-verbinding;
- het voorlopige tracé over de Daveren raakt in onbruik of wordt onaantrekkelijk na omlegging van de N5;
- de route langs de Daveren voert langs bedrijfsgebieden; de Brettenzone als groen gebied kan niet optimaal beleefd worden.

Daarom is het wenselijk op korte termijn de onderdelen uit de projectenlijst 5a, 5b en 5c (definitief tracé) en de onderdelen 5c en 5d (tijdelijk tracé) uit te voeren. 5d blijft als secundair fietspad (evenals het bestaande Brettenpad) bestaan. Over ca 20 jaar kan het tijdelijke tracé vervangen worden door het definitieve tracé (6a en 6b). De Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam heeft in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening een globale kostenraming opgesteld op basis van de uitgangspunten in de Groenstructuurvisie. De uitvoeringskosten worden geraamd op f 3.000.000,-- à f 4.000.000,--, afhankelijk van de gekozen oplossing ter hoogte van de A. Kuiperlaan.

Het Rijk heeft een voorlopige subsidietoezegging gedaan, aangezien de Brettenroute in het Tweede Voorbereidings-schema is opgenomen. Voorwaarde is dat het project is vermeld in het Provinciale Meerjarenprogramma en uitvoering vr 1996 plaatsvindt. Het Rijk financiert 75% van de subsidiabele uitvoeringskosten en de Provincie 15%. Niet alle kosten in de kostenraming zijn echter subsidiabel, zoals openbare verlichting en de beoogde volledige breedte van het fietspad. Rijk en Provincie doen pas een concrete toezegging op basis van een bestekgered plan. Niettemin kan de bijdrage van het Rijk

voorlopig geschat worden op f 1.000.000,-- en van de provincie op f 200.000,--. Dan resteert op basis van de globale kostenraming een bedrag van minimaal f 1.800.000,-- (10% van de subsidiabele uitvoeringskosten plus de niet-subsidiabele uitvoeringskosten), die voor rekening komen van het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer c.q. de centrale stad. De werkelijke bedragen zullen pas bekend zijn na het opstellen van een uitvoeringsplan door het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer.

Aangezien de Brettenroute is opgenomen in het Tweede Voorbereidings-schema is uitvoering vóór 1996 noodzakelijk. Het project staat daarmee onder grote tijdsdruk. De planvoorbereiding door het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer moet dan ook op korte termijn starten. Hierbij dienen de uitkomsten van het bodemonderzoek te worden betrokken. Het lijkt dan ook onontkoombaar dat de centrale stad een bijdrage levert aan zowel planvoorbereidings- als aan de uitvoeringskosten. Voor 1994 zijn door Stedelijk Beheer f 200.000,-- aan planvoorbereidingskosten opgevoerd voor de begroting 1994. Besluitvorming hierover vindt in de loop van 1993 plaats. Voorts is het noodzakelijk een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor 1995.

N.B. Indien uitvoering van het ontbrekende deel van de Brettenroute ten westen van de Radarweg niet lukt vóór 1996 en er geen uitlooppunten van het Tweede Voorbereidings-schema komen dan kan een poging gedaan worden om via het Ontwikkelingsplan subsidie te krijgen. De kansen worden echter laag ingeschat.

#### **Overige projecten ten oosten van de Radarweg (projecten 7 t/m 11 op de actiekaart).**

Voor fase C van de uitbreiding van het Westerpark (project 7) is een uitvoeringskrediet beschikbaar. Er is geen RGS-subsidie toegekend. Inrichtingskosten ca. f 10.500.000,-\*. Door de noodzakelijke bodemsanering is het moment van uitvoering nog onzeker. De geplande fiets- en voetgangersbruggen over de Haarlemmervaart ter hoogte van de Westergasfabriek maken deel uit van fase C.

Fase E (project 8) wordt naar verwachting in 1993/1994 uitgevoerd. Inrichtingskosten: ca f 3.720.000,-\*. RGS-subsidie ca f 900.000,-.

Aanleg van het noordelijke secundaire Hemspoorfietspad (project 9) is een aangelegenheid van het stadsdeel Bos en

Lommer. Mogelijk kan een bijdrage uit het Provinciale Groenfonds verkregen worden.

Het "spoorpark" in Teleport (project 10) wordt uitgevoerd na de verdubbeling van de ringspoorbaan. Financiering uit de grondexploitatie van Teleport.

Binnenkort start in opdracht van de plangroep Teleport een onderzoek naar mogelijke oplossingen voor de knelpunten in de ecologische verbinding (project 11). Financiering uit de grondexploitatie van Teleport.

#### **Overige projecten tussen Radarweg en Westrandweg (projecten 12 t/m 26)**

De uitvoering van de Seineweg (exclusief fietstunnel ten behoeve van de Brettenroute) wordt verwacht in 1994/1995 (project 12). Momenteel loopt een WRO-art. 19-procedure.

De aanleg van het secundaire fietspad ten noorden van de kwekerij (project 13) moet op technische haalbaarheid worden onderzocht. De financiering is niet geregeld. Planvorming en aanleg komen voor rekening van het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. Mogelijk kan een bijdrage uit het provinciale Groenfonds worden verkregen.

De meeste overige projecten in dit deel van de Brettenzone kunnen pas over een aanzienlijk aantal jaren uitgevoerd worden in verband met infrastructurele werken. Zo kunnen het beplantingsscherm langs de Haarlemmervaart (project 14) en de brugverbindingen over de Haarlemmervaart naar het Eendrachtspark, naar de Lutkemeerroute en naar de Osdorperbinnenpolder (projecten 17, 23 en 24) pas gerealiseerd worden na verlegging van de Haarlemmerweg. Uitvoering van een deel van de noordelijke (secundaire) fietsroute (project 19), de aanvullende inrichting met uitzichtheuvel, bos en paden (project 15/16, de uitgifte van grond t.b.v. een nieuwe recreatieve voorziening (project 18), de inrichting van een park tussen woongebied en bedrijventerrein (project 20), het opstellen van een inrichtingsplan en een beheerplan voor het rietgebied Lange Bretten (projecten 21 en 22) is pas mogelijk na de omlegging van de Haarlemspoorlijn en de verdubbeling van de sporen. De financiering van geen van deze projecten is geregeld. Op termijn zullen planvoorbereidings- en uitvoeringskredieten beschikbaar gesteld moeten worden. Verwacht mag worden dat deze projecten alleen kans van slagen hebben als financiering (mede) plaatsvindt uit de grondexploitatie van het bedrijven- terrein Geuzenveld-Noord

en van de infrastructurele werken. Na afsluiting van het provinciale onderzoek naar de ecologische verbindingzone Amstelland-Spaarnwoude is bekend of de Provincie een financiële bijdrage kan leveren aan de uitvoering van het inrichtings- en beheerplan van het rietgebied de Lange Bretten (projecten 21/22) en mogelijk aan het geplande park tussen woongebied en bedrijfsterrein (project 20). Een en ander is afhankelijk van de ecologische waarde die resteert na aanleg van infrastructuur en bedrijfsterrein.

Over maatregelen m.b.t. de inpassing Westrandweg (project 25) vindt momenteel overleg plaats tussen de Provincie, DRO en de Landinrichtingsdienst. Zo wordt bij de viaducten onder meer gestreefd naar continuïteit van de ecologische verbindingen. Financiering door Rijkswaterstaat met eventueel een aanvullende subsidie van de Provincie (afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar de ecologische verbinding Amstelland- Spaarnwoude).

#### **Projecten ten westen van Westrandweg**

De eventuele overdracht van de Grootte Braak en de Kluut aan een natuurbeschermingsorganisatie (project 26) is onder meer afhankelijk van de uitkomst van het provinciale onderzoek.

Voor de aanleg van de 2e fase Geuzenbos (project 27) is een uitvoeringskrediet aangevraagd voor de begroting 1994. Het reeds bestaande ontwerp wordt in 1993 bijgesteld. De nadruk zal meer komen te liggen op bos dat op natuurontwikkeling is gericht. De uitgangspunten uit de Groenstructuurvisie Brettenzone worden in dit plan meegenomen. Het Geuzenbos is opgenomen in het Tweede Voorbereidingsschema. Door Rijk en Provincie zijn nog geen concrete toezeggingen gedaan over subsidiëring via de randstadgroenstructuur en de Bosbijdrageregeling. Uitvoering vóór 1996 is noodzakelijk. Uitvoering naar verwachting in 1994. De planvoorbereiding voor de aanleg van de fietsroute over de Spaarndammerdijk (project 28) moet plaatsvinden in samenhang met de herziening van het plan voor de 2e fase van het Geuzenbos.

In het kader van de planvorming van het onderzoek naar de Groenstructuur van Westpoort vindt onderzoek plaats naar het geschikte tracé voor een fietspad richting Noordzeekanaal (project 29). De financiering is nog niet geregeld. Gewenst is (al of niet gedeeltelijke) financiering uit de grondexploitatie van Westpoort. Mogelijk kan een bijdrage uit het provinciale Groenfonds verkregen worden.

Indien de vestiging van een monodeponie t.b.v. rookgasreinigingsstoffen op het noordelijk deel van het reeds gerealiseerde Geuzenbos doorgang vindt is een onderzoek noodzakelijk naar de landschappelijke inpassing (project 30). De Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam is voorstander van het opstellen van een milieu-effectrapportage gericht op de inrichtingsmogelijkheden. Een dergelijk onderzoek is op korte termijn noodzakelijk.

\* Betreft kosten aanleg groenplan, dat wil zeggen exclusief kosten openbare verlichting, beeldende kunst, bodemsanering, planvoorbereiding, grondverwerving, geluidsschermen etc.



## 15 OVERLEG

### 15.1 Overleg met stadsdelen

Bij de start van de werkzaamheden aan de Groenstructuurvisie heeft eind 1991 een ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen de Dienst Ruimtelijke Ordening en de sectoren Wonen/Werken en/of Stadsdeelwerken van de betrokken stadsdelen, te weten het stadsdeel Westerpark, het stadsdeel Bos en Lommer en het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. Bij dit overleg zijn de stadsdelen op de hoogte gesteld van het voornemen een Groenstructuurvisie op te stellen. De Groenstructuurvisie is opgesteld door een DRO-werkgroep waarin verschillende binnen de Dienst Ruimtelijke Ordening aanwezige disciplines geparticipeerd hebben. De stadsdelen hebben, overeenkomstig hun wens, geen zitting gehad in de werkgroep.

Na afronding van het eerste concept heeft nogmaals ambtelijk overleg plaatsgevonden met de stadsdelen. Deze verklaarden zich akkoord met de inhoudelijke visie zoals die in de Groenstructuurvisie is geformuleerd. Hieronder zijn de gemaakte opmerkingen weergegeven en is tevens vermeld hoe het commentaar is verwerkt.

#### **Stadsdeel Westerpark**

Akkoord met visie in hoofdlijnen.

#### **Stadsdeel Bos en Lommer**

Akkoord met visie in hoofdlijnen.

Het stadsdeel verzoekt om de plannen m.b.t. de bebouwing nabij het dorp Sloterdijk (het z.g. Vlekkenplan) in de Groenstructuurvisie te vermelden. Het stadsdeel wil een ecologisch advies laten opstellen over dit Vlekkenplan teneinde de ecologische consequenties te beoordelen en om bestaande ideeën met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte te toetsen. Een en ander wordt noodzakelijk geacht om de ecologische verbinding, voor zover aanwezig, in stand te houden en zo mogelijk te versterken.

Beantw.: In hoofdstuk 4 is een passage opgenomen over het Vlekkenplan. Voor de toetsing van het Vlekkenplan op zijn ecologische merites is een afzonderlijk, meer gedetailleerd, ecologisch advies noodzakelijk.

De Sloterdijkerweg is niet genoemd als ontsluitingsroute op kaart 19. Het stadsdeel wil deze weg uit het verkeer nemen. Beantw.: Op kaart 19 zijn uitsluitend de snelwegen, hoofdwegen en NS-spoorlijnen aangegeven, zoals deze in het

Structuurplan 1991 zijn vermeld. De Sloterdijkerweg is geen hoofdweg.

Het stadsdeel vindt het van belang dat in de Groenstructuurvisie de geluidhinder van Rijksweg 10 expliciet genoemd wordt. Men vraagt zich af of kosten voor het aanbrengen van geluidsschermen en kosten van het uit het verkeer nemen van de Sloterdijkerweg uit subsidies voor de Randstadgroenstructuur gefinancierd kunnen worden.

Beantw.: Kosten voor het aanbrengen van geluidsschermen en uit het verkeer nemen van wegen zijn niet subsidiabel in het kader van de Randstadgroenstructuur. Rijksweg 10 is in de tekst wel expliciet genoemd als geluidsbron, maar deze is niet weergegeven op het kaartbeeld. Kaart 25 geeft slechts ter illustratie een aantal geluidcontouren zonder volledig te zijn. Alleen direct beschikbare gegevens zijn verwerkt; voor de geluidhinder van andere gedeeltes van de spoorlijnen en van Rijksweg 10 is uitgebreider onderzoek noodzakelijk.

Men vraagt zich af of de zonering van Westpoort over de Haarlemmerweg loopt.

Beantw.: Recentelijk is een nieuwe hinderwetvergunning verstrekt aan het motorcross-terrein, waardoor de 55 dB(A)-contour in noordwaartse richting is verschoven naar de Haarlemmerweg.

Diverse onjuistheden worden geconstateerd t.a.v. tekst en kaartmateriaal betreffende de waterhuishouding.

Beantw.: Alle opmerkingen zijn verwerkt.

De naamgeving van de deelgebieden voldoet niet; deze is verwarrend in vergelijking met de naamgeving van de polders.

Beantw.: De benamingen (kaart 12) zijn enigszins aangepast.

Men vraagt zich af waarom er voor het gebied ten oosten van Amsterdam Teleport geen ecologische gegevens beschikbaar zijn.

Beantw.: Het "Ecologisch Advies Brettenzone" is gebaseerd op de provinciale milieuinventarisatie en z.g. particuliere gegevens leverende organisaties. De provinciale milieuinventarisatie beperkt zich tot het gebied ten westen van Amsterdam Teleport. Voor het gebied ten oosten van Teleport zijn slechts in beperkte mate gegevens beschikbaar verkregen van particuliere organisaties. Om deze reden zijn de groentypen, die in feite de abiotische kwaliteit weergeven, op kaart 15 uitsluitend voor het gebied ten westen van Teleport weergegeven. De ecologische beoordeling (kaart 16) is echter voor de gehele Brettenzone gegeven. Hierbij wordt aangetekend dat deze

beoordeling voor het gebied ten westen van Teleport onderbouwd is met soortgegevens en voor het gebied ten oosten van Teleport tot stand gekomen is op basis van 'expert judgement'.

Het stadsdeel heeft twijfels bij de aanduiding van 'groentypen' (kaart 15) voor wat betreft een aantal deelgebiedjes.

Beantw.: De stortplaats voor verontreinigde grond ten noorden van de Heining valt onder de definitie van 'dicht bebouwd gebied' (geen groenfunctie).

Het gebiedje ten noorden van de W. van Essenweg met de aanduiding 'moeras en ruigte op zand' vormt een onderdeel van het toekomstige Geuzenbos; dit gedeelte moet nog aangelegd worden.

De omgeving van de Seineweg, de oude spoorbaan ten zuiden van het volkstuintuinpark De Bretten en de spoorbaan ter hoogte van het toekomstige bedrijfsterrein Geuzenveld-Noord hebben een andere aanduiding gekregen dan 'waterkerende dijk'. De aanduiding 'waterkerende dijk' is gegeven aan de dijk langs de Davren, waar sprake is van een specifieke abiotische kwaliteit: duinachtige vegetatie op droge kalkhoudende grond van een dijk die een belangrijke gradient in het landschap vormt.

Getwijfeld wordt aan de als 'redelijk' bestempelde ecologische kwaliteit van de strook ten zuiden van de bedrijfsbebouwing in de Boldootstrook.

Beantw.: Het betreft de Haarlemmervaart met (op deze plek) zachte oevers, die een bepaalde ecologische waarde vertegenwoordigen.

Op kaart 18 is weinig aandacht besteed aan de ecologische verbindingen in noord-zuidrichting. Ook de verbinding ter hoogte van de Sloterdijkerweg is niet aangegeven.

Beantw.: Kaart 18 geeft de relaties met de omgeving weer. Voor zover bestaand waren deze reeds weergegeven. De relaties zijn echter in visuele zin duidelijker aangegeven. Bij de Sloterdijkerweg gaat het om een interne relatie (binnen de Brettenzone).

Het is van belang in hoofdstuk 5.6 duidelijker te vermelden dat de aanbevelingen uit het "Ecologisch Advies Brettenzone" hier integraal zijn opgenomen, maar dat deze in de Groenstructuurvisie zelf (hoofdstuk 12) niet alle zijn overgenomen. In dit hoofdstuk heeft immers een afweging plaatsgevonden ten opzichte van andere uitgangspunten. Beantw.: In hoofdstuk 5.6 is een dergelijke passage opgenomen.

De in hoofdstuk 5.6 vermelde aanbeveling dat het doorgaans niet nodig is de bodemstructuur te verbeteren staat in schril contrast met de geconstateerde bodemverontreiniging in het gebied. Beantw.: Toegevoegd is de passage "uiteraard met uitzondering van die gebieden waar de bodem ernstig verontreinigd is".

De hoge prioriteit van de Brettenroute komt onvoldoende tot uiting in het hoofdstuk "Acties, fasering en financiering" (hoofdstuk 14). Beantw.: De volgorde van de projecten is aangepast, waarmee naar verwachting dit bezwaar ondervangen is.

Het stadsdeel is er voorstander van om de Groenstructuurvisie in een buurtoverleg ter informatie te bespreken.

Beantw.: Het initiatief voor het buurtoverleg ligt bij de stadsdelen. Aan de hand van de definitieve versie van de Groenstructuurvisie kan dit informatieve overleg plaatsvinden.

#### *Stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer*

Akkoord met visie in hoofdlijnen.

Het stadsdeel kan zich vinden in de genoemde strook van 75 meter breedte, maar is van mening dat dit ter hoogte van het toekomstige bedrijfsterrein Geuzenveld-Noord een probleem kan vormen.

Beantw.: Bij het opstellen van het toekomstige stedenbouwkundige programma van eisen en stedenbouwkundig plan voor Geuzenveld-Noord zal meer gedetailleerd uitgewerkt worden hoe de spanning tussen de gewenste ecologische oost-west-verbinding en de gewenste noord-zuidrelatie tussen het bedrijfsterrein en de ten zuiden van de Haarlemmerweg gelegen woongebieden opgelost moet worden.

Het stadsdeel acht het laten aansluiten van de woonbebouwing aan de zuidzijde van de vaart op de vaart ongewenst en zoekt de tekst op pagina 61 in die zin aan te passen.

Beantw.: Genoemde passage is geschrapt.

Het stadsdeel vraagt zich af of de in hoofdstuk 13.4 genoemde gewenste aanpassingen in het ontwerp voor de Seineweg zijn meegenomen, aangezien dit ontwerp al ter visie ligt.

Beantw.: De aanpassing van het ontwerp van de Seineweg, waarbij rekening gehouden wordt met een ongelijkvloerse kruising met de Brettenroute (fietsstunnel), heeft het niet gehaald bij de begrotingsbehandelingen. Dit heeft tot gevolg dat

het oorspronkelijke ontwerp van de Seineweg gehandhaafd blijft. Voor de Brettenroute betekent dit een belangrijke aantasting van de kwaliteit van de route. Naar verwachting wordt in het ontwerp wel rekening gehouden met een doorgang voor kleine dieren met het oog op de ecologische verbinding. Momenteel is voor de Seineweg een artikel 19 procedure gaande.

Het stadsdeel heeft een voorkeur voor de aansluiting van de N5 op de Seineweg in plaats van een afzonderlijke doorsnijding van de Brettenzone ten behoeve van de N5.

Beantw.: De variant waarbij de te verleggen N5 aansluit op de Seineweg is ook in de Ontwerp Structuurplanuitwerking Westrand genoemd als voorkeursvariant.

In de Structuurplanuitwerking wordt gesteld dat Geuzenveld-Noord volgens de bereikbaarheidsprofielen een B-lokatie wordt. Dit zou moeten sporen met uitspraken in de Groenstructuurvisie.

Beantw.: De ontwerp-Structuurplanuitwerking Westrand geeft aan dat het gebied in de omgeving van het toekomstige station Geuzenveld-Noord mogelijk een B-lokatie is. Hierover is nog geen zekerheid. In de Groenstructuurvisie Brettenzone is een overzicht gegeven van de voor- en nadelen van een B- of een C-lokatie gezien vanuit het oogpunt van inrichting van het gebied. Afhankelijk van de uiteindelijke bestuurlijke besluitvorming over het bereikbaarheidsprofiel kan bij de definitieve planvorming van dit gebied rekening gehouden worden met deze inrichtingsvoorstellen.

In hoofdstuk 13.5 staat vermeld dat het viaduct van de A. Kuiperlaan in de toekomst voor langzaam verkeer dienst kan blijven doen. Dit viaduct zal volgens het stadsdeel echter verdwijnen.

Beantw.: Het is nog onzeker of het viaduct daadwerkelijk zal verdwijnen. De tekst is op dit punt aangepast. Vermeld is dat op deze lokatie een langzaam-verkeersverbinding gewenst is.

Het stadsdeel wijst op de strijdigheid van de binnenkort te starten woningbouw op de kop van het Eendrachtspark en het in hoofdstuk 11.1 vermelde uitgangspunt, waarbij de Brettenzone een verbindende groenstructuur is tussen het woongebied ten zuiden en het werkgebied ten noorden van de Brettenzone. Het Eendrachtspark wordt genoemd als een van de belangrijke koppelpunten.

Beantw.: Hoewel deze strijdigheid aanwezig is, is er voor gekozen dit uitgangspunt ten aanzien van het Eendrachtspark te handhaven. Bij de aanleg van de omgeving zal aandacht besteed

moeten worden aan een optimale inrichting, die zoveel mogelijk recht doet aan het uitgangspunt van de (ook in ecologisch opzicht) belangrijke verbindende groenstructuren.

Op kaart 26 heeft Geuzenveld-Noord ten onrechte de aanduiding "wonen" gekregen.

Beantw.: Dit is gecorrigeerd.

Het overzicht van bestemmingsplannen in bijlage 1 behoeft enige correctie voor wat betreft het grondgebied van het stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer.

Beantw.: Een en ander is aangepast.

Het stadsdeel is bereid de planvoorbereiding voor de Brettenroute ter hand te nemen; besluitvorming over de financiering van de planvoorbereiding en de uitvoering zal plaatsvinden in het kader van de jaarlijkse begrotingsbehandelingen van het stadsdeel.

## **15.2 Overleg met overige gemeentelijke instanties**

Het concept-rapport is tevens toegestuurd aan een aantal gemeentelijke instanties c.q. werkgroepen: het Gemeentelijk Grondbedrijf, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Riolering en Waterbeheersing, de Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam, de Hoofdafdeling Cultuur, Educatie en Recreatie, de afdeling Verkeer, Beheer en Milieu en de Werkgroep "Amsterdam op de Fiets". Van deze instellingen hebben het Grondbedrijf, Riolering en Waterbeheersing, Stedelijk Beheer en de Werkgroep "Amsterdam op de Fiets" gereageerd. Het Grondbedrijf is akkoord met de inhoud van het rapport en heeft geen verder commentaar. Het commentaar van de overige gemeentelijke instellingen is hieronder weergegeven, inclusief de wijze van verwerking.

#### *Riolering en Waterbeheersing*

Er zijn een groot aantal detailopmerkingen gemaakt ten aanzien van de tekst en kaartbeelden met betrekking tot de waterhuishouding. Beantw.: Alle opmerkingen zijn verwerkt.

#### *Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam*

Stedelijk Beheer is van mening dat de hoge prioriteit van de realisatie van de Brettenroute in hoofdstuk 14 onvoldoende tot uiting komt. De route moet zo snel mogelijk in zijn definitieve

vorm aangelegd worden. Alle aspecten die met de realisatie van het fietspad te maken hebben dienen in een aparte paragraaf bij elkaar gezet te worden. Hierbij is het wenselijk de relatie tussen tekening en tekst te versterken.

Beantw.: Redactioneel is het hoofdstuk aangepast zodat aan dit bezwaar tegemoet is gekomen.

Het is raadzaam om voor de realisatie van de Brettenroute een indicatie van kosten en een planning te geven.

Beantw.: Voor het ontbrekende deel van de Brettenroute ten westen van de Radarweg is inmiddels een afzonderlijke kostenberekening opgesteld. De resultaten en de inmiddels gepreciseerde planning zijn opgenomen in hoofdstuk 14).

#### **Werkgroep "Amsterdam op de Fiets"**

In de Brettenzone liggen een aantal onzekere projecten, zoals de Seineweg, de Westrandweg en de spoorverlegging. Niet duidelijk is wat voor consequenties dit heeft voor de Brettenroute.

Beantw.: Aanleg van de Westrandweg en Seineweg heeft naar verwachting geen grote consequenties voor de fasering van de Brettenroute. Bij de planvorming en uitvoering van deze wegen is het van belang dat de Brettenroute goed wordt ingepast conform de uitgangspunten in de Groenstructuurvisie. De toekomstige verlegging van de sporen heeft tot gevolg dat het gedeelte van de Brettenroute tussen de Australiëhavenweg en het volkstuinpark De Grootte Braak voorlopig niet als definitief tracé aangelegd zal kunnen worden. Voor dit gedeelte wordt uitgegaan van een tijdelijk tracé. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 14.

Er zijn veel aansluitingen aangegeven tussen de Brettenroute en de stadsdelen die er ten zuiden van liggen. Dit geldt met name voor het gebied ter hoogte van de voormalige Westergasfabriek. Zeker wanneer sprake is van gebrek aan financiële middelen kan volstaan worden met minder verbindingen zonder de bereikbaarheid te verminderen.

Beantw.: In de Groenstructuurvisie is uitgegaan van een aantal fietsontsluitingen in noord-zuidrichting, die voor een belangrijk deel pas aangelegd kunnen worden nadat de Haarlemmerweg is omgelegd. Voldoende "toegangen" naar het gebied zijn essentieel om het gebruik van de Brettenzone en meer specifiek van de Brettenroute te bevorderen. De geplande verbindingen in het plangebied fase C van de uitbreiding Westerpark zijn overgenomen uit het door het stadsdeel Westerpark opgestelde programma van eisen.

De WAF is voorstander van het op korte termijn realiseren van de alternatieve noordelijke route ter hoogte van fase D van de uitbreiding van het Westerpark en verzoekt deze in de actielijst op te nemen.

Beantw.: Deze route was reeds in de actielijst opgenomen (project 9). Prioriteit heeft echter de uitvoering van fase D als belangrijk onderdeel van de Brettenroute. Aanleg van het noordelijke fietspad is een aangelegenheid van het stadsdeel Bos en Lommer.

De "slinger" in de Brettenroute ter hoogte van het dorp Sloterdijk, die het stadsdeel Bos en Lommer heeft aangebracht met het oog op woningbouwplannen in dit gebied, is ongewenst en staat lijnrecht tegenover de intentie van de Groenstructuurvisie.

Beantw.: Ook in de Groenstructuurvisie is aangegeven dat de door het stadsdeel aangebrachte wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp van de Brettenroute, ongewenst is (zie hoofdstuk 4). Bij de beoordeling van de subsidieaanvraag door het Rijk en de Provincie zal blijken of deze slinger geaccepteerd wordt.

De Brettenroute heeft naast een recreatieve ook een utilitaire functie voor het woon-werkverkeer.

Beantw.: In hoofdstuk 11.4 is een dergelijke passage opgenomen.

Onduidelijk is wat er gaat gebeuren met het viaduct tussen de A. Kuyperlaan en de Australiëhavenweg.

Beantw.: Onzeker is nog of het viaduct zal verdwijnen.

De WAF vraagt zich af of de diagonale fietsroute die op de Groenstructuurvisiekaart is aangegeven ter hoogte van het toekomstige station Geuzenveld onderdeel van de Brettenroute kan worden. Als alternatief stelt de WAF voor de Brettenroute door te trekken ten zuiden van het volkstuinenpark de Grootte Braak.

Beantw.: Ter hoogte van het station Geuzenveld zal de Brettenroute de eerstkomende jaren niet volgens het definitieve tracé aangelegd kunnen worden als gevolg van de geplande verlegging van de sporen. Deze verlegging zal naar verwachting pas over 15 jaar of later plaatsvinden. Bij het opstellen van de globale kostenraming voor de Brettenroute ten westen van de Radarweg is er dan ook van uitgegaan dat de eerstkomende jaren de bedoelde diagonale (secundaire) fietsroute als tijdelijke Brettenroute uitgevoerd wordt. Na de verlegging van de sporen kan dit onderdeel van de Brettenroute volgens het definitieve tracé uitgevoerd worden. Onder meer in verband met de

beoogde verdubbeling van de sporen is het niet mogelijk de Brettenroute ten zuiden van het volkstuinpark De Grootte Braak te situeren.

De fasering bevat nog zeer veel onzekerheden.

Beantw.: De toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de infrastructuur en de aanleg van het bedrijventerrein Geuzenveld-Noord hebben tot gevolg dat met de uitvoering van een deel van de in hoofdstuk 14 vermelde projecten pas over een groot aantal jaren gestart kan worden. Die projecten die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden hebben prioriteit.

De benodigde financiële middelen voor grote delen van de Brettenroute zijn onbekend. Het is bovendien de vraag of de stadsdelen bereid zijn voldoende geld te reserveren.

Beantw.: De realisering van ontbrekende delen van de Brettenroute ten oosten van de Radarweg is financieel geregeld (zie ook hoofdstuk 14). Voor uitvoering van het gedeelte ten westen van de Radarweg is een kostenraming opgesteld. Het Rijk en de Provincie hebben een principe-toezegging gedaan ten aanzien van subsidiering. Dat neemt niet weg dat belangrijke financiële bijdragen van de zijde van de gemeente/stadsdelen benodigd zijn.

In het rapport zou meer aandacht besteed kunnen worden aan de te volgen procedures teneinde de Brettenroute te realiseren.

De vraag doet zich voor hoe de inspraak geregeld is.

Beantw.: Het opstellen van een inrichtingsplan voor de Brettenroute ten westen van de Radarweg is een aangelegenheid van het stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer. Het stadsdeel zal hierover te zijner inspraak organiseren.

De WAF is voorstander van het zo snel mogelijk uitvoeren van die onderdelen van de Brettenroute waarover nu reeds zekerheid bestaat.

Beantw.: Fase D van de uitbreiding van het Westerpark zal in 1993 uitgevoerd worden. Het gedeelte van de Brettenroute door Amsterdam-Teleport wordt in zijn definitieve vorm pas na 1996 aangelegd, op het moment dat de openbare ruimte in dit deel van Teleport definitief ingericht wordt. Voor het dan nog ontbrekende gedeelte van de Brettenroute ten westen van de Radarweg zal het stadsdeel Geuzenveld-Slatermeer op korte termijn een inrichtingsplan moeten opstellen.

De WAF is bereid, indien nodig en voor zover passend binnen het doel van de Werkgroep, een financiële bijdrage te leveren. N.B.: Inmiddels is in de werkgroepvergadering van 21 oktober

1992 besloten 50.000,- toe te kennen ten behoeve van bewegwijzering van de Brettenroute in 1993.

### 15.3 Overleg met Rijk, Provincie e.a.

De Groenstructuurvisie is tevens toegestuurd aan het Recreatieschap Spaarnwoude, Rijkswaterstaat, de Dienst Ruimte en Groen van de Provincie en de Rijksconsulent voor de Openluchtrecreatie. Van Rijkswaterstaat is geen reactie ontvangen. Het Recreatieschap Spaarnwoude heeft schriftelijk gereageerd en met de Dienst Ruimte en Groen van de Provincie en met de Rijksconsulent voor de Openluchtrecreatie hebben gesprekken plaatsgevonden. Het commentaar en de wijze van verwerking zijn hieronder weergegeven.

#### *Recreatieschap Spaarnwoude*

De Groenstructuurvisie is een goede basis voor het realiseren van een recreatieve fietsverbinding tussen Amsterdam en Spaarnwoude.

Hoewel de Brettenzone mede bedoeld is als ontsluitingsroute van Spaarnwoude voor Amsterdammers wordt geen aandacht besteed aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer en met de auto. Op kaart 19 wordt een van de knelpunten van de auto-ontsluiting aangegeven als ware deze reeds opgelost. Beantw.: De Groenstructuurvisie heeft onder meer als doel een globale visie te geven op de inrichting van de Brettenzone als "groene vinger" in de stad, waarbij ook het tracé van de Brettenroute, als recreatieve verbindingroute tussen Amsterdam en Spaarnwoude, vastgesteld diende te worden. Het accent ligt meer op het formuleren van een visie op het gebied zelf dan op de algehele bereikbaarheid van Spaarnwoude, ook per auto en met het openbaar vervoer. Beide laatste vervoerswijzen spelen zich buiten de begrenzing van het plangebied af.

Het hoofdstuk "Behoeft aan recreatieve voorzieningen" is summier. Het is wenselijk doelgroepen te onderscheiden en aan te geven voor wie welk deel van de Brettenzone is bedoeld. Per doelgroep kunnen dan wensen worden geïventariseerd. Het is tevens zinvol knelpunten van reeds aanwezige specifieke recreatievormen te inventariseren, zodat bij inrichtingsplannen hiermee rekening gehouden kan worden. Suggesties voor nieuwe recreatievoorzieningen, zoals een vogelobservatiehut, restauratieve rustpunten en toiletvoorzieningen ontbreken. Beantw.: De kaart behorend bij de Groenstructuurvisie gaat uit van enerzijds een zonering van activiteiten (van druk gebruikt

stadspark tot rustig natuurgebied) en een reeks van z.g. groene (grotendeels reeds aanwezige) voorzieningen die als semi-openbare "kamers" liggen in openbaar gebied. Een aanvullende meer grootschalige recreatieve voorziening is gepland ten oosten van het toekomstige station Geuzenveld. Hieraan is slechts in globale termen invulling gegeven. De stadsdelen zijn immers verantwoordelijk voor het opstellen van gedetailleerde inrichtingsplannen, zodat met inachtneming van de hoofdlijnen van de Groenstructuurvisie, de stadsdelen de vrijheid hebben hieraan, in overleg met de omliggende wijken, nader invulling te geven. Bij het opstellen van inrichtingsplannen kan het ook wenselijk zijn om knelpunten bij reeds aanwezige voorzieningen te inventariseren. Overigens zijn gedurende het opstellen van de Groenstructuurvisie door de stadsdelen geen wensen en suggesties aangedragen ten aanzien van het opnemen van specifieke recreatieve voorzieningen in de Brettenzone (voor wat betreft die gedeelten die niet behoren tot de uitbreidingen van het Westerpark). In hoofdstuk 9 is een passage toegevoegd waarin gesteld wordt dat er geen behoefte is aan uitbreiding van het areaal voor volkstuinen en sportterreinen en dat bij het opstellen van inrichtingsplannen rekening gehouden moet worden met het creëren van mogelijkheden voor ongebonden vormen van recreatie en sport (onder meer fietsen en wandelen in een natuurlijke omgeving). Hierbij is tevens aangetekend dat specifieke recreatieve voorzieningen, waarvoor in de directe woonomgeving geen plaats is, mogelijk in de Brettenzone een plaats kunnen krijgen.

In de Groenstructuurvisie wordt voorgesteld het Geuzenbos als een extensief natuurgericht gebied in te richten. Hierbij is geen rekening gehouden met een aansluiting op het intensieve recreatieve gebruik van Spaarnwoude. Het Geuzenbos biedt juist de mogelijkheid een overgangsgebied te creëren naar de natuurgebieden Grote Braak en De Kluut. Beantw.: Voorgesteld is om de delen van het Geuzenbos grenzend aan Spaarnwoude ten noorden van de Wethouder van Essenweg geen specifieke natuurfunctie te geven; maar alleen de delen ten zuiden ervan. Er is dus sprake van een zekere zonering, waarmee de door het Recreatieschap bedoelde overgang wordt bereikt.

Toevoeging van een afsluitend hoofdstuk is gewenst, waarin de verwachting van het gebruik en een indicatie van de onderhoudskosten zijn aangegeven. De specifieke recreatieve voorzieningen kunnen daarbij wellicht een mogelijkheid bieden om inkomsten te verwerven. Beantw.: Voor wat betreft het gebruik wordt verwezen naar hetgeen hierboven ten aanzien

van de recreatieve voorzieningen is gesteld. Bij het opstellen van inrichtingsplannen door de stadsdelen zal aandacht besteed worden aan het aspect van de onderhoudskosten. Hierbij zal ook het exploitatieresultaat van recreatieve voorzieningen betrokken dienen te worden.

#### *Dienst Ruimte en Groen, Provincie Noord-Holland*

De Groenstructuurvisie Brettenzone past in de Provinciale visie met betrekking tot de ecologische hoofdstructuur. De Dienst is het ermee eens dat voor het gedeelte ten westen van het volkstuinpark De Bretten gemikt wordt op een laag inrichtingsniveau en dat de nadruk op het beheer ligt.

De Brettenzone maakt onderdeel uit van het "Ontwikkelingsplan Haarlemmermeer en randgebieden". Afgesproken is dat de Groenstructuurvisie het inhoudelijk kader is voor de Brettenzone. Ook zal de besluitvorming over de Groenstructuurvisie en over de subsidiering van inrichtingsplannen niet wachten op het Ontwikkelingsplan.

In de Rijksnota "Kiezen voor Recreatie" is het beleid met betrekking tot de z.g. groene vingers geschrapt. In het Derde Voorbereidingsschema 1996-2000 zullen dientengevolge alleen grote groenprojecten buiten de stad opgenomen worden (die oorspronkelijk gepland waren voor de periode na 2000).

Momenteel is de Provincie bezig met het opstellen van een plan voor de ecologische verbindingzone Amstelland-Spaarnwoude. Het gedeelte van de Brettenzone ten westen van het volkstuinpark De Bretten maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De grote rietgebieden hebben een belangrijke ecologische waarde. Bekeken zal worden of en zo ja welk instrumentarium ingezet kan worden om hieraan verder vorm te geven. Gedacht kan worden aan instrumentarium voortkomende aan het Natuurbeleidsplan (inrichting en beheer van grote gebieden) en de Nota Ecologisch Beheer (waarbij het gaat om kleinere stimulerende projecten in de beheerssfeer). Overigens is de Provincie van mening dat, teneinde het gebied Geuzenveld-Noord ook effectief deel te laten uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (als moerasachtige zone), het wenselijk is om het geplande station en het bedrijventerrein ca. 500 meter meer oostwaarts te situeren dan in de ontwerp-Structuurplanuitwerking Westrand is aangegeven.

Bij de aanleg van de Westrandweg heeft Rijkswaterstaat een budget (3% van de uitvoeringskosten) tencinde inpassing van de infrastructuur in het landschap te bevorderen. Indien de weg



de provinciale ecologische hoofdstructuur doorsnijdt, zoals hier het geval is, zijn er aanvullende financiële mogelijkheden.

De overdracht van bevoegdheden met betrekking tot de projecten uit het Tweede Voorbereidingsschema zijn nog niet overgedragen van het Rijk naar de Provincie. De overdracht wordt wel in 1993 verwacht.

**De Stichting Groenfonds Noord-Holland**  
is in oprichting.

**Rijksconsulent voor de Openluchtrecreatie**  
Akkoord met hoofdlijnen Groenstructuurvisie.

Ondanks het feit dat de financiële mogelijkheden binnen het Tweede Voorbereidingsschema momenteel beperkt zijn is het Rijk bereid de Brettenroute te subsidiëren. Andere projecten in de Brettenzone komen niet in aanmerking voor subsidie in het kader van de randstadgroenstructuur. Concrete toezeggingen worden alleen gedaan op basis van bestekgerede plannen.

Het Rijk subsidieert in principe 75% van de subsidiabele uitvoeringskosten en de Provincie 15%, mits de Brettenroute is opgenomen in het Provinciale Meerjarenprogramma en het project door de Provincie aan het Rijk wordt voorgedragen. Voorwaarde is dat uitvoering vr 1996 plaatsvindt, inclusief de financiële afrekening. Momenteel beziet het Rijk de mogelijkheden om bepaalde projecten als doorlooppjecten te bestempelen voor na 1996 (uitloop van het Tweede Voorbereidingsschema). Onzeker is nog of dit mogelijk is.

De kostenraming, die in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening door de Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam voor het gedeelte van de Brettenroute ten westen van de Radarweg is opgesteld, bevat onderdelen die niet subsidiabel zijn. Zo is het aanbrengen van openbare verlichting niet subsidiabel; het fietspad is niet subsidiabel voor de gehele beoogde breedte van 3.60 meter. De variant, waarbij het gedeeltelijk tijdelijke tracé van de Brettenroute naar de A.Kuyperlaan gevoerd wordt, wijst het Rijk uit kostenoverwegingen als subsidiabel van de hand.

Het Rijk is van mening dat de uitgangspunten waarop de kostenraming voor de Brettenroute ten westen van de Radarweg is gebaseerd wat aan de magere kant zijn. Uitgangspunt bij de uitbreidingen Westerpark is altijd geweest dat het moet gaan om een z.g. aangekleed fietspad. Het fietspad moet in recreatieve zin aantrekkelijk zijn. Dit wil overigens

echter niet zeggen dat het Rijk deze extra kosten dan ook subsidieert.

Beantw.: De situatie in het westelijk deel van de Brettenzone is een andere dan in het oostelijk deel. Bij het Westerpark en zijn uitbreidingen is er sprake van een druk gebruikt stadspark. De Brettenroute heeft hier ook een breder profiel vanwege het verwachte intensievere gebruik. In het westelijk deel van de Brettenzone is gekozen voor een meer natuurlijke inrichting van het gebied, waarbij de nadruk ligt op het beheer. Bij het opstellen van een uitvoeringsplan kan het stadsdeel een en ander meer gedetailleerd uitwerken.

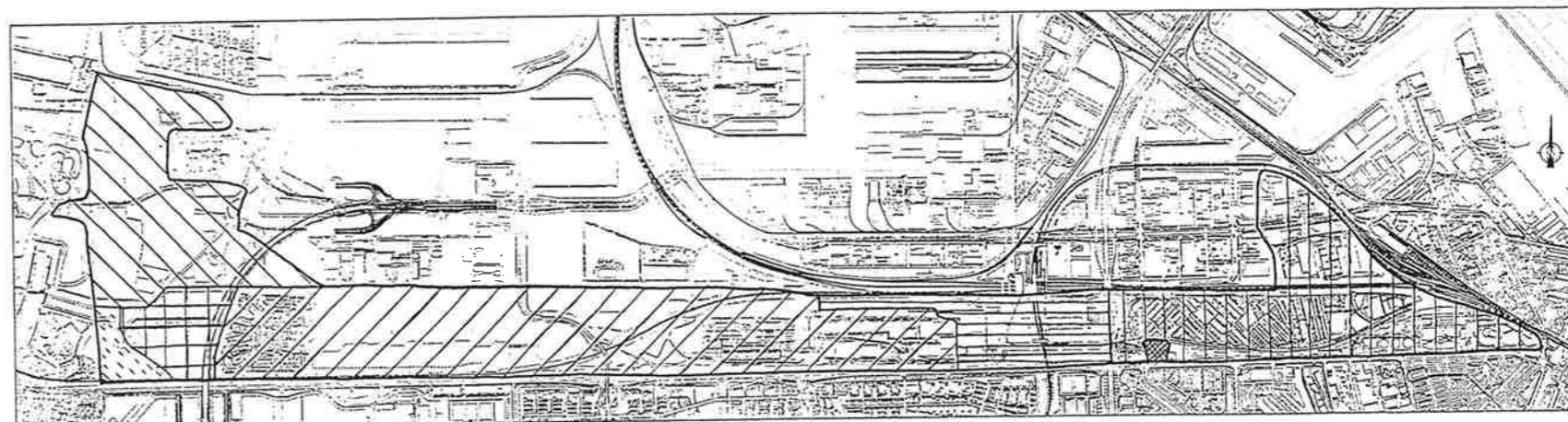


## Bijlage 1

### Eigendomssituatie

De Brettenzone is voor het overgrote deel in eigendom van de Gemeente Amsterdam. Enkele percelen zijn in erfpacht uitgegeven (met name aan de Taagweg en de Radarweg, verder enkele percelen in Amsterdam Teleport, in het dorp Sloterdijk, in de Molenwerf-deelgebied en in het gebied ten oosten van het sportpark Transformatorweg).

Niet in eigendom van de gemeente Amsterdam zijn het terrein van het gemaal nabij de Weth. van Essenweg, het water van de Grootte Braak met enkele oeverlandjes, een deel van het dorp Sloterdijk, een groot deel van de Molenwerf, de begraafplaats St. Barbara en het tracé van rijksweg 10. De overdracht van gronden tussen Amsterdam en de NS is, voor wat betreft de oude en nieuwe railtracé's, nog niet afgerond. Een en ander brengt met zich mee dat de oude spoorbaan vanaf de stadsdeelgrens Westerpark - Bos en Lommer tot nabij Geuzenveld nog niet is overgedragen aan de Gemeente Amsterdam.



-  Bestemmingsplan Overbrakerpolder
-  Bestemmingsplan Linmij
-  Voorbereidingsbesluit Teleport Amsterdam
-  Bestemmingsplan Haven- en Recreatiegebied West
-  Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam
-  Algemeen Uitbreidingsplan Haarlemmerliede en Spaarnwoude
-  Voorbereidingsbesluit Westelijk Havengebied



# Bijlage 2

## Ecologie

Tabel kenmerkende plantensoorten

Selectie van meest dominante soorten, een groot deel van de provinciale karteersoorten (milieu-inventarisatie, 1989), en verder enkele soorten van natte voedselrijke standplaatsen en de zogenaamde attractieve aandachtsoorten van FLORON. Alleen lijsten die ondubbelzinnig tot de Brettenzone gerekend kunnen worden zijn gebruikt. Uniform verzamelde gegevens per vakeenheid en per deelraad ontbraken.

Van de meeste gebieden zijn meerdere lijsten aanwezig, daar zijn de laagste en hoogste code genoteerd.

Legenda:

Verklaring codes gebieden:

- 1 Oude spoordijk (2 lijsten). Vakeenheid Westelijke Bretten, Volkstuinpark en nat. geb. Groot Braak.
- 2 Nieuwe spoordijken (1 lijst). Vakeenheid Oostelijke Bretten.
- 3 Oude waterkerende dijken (4 lijsten). Vakeenheid Geuzenbos, Groot IJpolder, volkstuinpark en Nat. geb. Groot Braak.
- 4 Braakliggende terreinen (onderscheid tussen zand, klei, veen en slib niet te maken (8 lijsten). Vakeenheden Groot IJpolder, Nat. geb. Groot Braak, Westelijke en Oostelijke Bretten.
- 5 Braakliggend terrein op veen (1 lijst). Vakeenheid Nat. geb. Groot Braak
- 6 Verlandingssterrein (1 lijst). Vakeenheid Nat. geb. Groot Braak.
- 7 Sloten in braakliggend terrein (7 lijsten). Vakeenheid Oostelijke en Westelijke Bretten, Groot IJpolder.
- 8 Plasjes (1 lijst). Vakeenheid Groot IJpolder.

codes voorkomen:

- 3= enkele exemplaren
- 4= een lokatie daar meerdere exemplaren
- 5= verspreid aanwezig in lage dichtheid, of in deel van gebied voorkomend
- 6= verspreid over het hele gebied voorkomend, of lokaal dominant
- 7= algemeen in het hele gebied
- 8= codominant
- 9= absoluut dominant.

gebieden	1	2	3	4	5	6	7	8
dominante soorten								
Akerdistel	5	6	5-6	5-7	5		0-5	
Bijvoet	5-6	6	5-6	0-6				
Dauwbraam	6	6	0-5	0-6	5		0-4	
Duinriet	0-5	6	0-5	5-8	4	4		
Engels raaigras	0-5	5	5-7	0-6				
Fioringras		5	5-6	0-7	5	5	5-6	
Glanshaver	6		5-7	0-6				
Grauwe wilg	5			5-7	5	3	0-5	
Haagwinde	6-7	6	0-5	0-6	5	5	0-6	
Harig wilgeroosje	5-7	6	0-5	5-8	5	5	0-6	5
Kweek	5	5	0-7	0-6	5			
Riet		6-7	6	5-6	7-8	9	7	7
Rood zwenkgras	6	7	5-6	0-6			0-5	
Schietwilg	5			0-7	5	3		
Smalle weegbree	0-5	5	0-7	4-6				
Milieu-indicatieve soorten								
Waterplanten								
Stijve Waterranonkel							0-5	
Watergentiaan							0-4	
Puntkroos							0-7	
Moerasplanten								
Brunel			0-4					
Blauw glikkruid					5			
Gele iis	0-4		0-4		5			
Gevleugeld herthooi				0-4	3			
Kale jonker					5			
Kamvaren					5			
Kattestaart	4			0-4				
Kleine waterpepe					5		0-4	

Moerasandoom					0-5			0-5	
Moerasandijvie (Europese rode lijst)									5
Moerasmelkdistel					0-5	4			
Moerasrolkaver					0-4				
Poelruit					0-4		4		
Rietorchis (rode lijst)							5		
Stekelvaren (smalle en brede)							5		
Twecrijge zegge						4	5		
Veenmos							5		
Veenreukgras							5		
Watermunt					0-4	5	5		4
Zilte rus					0-4				
Zulte					0-5				
Soorten van zandbodems									
Aardaker									0-3
Bezemkruid									0-5
Blaasliene	0-3								0-4
Breukkruid						6			
Duindoorn						5			0-6
Echt duizendguldenkruid (rode lijst)							0-5		
Fraai duizendguldenkruid (rode lijst)							0-4		
Gele morgenster								0-5	
Glad walstro					5			0-5	
Grote teunisbloem					0-4	4		0-5	
Grijskruid									0-3
Kleine leeuwebek					0-4	5			
Kleine leeuwetand						3			0-5
Kleverige ogentroost						4			0-5
Knopige vetmuur (rode lijst)					4			0-5	
Liggende klaver								0-4	0-5
Nachtsilene (rode lijst)									0-5
Pastinaak								0-4	
Platbeemgras							5		0-3
Rietorchis (rode lijst)									0-5
Rode ogentroost (rode lijst)								0-4	
Scherpe fijnstraal									0-5
Standkweek					0-4				
Strandduizendguldenkruid									0-5
Stijf havikskruid									0-3
Toorts (zwarte, stal, keizer)					0-6	5			0-4
Vierzadige wikke						3			0-5
Wilde rescda								0-4	0-3
Wondklaver (rode lijst)							3		
Zanddoddegras							5		0-5
Zeeraket					0-4	5			0-3
Zeepekkruid					0-4	4			0-4
Zwenkdravik									0-4

Tabel Kenmerkende vogels

Bron: Broedvogels 1988 (Walters, 1991; van Groen en Markus; Provinciale Milieu inventarisatie)  
Vakeenheden conform kaart 1:

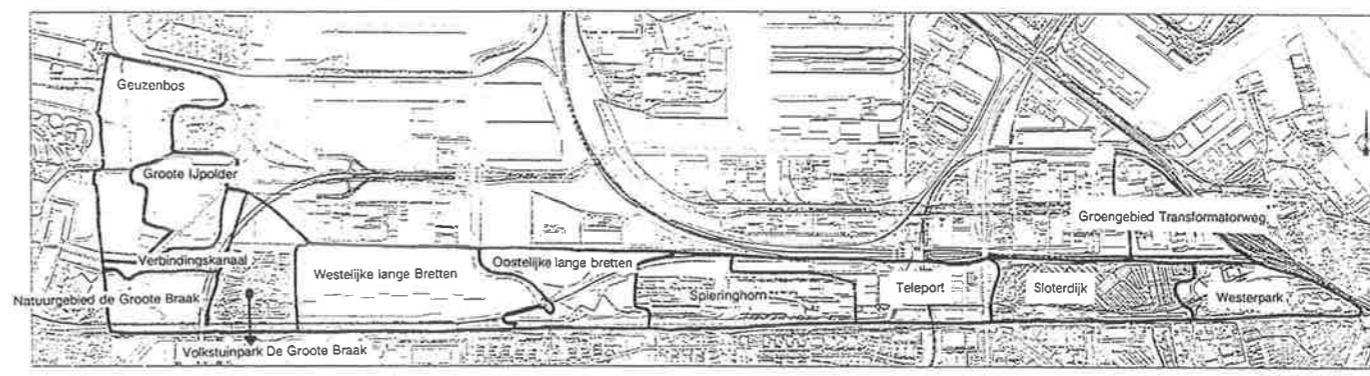
- 1 = Westerpark
- 2 = Transformatorweg
- 3 = Sloterdijk
- 4 = Teleport
- 5 = Spieringhorn
- 6 = Oostelijke Bretten
- 7 = Westelijke Bretten
- 8 = Volkstuinpark 'Grote braak' (inclusief Vaalmuiden)
- 9 = Natuurgebied Grote Braak (in concreto 'de Kluur', gegevens: van Groen)
- 10 = Verbindingskanaal
- 11 = Grote IJpolder
- 12 = Geuzenbos (inclusief de Tichelgaten)

(R): Rode Lijst soort

Kodering provinciaal belang (lit.9)

- \* : 1 % van de Noord-Hollandse populatie in de Brettenzone
- \*\* : 2-5 % van de Noord-Hollandse populatie in de Brettenzone
- \*\*\* : 5-10 % van de Noord-Hollandse populatie in de Brettenzone
- \*\*\*\* : meer dan 10 % van de Noord-Hollandse populatie in de Brettenzone

gebied	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	belang
<b>water- en rietvogels</b>													
Kleine karekiet	?	?	?	<5	26	58	24	1	40	-	27	17	*
Waterral	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Snor	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Tafeleend	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	+	-	*
Dodaars (R)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	**
Zomertaling (R)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Rietzanger (R)	?	-	-	<1	-	28	31	-	10	-	9	3	***
Baardmannetje (R)	-	-	-	-	-	6	-	-	4	-	-	-	****
Roerdomp (R)	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	****
Grote karekiet	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	**
Bruine kiekendief (R)	-	-	-	-	1	1	-	1	-	1	-	-	**
Rietgors	?	?	?	<1	2	15	26	-	12	-	7	11	**
Bosrietzanger	?	?	?	<2	15	40	46	2	16	-	38	4	***
Blauwborst (R)	-	-	-	-	4	2	-	-	1	-	3	-	****
<b>Bos- en struweelvogels</b>													
Sprinkhaanrietzanger	-	-	-	-	1	4	11	-	1	-	2	-	**
Grasmus (R)	?	?	?	<2	10	9	8	1	2	-	5	3	*
Braamsluiper	?	?	?	?	1	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Vogels van jonge bossen</b>													
Nachtegaal	?	?	?	<1	-	-	-	2	1	-	-	-	-
Spotvogel	?	?	?	?	1	-	-	1	-	-	-	-	-
Tuinfluits	?	?	?	<1	10	4	7	3	4	-	2	-	-
Fitis	?	?	?	<4	20	16	?	?	?	-	?	?	-
Tjifjaf	?	?	?	<1	8	3	4	3	3	-	-	-	-
Zwartkop	?	?	?	<1	4	1	-	1	3	-	-	-	-
Matkopmees	?	?	?	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
<b>Niet broedvogels (alleen belangrijke aantallen)</b>													
Lepelaar (R)	+	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-
Aalscholver	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-
Grote zaagbek	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-
Nonnetje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-
Blauwe kiekendief(R)	-	-	-	-	-	+	+	?	+	?	+	?	-
Ijvogel (R)	+	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-
Waterpieper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-	-



Tabel Kenmerkende zoogdieren, amfibieën en vissen  
(op grond van gegevens van Melchers en Timmermans)  
v = voortplantingsgebied  
+ = aanwezig

zoogdieren	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vos	+	v	+	+	+	v	v	+	+	-	v	v
Dwergmuis	+	+	-	-	-	+	+	-	+	-	+	-
Haas	v	+	+	+	+	v	v	+	v	-	v	v
<b>amfibieën</b>												
Gewone pad	v	+	+	+	v	v	v	v	v	-	v	v
Rugstreeppad	v	-	-	-	v	v	-	v	v	-	-	-
Bruine kikker	v	+	+	+	v	v	v	v	v	-	v	v
Groene kikker	v	+	+	+	v	v	v	v	v	-	v	v
Kleine watersalamander	v	+	+	-	v	v	v	v	v	-	v	v
<b>vissen</b>												
Snoek	+	v	v	+	v	v	v	v	v	+	-	-
Rietvoorn	-	v	v	-	v	v	v	v	v	+	-	-
Kroeskarper	v	v	-	-	-	-	-	-	v	+	-	-

## Bijlage 3

### Begrippenlijst

#### *Bovenwijken groen*

Verzamelnaam van alle groenvoorzieningen met een bovenwijken karakter (parken, volkstuincomplexen, sportterreinen e.d.)

#### *Bovenwijken park*

Parken met een oppervlakte van 12 ha of meer en met een invloedssfeer van minimaal 800 en maximaal 1200 meter

#### *Cultuurhistorische elementen*

Afzonderlijke objecten die herinneren aan het wonen en werken van mensen in het verleden zoals dijken, forten, molens, watertorens, kerken, e.d.

#### *Ecologie*

Wetenschap van de wederzijdse relaties van de organismen (planten, dieren en mensen) onderling en met hun milieu

#### *Ecologische verbinding*

Verbindingen tussen bestaande en nieuwe groenelementen die een ecologische betekenis hebben

#### *Ecologische verbindingzone*

Gebieden of structuren die verbreding, migratie of uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maken (kerngebieden: grotere gebieden met belangrijke natuurwaarden)

#### *Geledingszone*

Landelijk gebied tussen delen van het stedelijk gebied of tussen stedelijke kernen waar voorkomen moet worden dat deze aaneengroeien

#### *Groene scheg of groene vinger*

Groengebied van enige omvang binnen de stedelijke omgeving dat in directe verbinding staat met het landelijk gebied

#### *Herstructureringsgebied*

Gebied dat sterk van karakter zal veranderen door de ontwikkeling van nieuwe functies (stedelijk en landelijk)

#### *Randstadgroenstructuur*

Onderling samenhangend geheel van groene ruimten in de Randstad, waarvoor het van belang is stedelijke en landelijke gebruiksvormen op elkaar af te stemmen

#### *Uitloopzone*

Aantrekkelijke, goed herkenbare en doorlopende route voor fietsers en wandelaars tussen woongebieden en het landelijk gebied, of tussen woongebieden en recreatiegebieden





## Bijlage 4

### Geraadpleegde literatuur

- "Vierde nota over de ruimtelijke ordening", Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1991
- "Structuurvisie Noord-Holland 2015", Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, april 1990
- "Streekplan Amsterdam-Noorzeekanaalgebied", partiële herziening grondgebied Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, december 1991
- "Structuurplan Amsterdam 1991", Gemeente Amsterdam, juni 1992
- "Programma voor de Ruimtelijke Vernieuwing", Gemeente Amsterdam, oktober 1992
- "ontwerp-Structuurplanuitwerking voor de Westrand", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, mei 1992
- "Nota Ruimtelijk Kader Randstadgroenstructuur", Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu en Ministerie Landbouw en Visserij, 1985
- "Randstadgroenstructuur in Noord-Holland", beleidsvisie, Provincie Noord-Holland, januari 1990
- "Vorbereidingsprogramma Randstadgroenstructuur 1991-1995", Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1990
- "Zienswijze Haarlemmermeer en omgeving", Coördinerend beraad Groene Randstad, januari 1992
- "Nota Amsterdamse Prioriteiten en de Randstadgroenstructuur", Gemeente Amsterdam, mei 1987
- "Discussienota Randstadgroenstructuur", Bureau Witsenburg in opdracht van de gemeente Amsterdam, september 1991
- "Beleidsnota Randstadgroenstructuur Amsterdam", Gemeente Amsterdam, november 1992
- "Beleidsplan voor de Openluchtrecreatie", Gemeente Amsterdam, 1990
- "Beleidsplan voor de Sport", Gemeente Amsterdam, 1988
- "Rijks-Meerjarenprogramma Openluchtrecreatie en Toerisme 1991-1995", Ministerie van landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1990
- "Studienota Stadsrand", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, 1992
- "Ecologisch advies Brettenzone Amsterdam", Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam, februari 1992
- "De Brettenroute door Teleport", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, januari 1992
- "Stedebouwkundig Programma van Eisen Amsterdam Teleport", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, september 1992
- "Evaluatie Fietspadenplan", Provincie Noord-Holland, augustus 1990
- "Haring in het IJ", de verborgen dierenwereld van Amsterdam, M. Melchers en G. Timmermans, Stadsuitgeverij Amsterdam, 1991
- "Nationaal Natuurbeleidsplan", Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1990
- "Ontwerpbeleidsvisie ontwikkeling provinciale ecologische hoofdstructuur", Provincie Noord-Holland, mei 1991
- "Ecologische Structuur Amsterdam", Dienst Stedelijk Beheer Amsterdam, 1991
- "Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam" Gemeente Amsterdam, 1934
- "Brettenzone inrichtingsvoorstel fietspad" Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, december 1989
- Diverse bestemmingsplannen
- "Notitie Voorlopige uitgangspunten Geuzenveld-Noord e.o. t.b.v. de Structuurplanuitwerking Westrand", Werkgroep Brettenzone, Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, maart 1992
- "Kansrijke recreatievormen, recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden in de regio Schiphol", Stuurgroep Plan van Aanpak Schiphol e.o., juni 1990
- "Historisch bodemonderzoek 'De Bretten' te Amsterdam", Chemielinco, in opdracht van de Milieudienst Amsterdam
- "Checklist lichamelijk gehandicapten in de Stedebouw" (integrale opzet), Gemeente Amsterdam, 1989
- Concept-rapportage "Nader Onderzoek De Bretten", OMEGAM, augustus 1992

