

VOORSTEL



Adviescommissie 29 oktober 2015
Dagelijks bestuur 12 november 2015
Algemeen bestuur 17 december 2015

agendapunt 8

Vorbereid door Jasper Beekhoven (projectleider)
Bijlagen 1. Ontwerpboek Hoofdroute Noordoever Gaasperplas 14 oktober 2015
2. Toelichting kostenraming en proces

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. 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.

Bijdrage aan doelen

- Behoud recreatie landschap;
- Vergoten gebruik;
- Versterken Duurzaamheid (reduceren terreinschade en verlagen reservering goot onderhoud).

Financiële consequenties

Het verder uitwerken van de plannen voor de hoofdroute past binnen het budget dat het bestuur op 4 december 2014 heeft vrijgemaakt voor de planuitwerking van de hoofdroute. Een voorlopige kostenraming en dekkingsvoorstel voor de route zelf staan in de meegezonden notitie (bijlage 2). Met het definitieve schetsontwerp kan het bestuur de inzet van middelen voor uitvoering vaststellen.

Bestuurlijke achtergrond

- Besluit 2009/18 vaststellen Ontwikkelingsvisie en Uitvoeringsprogramma Amstelland, 10 december 2009;
- Besluit 2013/15 maatregelen opwaarderen Gaasperplas gebied, uitwerken quickscans, 28 november 2013;
- Besluit 2014/22 vaststellen resultaten quickscans beheer en inrichting Gaasperplas en opdracht uitwerken hoofdroute, 4 december 2014

Communicatie

Publiceren van dit voorstel op de website voor de AB-vergadering en het besluit na de AB-vergadering.

Externe betrokkenen

- Gemeente Amsterdam (Ruimte en Duurzaamheid; Stadsdeel Zuidoost; Centrale stad);
- Bewonersvereniging Nellenstein;
- Organisator Amsterdam Open Air.

Opmerkingen AC
29 oktober 2015

De adviescommissie adviseert conform het voorstel, met inachtneming van de volgende opmerkingen:

- *Controleer of het huidige bestemmingsplan voldoende ruimte biedt voor aanpassing/verbreding van de recreatieve infrastructuur;*
- *Werk de financiële onderbouwing bij het voorstel nader uit en geef daarbij ook concreter aan hoe de dekking van de investeringen en van beheerlasten is/wordt geregeld;*
- *Geef bij besluitpunt 1 aan dat gekozen wordt voor optie 1.*

Opmerkingen DB
12 november 2015

Het dagelijks bestuur besluit het voorstel aan te passen (zie 1e pagina) en te agenderen voor het AB.

Vervolg

- Uitwerken hoofdroute tot gedetailleerd schetsontwerp in samenwerking met de gemeente Amsterdam;
- Uitwerken mogelijke afwaardering andere paden naar halfverharding;
- Opstellen definitieve kostenraming en dekkingsvoorstel;
- Definitief voorstel in de eerste bestuursronde 2016;
- Bij goedkeuring door bestuur start uitvoering mogelijk najaar 2016.

Akkoord programmamanager
In overleg met manager Advies

Gerben Houtkamp
Wim Nieuwenhuis

GAASPERPARK

14-10-2015

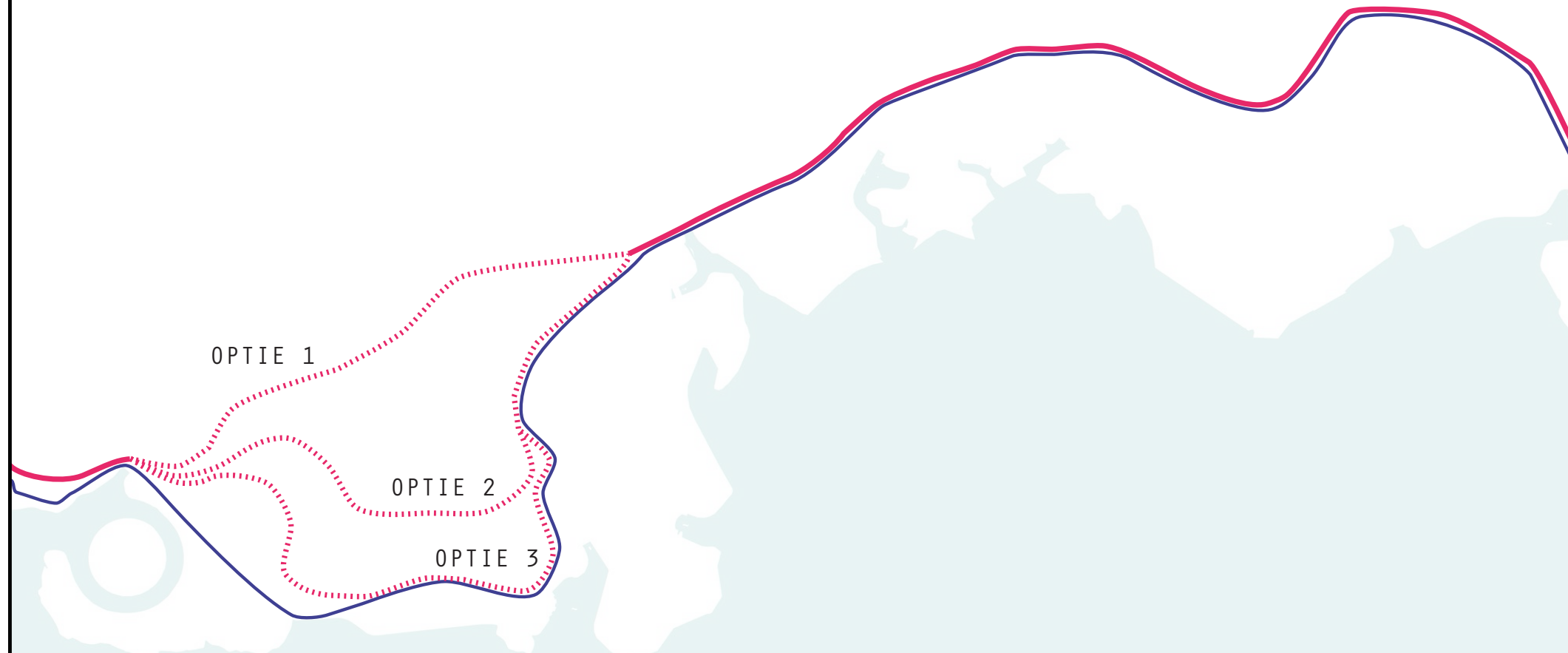
HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS

Onderdeel van het rondje Gaasperplas

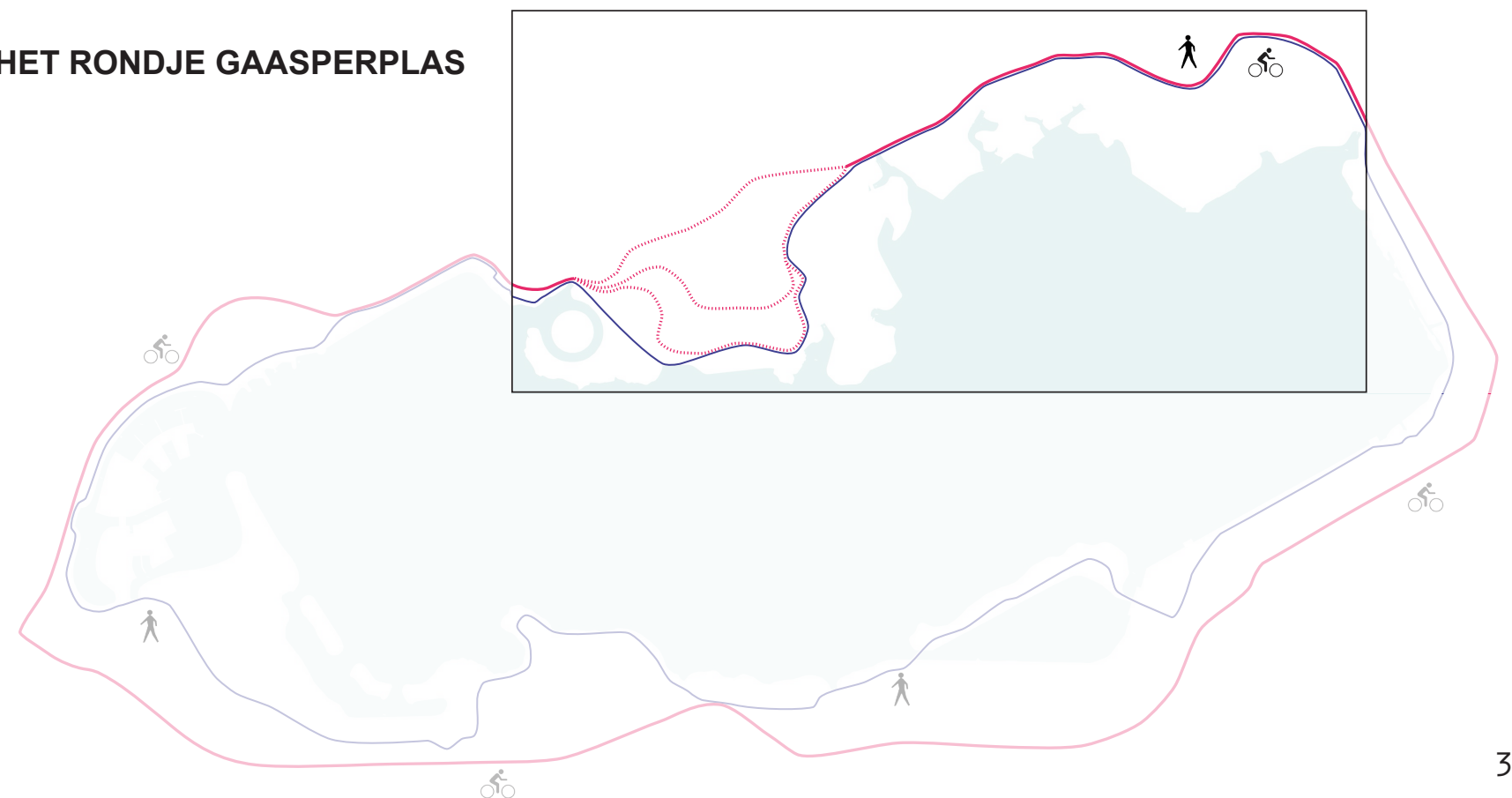


HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS

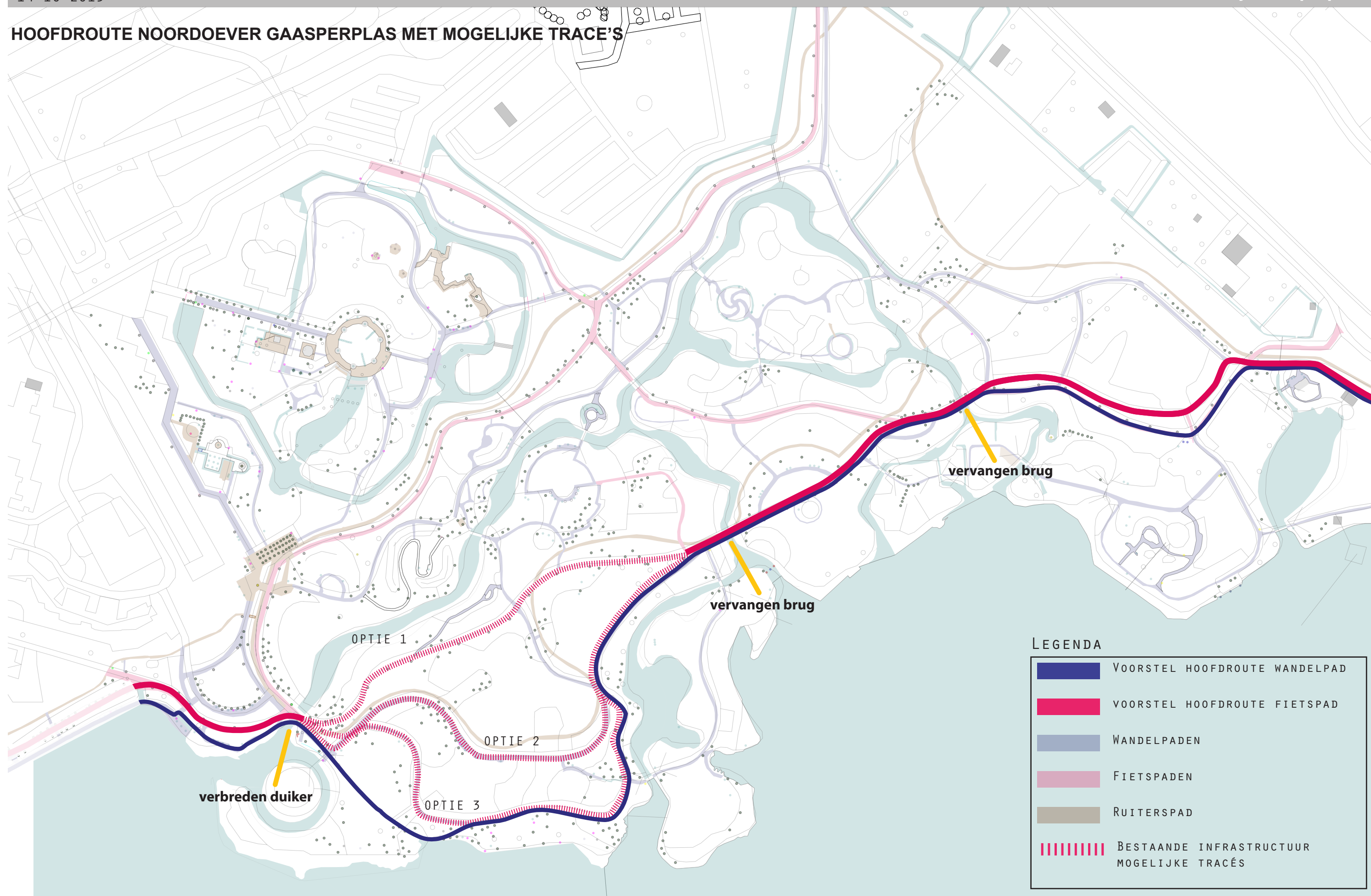
VOORSTEL HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS



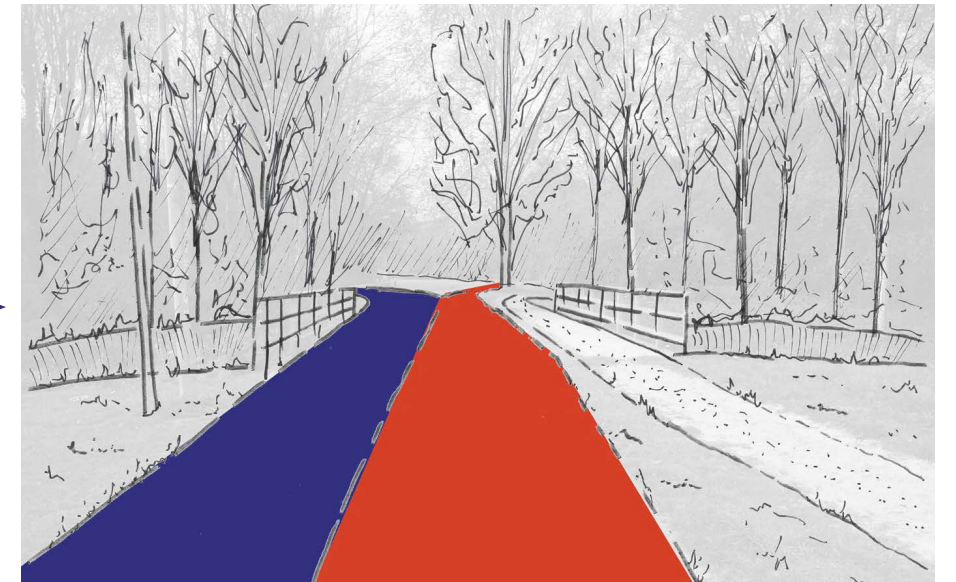
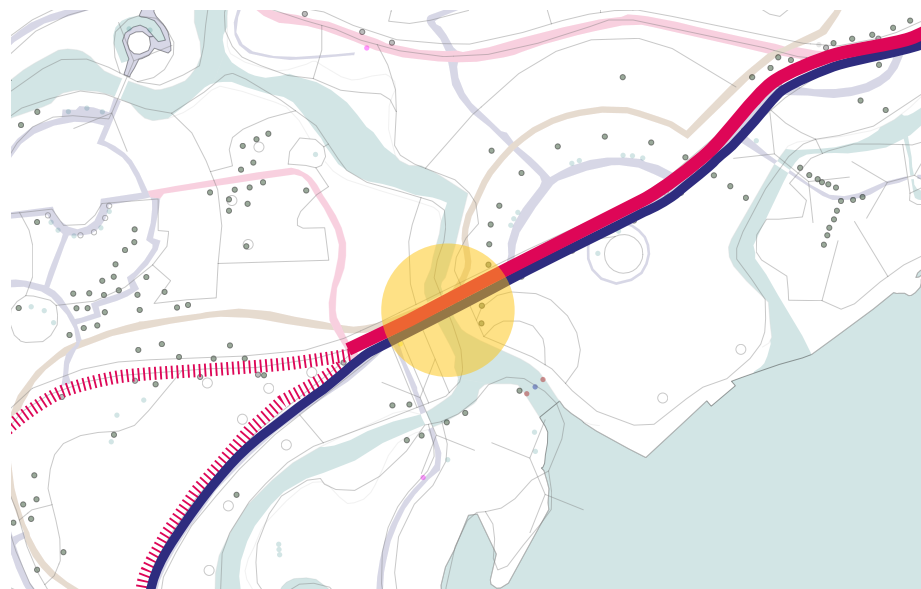
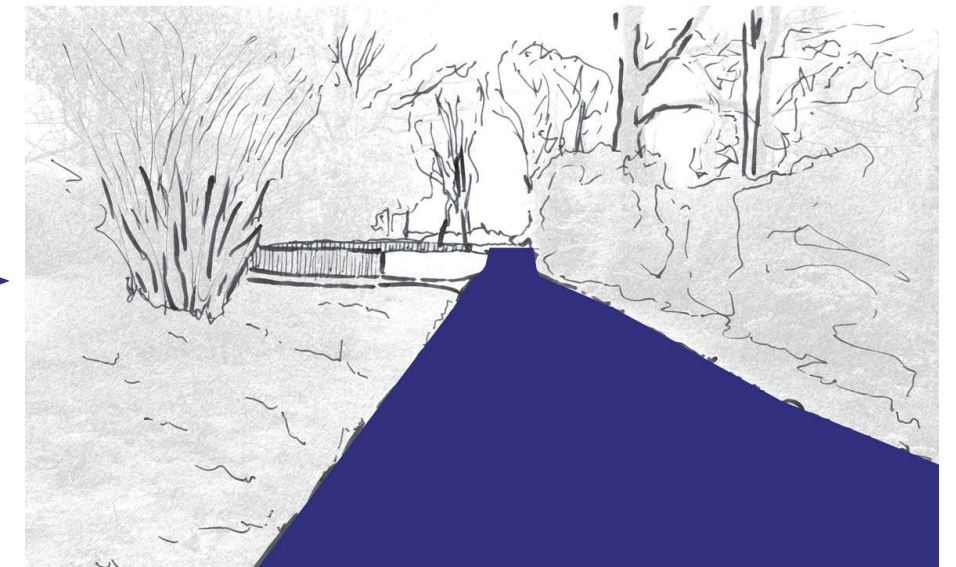
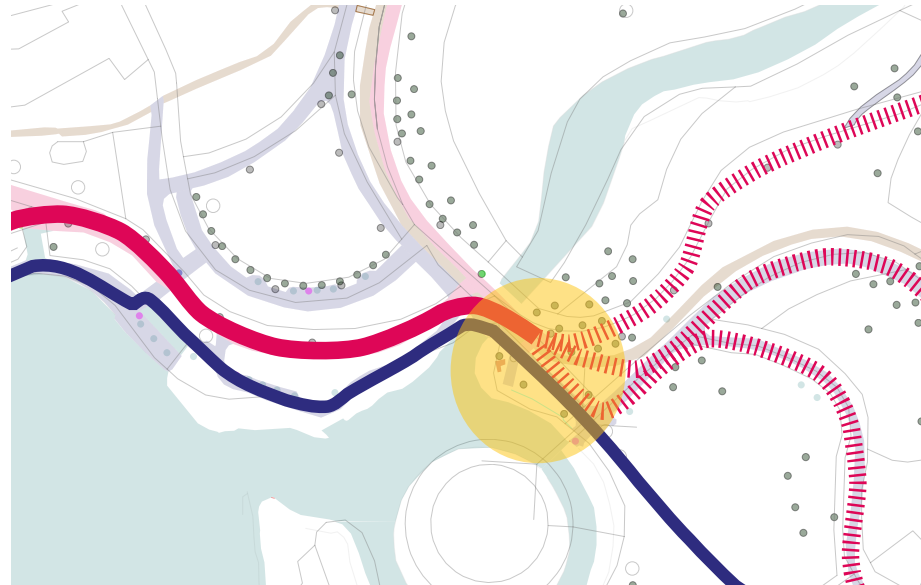
HOOFDROUTE GAASPERPLAS IN HET RONDJE GAASPERPLAS

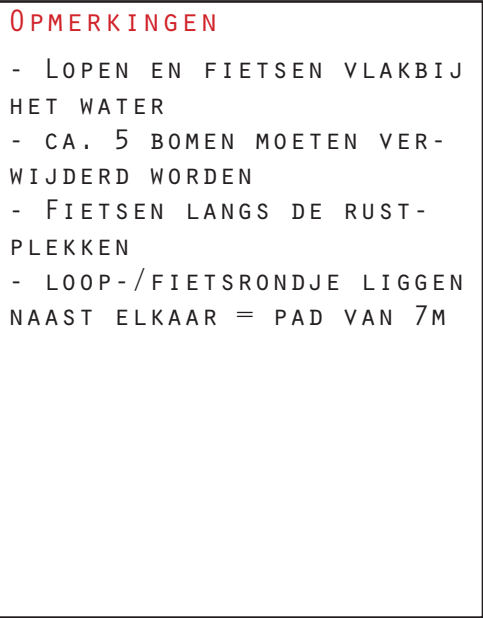
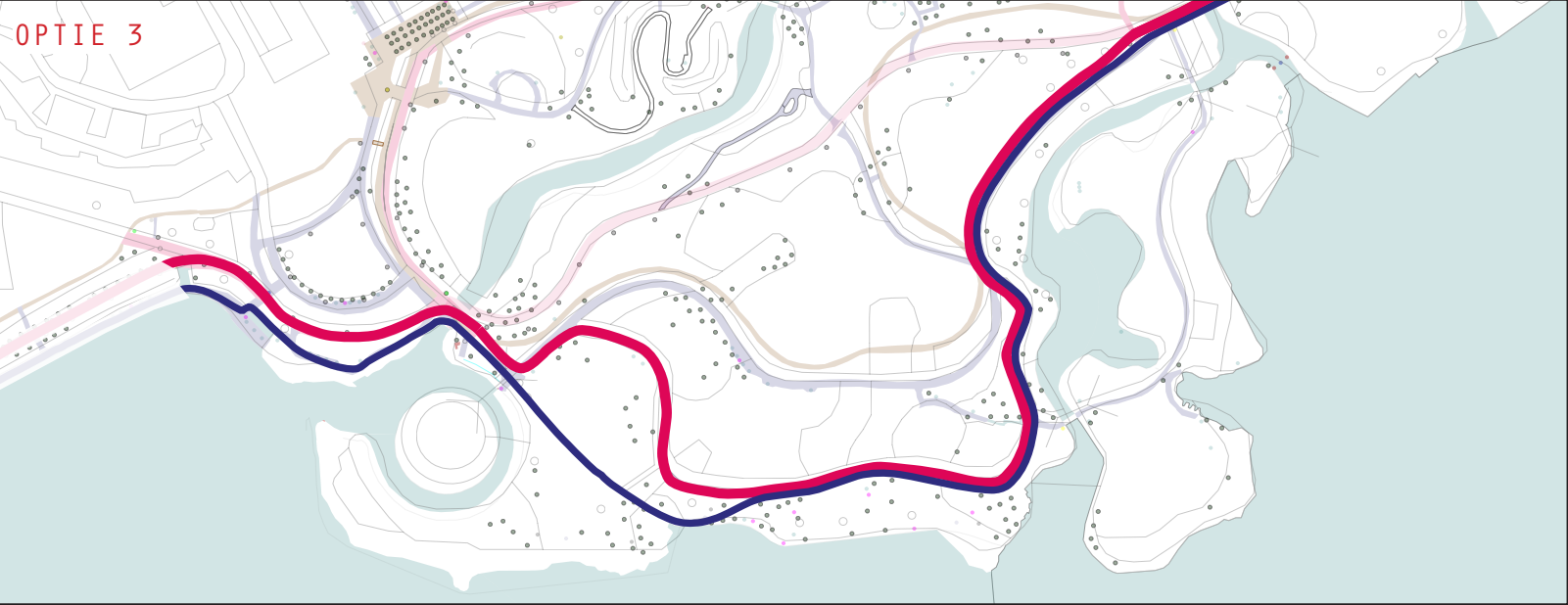
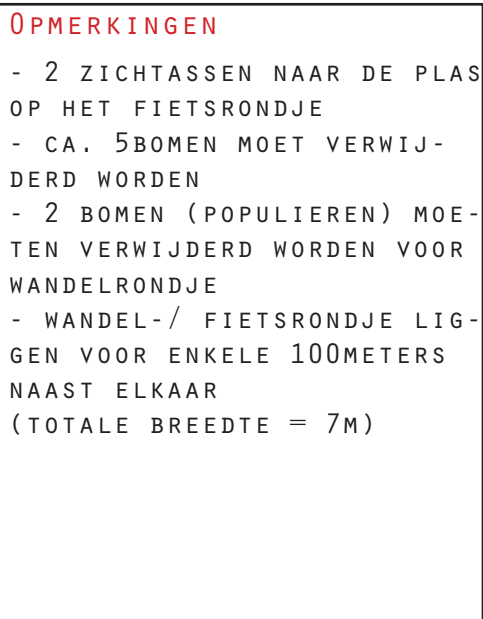
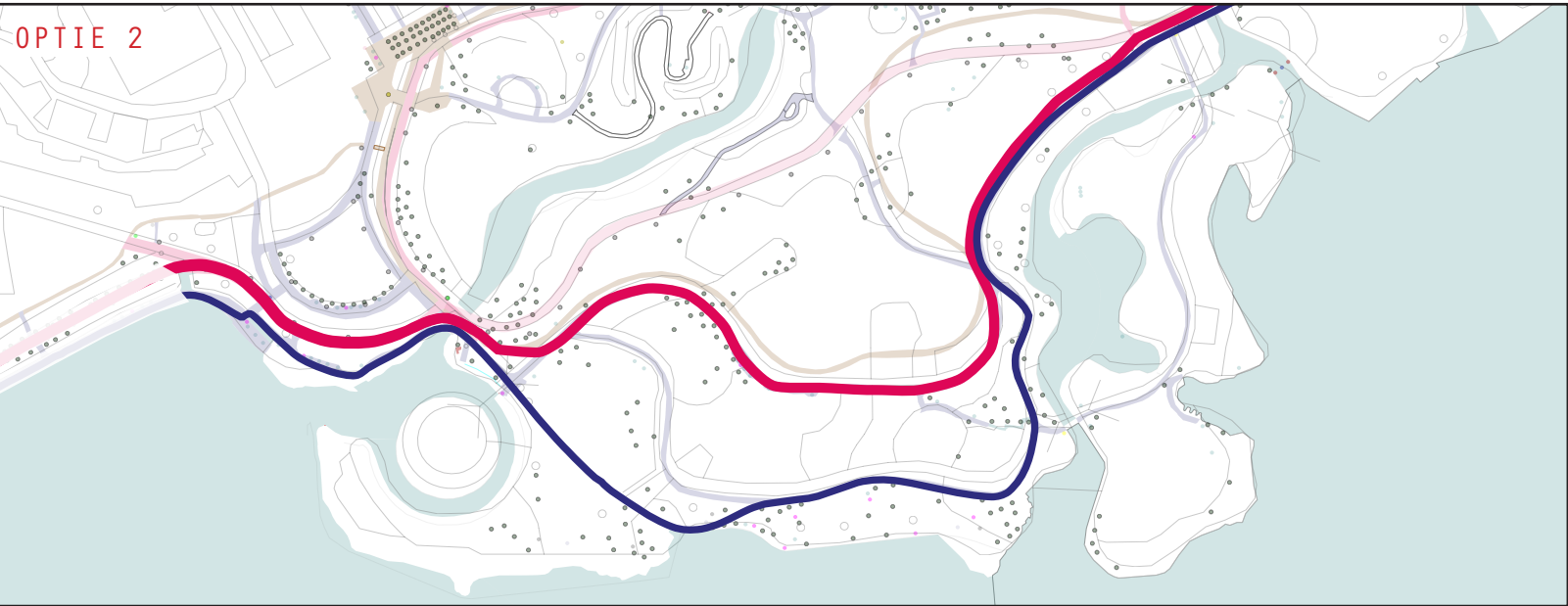
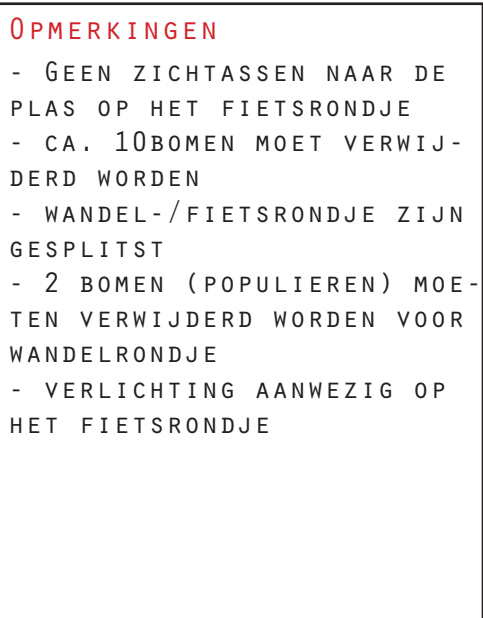
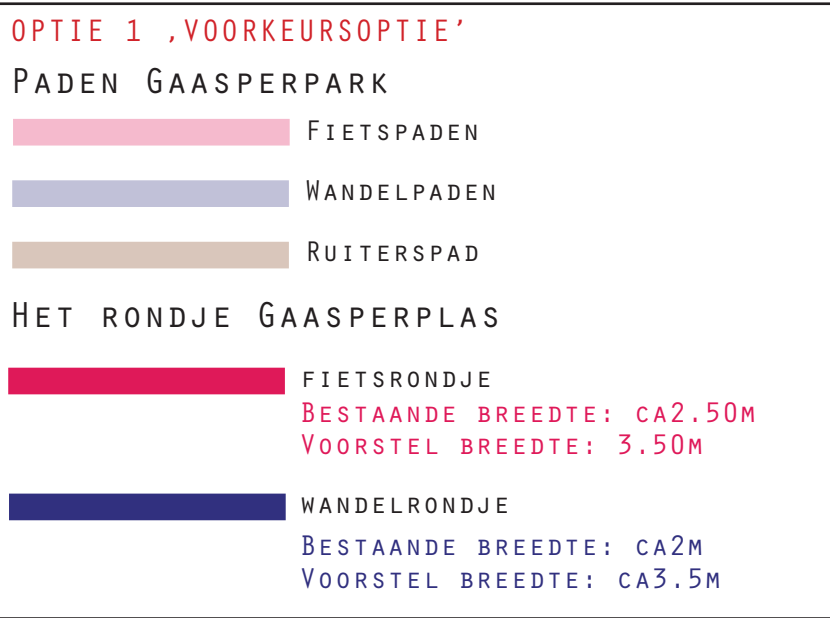
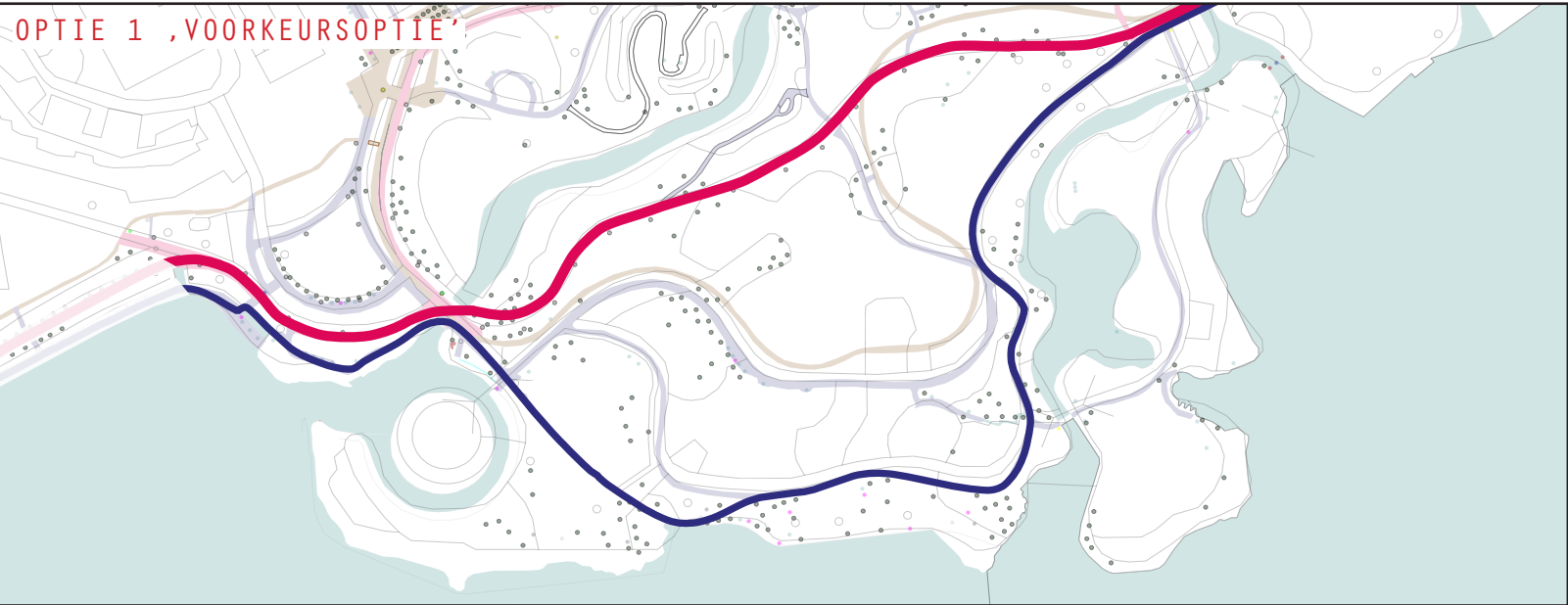


HOOFDROUTE NOORDOEVER GAASPERPLAS MET MOGELIJKE TRACE'S



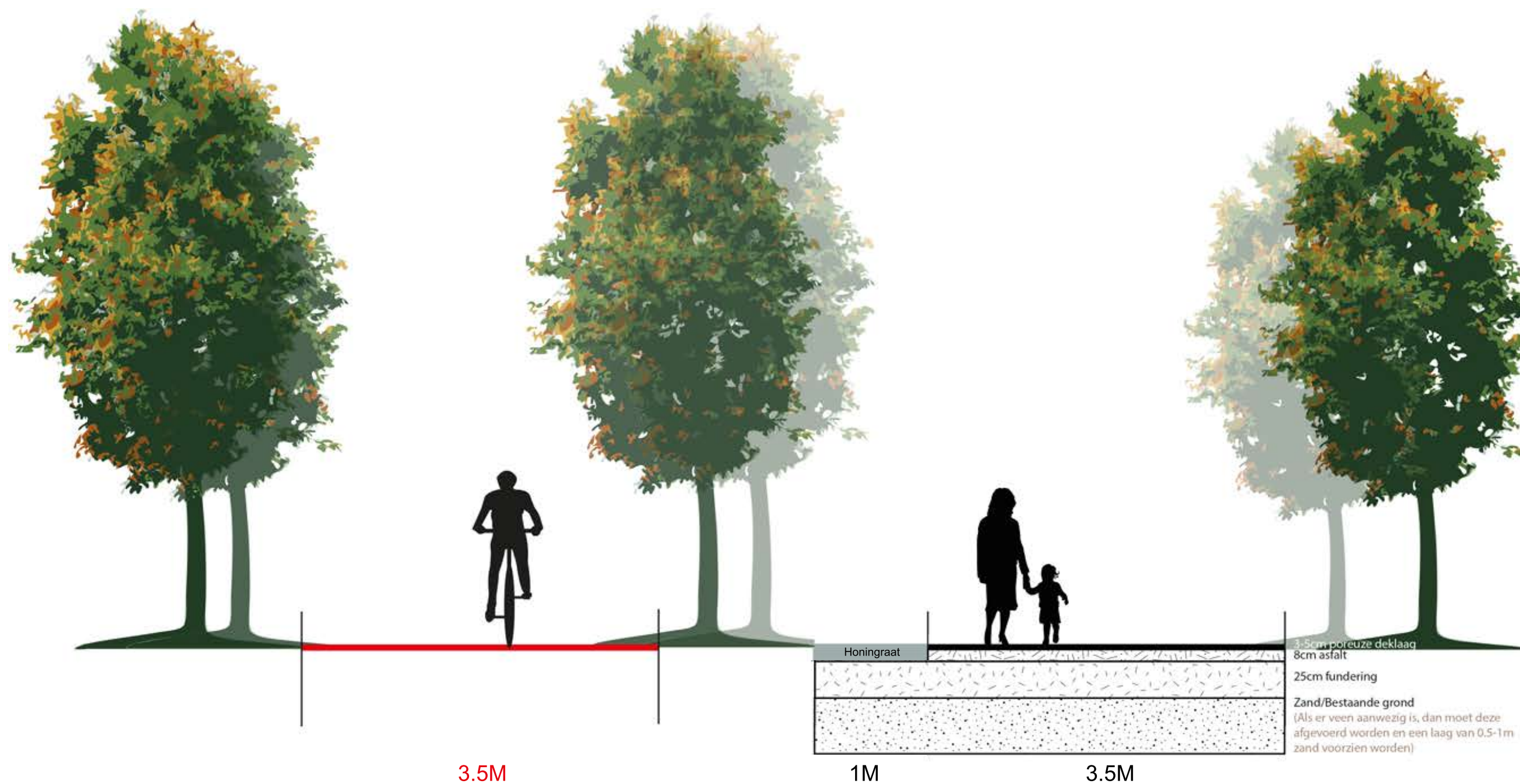
SCHETSMATIGE VERBEELDING HOOFDROUTE







GEBRUIKERS VAN DE PADEN



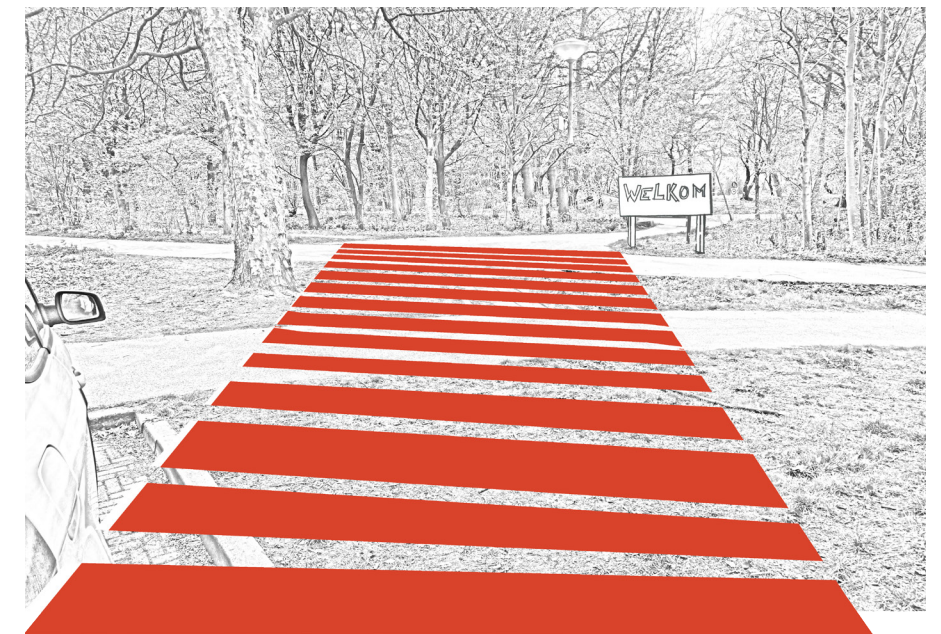
An aerial photograph of Gaasperpark and Gaasperplas. The image shows a large, irregularly shaped lake (Gaasperplas) in the center, surrounded by green parkland with trees and paths. To the left, there are residential areas with houses and streets. To the right, there are more green fields and some industrial or commercial buildings. The overall tone is muted, with a greyish-green color palette.

NOG OP TE PAKKEN

VERFRAAIING HOOFDINGANG BIJ METRO



VERFRAAIING ANDERE INGANGEN



OPLOSSEN KNELPUNTEN ROUTES EN DOORSTROMING



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.

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 op te knappen. Met opknappen werd ook bedoeld de doorstroming te verbeteren, onduidelijke knooppunten te verbeteren en terreinschade te verminderen.

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.

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;
- Verhogen van de recreatieve mogelijkheden en aantrekkelijkheid, wat hopelijk leidt tot meer bezoek, betere bekendheid en een beter vestigingsklimaat voor recreatieve ondernemers;
- Beperken van de terreinschade bij de opbouw en afbouw van Amsterdam Open Air;
- Verbeteren doorstroming doorgaand fietsverkeer.

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;
- 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.

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, duidelijke herkenbaar als de primaire route;
- Versoepelen doorstroming bij het Bastion door het anders inrichten van de T-splitsing, 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. Het deel van het huidige pad dat wordt gepasseerd wordt afgewaardeerd;
- Verbreding twee bruggen. Beide bruggen zijn aan vervanging toe. De verbreding maakt de route beter inpasbaar en verbeterd de veiligheid bij Amsterdam Open Air;
- 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.

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.

Voor de fietsroute gaat de voorkeur uit naar de noordelijke variant. Dit is ook de route die door veel utilitair verkeer wordt gebruikt. 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. Daarnaast is bij de noordelijke variant het sneller fietsverkeer beter gescheiden van de langzamere gebruikersgroepen, ook een wens die door meerdere partijen is geuit.