

Tekst van voorstel Vergadering Groengebied Amstelland, agenda punt 08, 17 dec 2015  
voor plaatjes in bijlagen zie  
Zie <http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=recreatieh&agendaaid=7ae2d918-51af-4dcb-8514-8cdd7a0299d1&FoundIDs=&year=-1>

Hieronder de tekst met mijn commentaar in rood

## HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS

Het groengebied heeft de mogelijkheden voor een recreatief aantrekkelijke brede hoofdroute over het voormalige Floriadeterrein onderzocht.

Het algemeen bestuur besluit

1. Het voorstel voor het tracé (optie 1 uit bijlage 1) van de hoofdroute vast te stellen;
2. Het voorstel in samenwerking met de aangesloten partijen verder uit te werken tot definitief schetsontwerp met dekkingsplan dat ter besluitvorming wordt voorgelegd.

### Onderbouwing besluit

Er zijn verschillende redenen om de infrastructuur op de noordoever van de Gaasperplas nu aan te pakken.

Ten eerste is de huidige infrastructuur aan vervanging toe. Ten tweede is er behoefte aan een duidelijk **rondje rond de plas waarbij het gebied aantrekkelijker en beleefbaarder wordt**. Deze wens is ook uitgesproken tijdens participatiesessies **(Er is ook nadrukkelijk uitgesproken dat er geen behoefte is aan zo'n rondje, omdat het er al is)** Ten derde biedt het aanpakken van de verharding de **mogelijkheid om schade bij het gebruik van het terrein voor festivals te verminderen**. De plannen sluiten aan bij het beleid van de gemeente Amsterdam, die mogelijk cofinanciering uittrekt voor de **uitvoering**.

Ook maakt het opwaarderen van een deel van de verharding het mogelijk **andere paden af te waarderen wat de totale lasten voor beheer en onderhoud verlaagt**. Het huidige bestemmingsplan biedt voldoende ruimte voor deze plannen. Ook binnen het **nieuwe bestemmingsplan** blijft deze maatregel vrijwel zeker mogelijk.

## HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS – BIJLAGE 2

Toelichting kostenraming en proces

Toelichting bij de plannen

Er moet groot onderhoud worden gepleegd aan de verharde fiets- en wandelpaden in de Gaasperplas. Met name in het voormalige Floriadeterrein op de noordoever, dat circa 30 jaar geleden werd opgeleverd is de staat van onderhoud slecht. Het is normaal dat infrastructuur met deze leeftijd aan vervanging toe is. **(zeker als er 5 jaar zwaar evenementenvrachtverkeer over heen gaat)**

Een tweede drijfveer voor de plannen is de wens om de **Gaasperplas op te waarderen**, een project uit

het uitvoeringsprogramma bij de vigerende visie van Groengebied Amstelland. Bij het uitwerken van dit project is tijdens een participatieavond en gesprekken met betrokken partijen de wens uitgesproken om de infrastructuur in het voormalige Floriadeterrein **(vooral ook de beplanting)** op te knappen. Met opknappen werd ook bedoeld de doorstroming te verbeteren **(de files staan vooral op de Langbroekdreef!)**, onduidelijke knooppunten te verbeteren en terreinschade te verminderen. **(Ja, door geen zwaar evenementenverkeer over fiets en voetpaden door een park gelegen in de NNN te laten rijden!)**

Dit sluit goed aan bij de toekomstvisies van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zuidoost. De gemeente ziet in het Gaasperplaspark een metropolitane plek met een daarbij behorende uitstraling. Daarnaast wil de gemeente het 'rondje om de Gaasperplas' meer gestalte geven. (meer asfalt, meer draagkracht, meer fundering, meer evenementenverkeer!) (meer horeca? Een kroegentocht rond de Gaasperplas?)

Concreet heeft het groengebied op dit moment de intentie om een Hoofdroute te ontwikkelen op de noordoever van het Gaasperplaspark, van de ingang bij Langerlust tot aan het zogenaamde bastion. Zie ook het kaartbeeld in bijlage 1. Hiermee wordt het volgende beoogd:

- Vervangingen van de huidige infrastructuur die aan het einde van de levensduur is;
  - Gestalte geven aan een onderdeel van het (verder nog uit te werken) rondje Gaasperplas;
  - Aansluiten bij de visie van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zuidoost (Opwaarderen? Goedkope feestplek voor grote, luidruchtige BBQ feesten die veel schade en afval achterlaten, "Schaduw Kwakoe"? ) en ;
  - Verhogen van de recreatieve mogelijkheden en aantrekkelijkheid, wat hopelijk leidt tot meer bezoek (op hoeveel bezoeken worden er naast de huidige ruim 2 miljoen na gehoopt?), betere bekendheid en een beter vestigingsklimaat voor recreatieve ondernemers (evenementen organisatoren? );
  - Beperken van de terreinschade bij de opbouw en afbouw van Amsterdam Open Air (Open Air verplaatsen naar plek waar het geen schade veroorzaakt);
- Verbeteren doorstroming doorgaand fietsverkeer. (de provincie heeft net het fietspad langs de Gaasp vernieuwd en verbreed, aan de zuidkant van de plas ligt de electric highway. Ook nog route door de plas voor de doorstroming?)

In bijlage 1 vindt u een schetsmatige uitwerking van de route.

Overzicht proces

Na de opdrachtverlening door het bestuur eind 2014 heeft het groengebied verschillende stappen ondernomen om te komen tot een uitgewerkt voorstel. De expertise van de Gemeente Amsterdam op het gebied van landschappelijk ontwerp is ingeschakeld voor de verbeelding (zie bijlage 1). Ook als gemeente met beleidsmatig en OR-technisch belang bij de Gaasperplas is Amsterdam een belangrijke partij bij de ontwikkeling en uitwerking van de plannen. Ook andere partijen die direct betrokken zijn of tijdens de eerder genoemde participatie avond voor dit project relevante input hebben geleverd zijn geconsulteerd.

De volgende partijen zijn betrokken bij het proces:

- Verschillende gemeentelijk afdelingen van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zuidoost hebben tijdens een schetssessie begin 2015 en een afstemmingsronde in het najaar hun input gegeven;
- De lokale afdeling van de gehandicaptenbond is op hoofdlijnen geconsulteerd;
- Er is tweemaal over de plannen gepraat met de bewonersvereniging Nellestein; (heel benieuwd met wie de tweede keer gesproken is?)

De organisator van Amsterdam Open Air is betrokken om ervoor te zorgen dat de hoofdroute ook daadwerkelijk de terreinschade bij op- en afbouw terugbrengt;

De locatiebeheerder van Groengebied Amstelland bij de uitvoeringsorganisatie (Recreatie Noord-Holland). Er is geen brede maatschappelijke consultatie geweest in deze fase. Het plan komt deels voort uit eerdere maatschappelijke participatie. In de uitwerking gaat het groengebied met de betrokken partners bekijken of en hoe verdere participatie nodig is.

(Zoals stadsdeel zuidoost en GGA het ook nooit nodig hebben gevonden om bewoners te informeren over hun evenementen beleid, waarbij ieder grasveld rond de Gaasperplas een evenementen bestemming gekregen heeft! )

## Uitwerking kosten

Op pagina 4 van bijlage 1 staat het hele voorgestelde tracé aangegeven. Bij de uitwerking is het groengebied uitgegaan van de voorkeursvariant optie 1 (zie onder). Er is rekening gehouden met de volgende onderdelen (van west naar oost):

- Voor het hele tracé vernieuwing en verbreding van de bestaande infrastructuur volgens het concept van een hoofdroute: eenheid in uitstraling (misschien kunnen vanwege de eenheid in uitstraling en duidelijke primaire route, dezelfde dure natuursteentjes als rand langs het asfalt gebruikt worden als in het Mandela Park en om nog meer eenheid in de uitstraling te brengen kunnen er misschien ook wat oude grote dure ceders geplant worden als in dat park! Of een gekleurde lijn zoals in het AMC om van de Poli naar de Röntgen te komen), duidelijke herkenbaar als de primaire route;
- Versoepelen doorstroming bij het Bastion door het anders inrichten van de T-splitsing (Misschien een tunnel zoals bij de A9?), In de huidige situatie wordt de fietser naar het metrostation 'geleid', dat wordt verder langs het water;
- Net ten westen van het Bastion loopt het wandelpad niet over het bestaande wandelpad maar recht over een veld waar nu al veel recreanten 'afsnijden'. Daarmee wordt het zogenaamde olifantenpaadje de hoofdroute (de olifant route, schade van Open Air evenementen verkeer, schade door fourwheeldrives/pick-ups en andere voertuigen van medewerkers ingehuurd door/ van GGA, en ja, ook een paar lopende recreanten). Het deel van het huidige pad dat wordt gepasseerd wordt afgewaardeerd; (door alles recht te trekken en kronkelige kleine paden 'af te waarden' wordt het karakter van het ontwerp van het park ernstig aangetast. Straks hele park plat maken en opnieuw aanleggen?)
- Verbreding twee bruggen. (Waar is het onderzoek naar de vervangende duikers?) Beide bruggen zijn aan vervanging toe. De verbreding maakt de route beter inpasbaar en verbeterd de veiligheid bij Amsterdam Open Air (Open Air naar een veiliger plek);

Bij het vernieuwen van de bruggen wordt rekening gehouden met de huidige functie van het schuine talud onder de bruggen als faunapassage. Die functie blijft behouden;

Waar nodig technische uitvoering die belasting met vrachtverkeer mogelijk maakt zonder gebruik rijplaten. Hiermee vermindert de terreinschade door de op- en afbouw van evenementen.

De kosten van de uitvoering zoals weergegeven in de bijlage en hierboven beschreven zijn voorlopig geraamd op circa € 997.000. Zoals eerder genoemd zijn de bestaande infrastructuur en bruggen binnen uiterlijk 2 a 3 jaar aan vervanging toe.

Bij een eerste ambtelijke verkenning heeft de gemeente Amsterdam aangegeven dat de voorgestelde plannen passen binnen de doelstellingen van de (nog niet vastgestelde) Agenda Groen 2016. Zodra dat plan door de gemeente Amsterdam bestuur is goedgekeurd, en mits het bestuur van het groengebied het voorstel goedkeurt, zal het groengebied subsidie aanvragen via de Agenda Groen. Indien de procedure succesvol wordt doorlopen betekent dat een significante bijdrage in de uitvoeringskosten.

Ook andere mogelijkheden voor subsidiering of cofinanciering worden onderzocht. Het is echter nog te vroeg om daar concrete mededelingen over te doen. (de 3000 euro die Open Air om iets te doen voor bewoners in het park wil uitgeven? Of betalen zij die extra 50 cm honingraat waardoor het voetpad 3,5 meter breed wordt?)

In de onderstaande tabel staat een overzicht van de kosten en mogelijke dekking:

Kostenoverzicht	Kosten	dekking
Realiseren Hoofdroute	997.000	Schap* en mogelijke bijdragen derden

\* bestemmingsreserve vervangingen

Bij uitvoering van de hoofdroute kan de overige infrastructuur worden heroverwogen. De vraag is daarbij of het voor secundaire infrastructuur (dus niet de belangrijke doorgaande routes) nodig is om paden te handhaven als geasfalteerd pad. Uitvoering als halfverharding of helemaal weghalen is ook mogelijk. Dat levert zowel op de korte (goedkoper groot onderhoud) als op de langere termijn (minder geld reserveren voor groot onderhoud) een besparing op. Vrijwel alle infrastructuur is aan vervanging toe, wat deze keuze relevant en urgent maakt. Dit wordt verder uitgewerkt in samenwerking met de betrokken partijen.

#### Keuze tracé

Zoals te zien op pagina's 3, 4 en 6 van bijlage 1 zijn er voor een deel van het tracé verschillende varianten overwogen. Uiteindelijk is er voor gekozen om de voorkeur te geven aan optie 1, waarbij fietspad en wandelpad worden gescheiden. De wens om fiets- en wandelpad te combineren is voor dit deel van het tracé losgelaten. Een verbreding van een van de paden tot 7 meter is te ingrijpend in het landschap, en brengt teveel kosten met zich mee.

Voor de wandelroute heeft de meest zuidelijke variant de voorkeur, omdat die langs het water loopt en daarmee de hoogste recreatieve waarde biedt. Dit maakt het ook voor mindervaliden mogelijk om dicht bij het water te komen. (Dat kan langs de hele west oever, op diverse plaatsen langs de zuidoever, de oostoever en de noord oever. Bovendien zit er bij deze variant nog steeds een flinke strook gras tussen de oever en het pad, misschien wel zo veilig! Om de hele Ouderkerkerplas lopen route langs het water!)

Voor de fietsroute gaat de voorkeur uit naar de noordelijke variant. Dit is ook de route die door veel utilitair verkeer wordt gebruikt. (Behalve als ze het, ook door hen gemaakte olifanten pad nemen)

Ook als de midden variant wordt gekozen voor de hoofdroute blijft de

bestaande infrastructuur op de noordelijke variant behouden. Het utilitaire verkeer zal dan de snelste

route blijven nemen, waardoor er de facto twee doorgaande routes ontstaan, wat verschillende partijen onwenselijk achten. (goed voor de doorstroming toch?) Daarnaast is bij de noordelijke variant het sneller fietsverkeer beter gescheiden van de langzamere gebruikersgroepen, ook een wens die door meerdere partijen is geuit. (Er zijn meerdere plaatsen waarop makkelijk van voet naar fietspad en anders om gewisseld kan worden. Allebei 3,5 meter breed asfalt. Benieuwd hoe effectief die scheiding in de praktijk zal zijn!)

– De verlichting staat alleen langs het bestaande doorgaande fietspad. Onduidelijk of er meer verlichting langs de voetpaden komt. Dat zou een slecht idee zijn vanwege de licht vervuiling die er nu ook al is.

– Misschien kunnen we gelijk vries elementen in het asfalt leggen zodat er een kunstijsbaan ontstaat? Of kunstsneeuw voor langlaufroute? Of het hele pad als inline skatebaan exploiteren? Marathon voor rolstoelers, scootmobiel races?, hardloophwedstrijden voor ouders met kindwagens?

– Benieuwd of er straks een onderwater tunnel of een zwevend pad langs de oost oever komt, daar is nauwelijks meer plaats voor 2 keer 3,5 meter brede paden: weg eenheid, weg uitstraling, weg duidelijkheid! Of gaan we dan daar de plas gedeeltelijk dempen om een rondje Gaasperplas aan te

leggen? Misschien is het gewoon een hele lange oprijlaan voor Langerlust?