



Gemeente  
Amsterdam



# Nota van Uitgangspunten

## Fiets- en wandelroute Sportas

Jachthavenweg/Twikkel tot en met brug Hoornsloot

**Opstellers**

Davey Janssen  
Astrid Jelierse

**Opdrachtgever**

Robert de Jong

**Contact**

sportas@amsterdam.nl



# Inhoud

## Samenvatting

### 1. Aanleiding en doel

- 1.1 Van principebesluit naar voorkeursbesluit
- 1.2 Waarom een Fiets- en wandelroute Sportas?
- 1.3 Beoogd resultaat
- 1.4 Afbakening plangebied
- 1.5 Participatietraject
- 1.6 Leeswijzer

### 2. Wat is al voltooid?

- 2.1 Onderdoorgang A10
- 2.2 Nieuwe Kalfjeslaan
- 2.3 Jachthavengebied
- 2.4 Algemene context

### 3. Omschrijving ontwerpvarianten

- 3.1 Deelgebied 2: zuidelijk deel Jachthavenweg/Twikkel
- 3.2 Deelgebied 3: Entree Amsterdamse Bos
- 3.3 Deelgebied 4: Entree Amsterdamse Bos – Jan Tooropplantsoen
- 3.4 Deelgebied 5: Jan Tooropplantsoen – Brug over de Hoornsloot

### 4. Thema's

- 4.1 Verkeer en verkeersveiligheid
- 4.2 Ecologie, flora en fauna
- 4.3 Kabels en Leidingen
- 4.4 Verlichting
- 4.5 Sociale veiligheid

3

6

6

6

7

7

7

8

9

9

9

10

10

11

12

13

15

18

19

19

20

22

23

24

### 5. Voorkeursvariant

- 5.1 Afweging voorkeursvariant 25
- 5.2 Reistijd en capaciteit 26
- 5.3 Robuustheid 26
- 5.4 Verkeersveiligheid 27
- 5.5 Sociale veiligheid 27
- 5.6 Herkenbaarheid en leesbaarheid 27
- 5.7 Aantrekkelijkheid 27
- 5.8 Bomen, Ecologie, flora en fauna 27
- 5.9 Kabels en Leidingen 28
- 5.10 Verlichting 28
- 5.11 Omgeving 29
- 5.12 Kosten 29
- 5.13 Baten 29
- 5.14 Conclusie 30

### 6. Uitgangspunten voor ontwerp

#### Bijlage 1: Context

25

25

26

26

27

27

27

27

28

28

29

29

29

30

31

33

# Samenvatting

## Aanleg Fiets- en Wandelroute Sportas

De gemeente wil een plusnet fiets- met aaneengesloten wandelroute tussen Amsterdam, het Amsterdamse Bos en Amstelveen realiseren. Deze belangrijke regionale fietsverbinding verbindt de sportvoorzieningen langs de fiets- en wandelroute Sportas en vormt een verbinding met Amstelveen. Het realiseren van deze metropolitane route is vastgelegd in de intentieverklaring van 2015, ondertekend door de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is het realiseren van deze snelle regionale fiets- en wandelroute een van de prioriteiten uit de door de gemeenteraad vastgestelde aanscherping van het Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022.

## Waarom de aanleg van deze fiets- en wandelroute Sportas?

- De Sportasroute is een belangrijk onderdeel van het langzaam verkeer-netwerk van de gemeente Amsterdam, de gemeente Amstelveen en de Vervoerregio Amsterdam
- Het autoverkeer in de zuidflank van Amsterdam wordt steeds drukker en de fiets is een belangrijk alternatief voor het groeiende autoverkeer. Een snelle, veilige en heldere regionale fietsverbinding verbindt de sportvoorzieningen langs de route, het bevordert het gebruik van de route en vormt een goede verbinding met Amstelveen, en in de toekomst de regionale fietsroute van Oost naar West.
- De Sportasroute is een alternatief voor het drukke fietspad op de Amstelveenseweg.
- De toename van het aantal fietsers, wandelaars en hardlopers zorgt ervoor dat de huidige Sportas route straks niet meer voldoet en aansluiting mist bij behoeften van de gebruikers en de stad.
- De huidige fietsroute door het Sportas gebied kan beter: vanaf het Havenstratterrein tot de entree van het Amsterdamse Bos is het helder voor fietsers, maar de route vanaf de Entree Amsterdamse Bos tot de Nieuwe Kalfjeslaan is onduidelijk; paden zijn nu op sommige plekken smal, voetpaden ontbreken of het is onduidelijk waar ze liggen.
- Het realiseren van een snelle, veilige en heldere regionale fietsverbinding verbindt de sportvoorzieningen langs de route, het bevordert het gebruik van de (regionale) route en vormt een goede verbinding met Amstelveen, en in de toekomst de (regionale) fietsroute van Oost naar West.

## Belangrijkste basisvoorwaarden

In de principenota Fiets- en wandelroute Sportas (maart 2019) worden de belangrijkste uitgangspunten van de fiets- en wandelroute Sportas beschreven. Hieronder volgt een opsomming van deze uitgangspunten:

### Veiligheid

Een van de voorwaarden betreft een route die zo min mogelijk fysieke en visuele obstakels en barrières heeft. De sportaccommodaties en andere voorzieningen in de buurt zijn op de Sportas georiënteerd en zorgen voor levendigheid. De fiets- en wandelroute heeft veilige en overzichtelijke kruisingen met snelverkeer. Daarnaast moet de route altijd goed zichtbaar en - wanneer nodig - verlicht zijn.

### Herkenbaarheid

Een herkenbare route heeft een eigen identiteit, maar sluit ook aan en reageert op de directe omgeving en kwaliteiten die er al zijn. De toegangen tot de Sportas dienen helder te zijn en de inrichting herkenbaar (materialisatie, groen, straatmeubilair). Bewegwijzering vervult daarbij een ondersteunende functie.

### Aantrekkelijkheid

Naast een doorgaande route is de Sportasroute ook een functionele route van en naar sportaccommodaties. De route moet een verblijfs- en ontmoetingszone worden met een inrichting die uitnodigt en aantrekkelijk is. We streven ernaar om de openbare ruimte en de sportterreinen met elkaar te verbinden zodat er diversiteit in functies ontstaat.

### Reistijd

Verkorting van de reistijd (via kortere afstand en / of gemiddeld hogere snelheid) op de route is een uitgangspunt, maar ondergeschikt aan de verkeersveiligheid. Dat houdt in dat de Sportasroute niet per definitie voorrang krijgt bij bepaalde oversteken waar op de kruisende wegvakken veel gemotoriseerd verkeer aanwezig is.

## **Uitwerking belangrijkste basisvoorwaarden naar een Nota van Uitgangspunten en een schetsontwerp**

De belangrijkste basisvoorwaarden waaraan de fiets- en wandelroute Sportas moet voldoen worden in deze Nota van Uitgangspunten (NvU) verder uitgewerkt. Dit zijn de uitgangspunten voor de vervolgitwerking van een voorlopig en definitief ontwerp. De kaarten in deze NvU zijn schetsontwerpen (dus geen definitieve ontwerpen) die voor een kostenraming zijn gebruikt en inzicht in de verschillende mogelijkheden geven. In de vervolgfases naar voorlopig en definitief ontwerp (VO en DO) kunnen de schetsontwerpen nog worden aangepast door verder onderzoek, detaillering en gesprekken met stakeholders.

Fiets- en wandelroute Sportas verdeeld in deelgebieden en tracés

De totale huidige route van de fiets- en wandelroute is 3730 meter lang.

De route is in de principenota uitgewerkt in vijf deelgebieden en 15 tracés.

Deze NvU gaat in op deelgebieden 3-5 en tracés 9-15. Dit betekent het deel vanaf de Jachthavenweg/Twikkelland tot en met de brug over de Hoornsloot.

Het noordelijk deel van de route vanaf het Haarlemmermeerstation tot de Jachthavenweg valt onder verantwoordelijkheid van de projecten Havenstraat-terrein en Verdi (deelgebied 1 en 2, tracé 1-8). Een deel is al ontwikkeld: de onderdoorgang bij de A10 en het Jachthaventerrein (tracé 3, 5 en 6).

Vanaf de brug bij Hoornsloot valt de fietsroute onder verantwoordelijkheid van de gemeente Amstelveen. Deze gemeente zal de fietsroute zuidwaarts (vanaf de brug) Hoornsloot herprofilen.

## **Twee varianten: trambaanroute en bosroute**

Voor het deel entree Amsterdamse Bos – Jan Tooropplantsoen zijn op basis van onderzoek en een voorgaand participatietraject twee varianten uitgewerkt.

### **Trambaanroute**

Deze variant vormt een nieuwe fiets- en wandelroute langs de museumspoorlijn (variant B in de principenota). De route loopt recht vanaf de entree van het Amsterdamse Bos langs het spoor. De route kent geen (haakse) bochten, oversteken of andere hindernissen.

De trambaanroute kent ook beperkingen. Zo komt de route uit op het Jan Tooropplantsoen, dat een beschermd stadsgezicht heeft. De straat is doodlopend en gericht op bewoners/bestemmingsverkeer. De straat krijgt een andere functie als het onderdeel van de fiets- en wandelroute wordt.

De trambaanroute heeft ook als gevolg dat de volkstuinten (met soms daarbij behorende huisjes) geruimd moeten worden en flinke delen van bosschage en bomen weggehaald moeten worden. De bewonersvereniging Hoornsloot geeft aan, dat deze variant voor hen nadelige gevolgen heeft (onder andere vermindering van privacy, overlast van geluid en licht, mogelijke waardevermindering van de huizen).

Dit heeft ertoe geleid dat, als antwoord op de bezwaren van bewoners, er een tweede variant door het bos is ontwikkeld, die voor een deel de bestaande fiets- en wandelroute volgt: de bosroute.

### **Bosroute**

De bosroute (variant A in de principenota) heeft ten opzichte van de trambaanroute minder ingrijpende gevolgen voor de natuur en bewoners worden ontzien.

Beide varianten zijn dieper verkend op de thema's verkeersveiligheid, ecologie, flora en fauna, kabels en leidingen, verlichting, sociale veiligheid. Er is in kaart gebracht wat nodig is en wat de gevolgen zijn van de aanleg van deze fiets- en wandelroute (plusnet).

Uiteindelijk zijn de twee routes gewogen naar deze thema's en naar reistijd, robuustheid, herkenbaarheid/leesbaarheid en aantrekkelijkheid. Dit heeft geleid tot een voorkeursvariant. Deze variant wordt samen met de NvU en bijhorend schetsontwerp ter inspraak vrijgegeven.

LEGENDA

-  huldige route
-  Bosroute
-  Trambaanroute
-  alternatief/aanvulling  
nader onderzoeken in VO/DO

13----- traject met nummer

5----- deelgebied met nummer

Figuur 1 Legenda



Figuur 2  
Overzicht mogelijke routes fiets- en wandelroute  
Sportas (inclusief cijfers dwarsdoorsnedes)

# Aanleiding en doel

## 1.1 Van principebesluit naar voorkeursbesluit

Op 2 april 2019 heeft het college van B&W ingestemd met de principenota "Fiets- en wandelroute Sportas". Deze route vormt een belangrijke fietsverbinding, is onderdeel van het meerjarenplan Fiets 2017-2022, heeft bestuurlijke prioriteit en is een uitwerking van de intentieverklaring die in 2015 door de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en de Vervoerregio Amsterdam zijn uitgewerkt. De fiets- en wandelroute loopt vanaf het Havenstratterrein tot de brug over de Hoornsloot. De route maakt verder deel uit van het metropolitane fietsnetwerk, waarvoor door de Metropool Regio Amsterdam (MRA) in 2018 een bestuurlijke intentieverklaring is getekend. Het belang van de route wordt ook onderschreven via een subsidie van ruim € 1,8 miljoen voor verbetering van de regionale fietsinfrastructuur.

Het besluit en de principenota zijn vervolgens ter kennisname gestuurd aan de Commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Duurzaamheid (MLD) van 4 juli 2019 en is in de commissievergadering van 12 september 2019 besproken.

De ontwerpverkenningen in de periode april-september 2019 zijn steeds besproken met alle relevante belanghebbenden, zijnde bewonersvereniging Hoornsloot, sportbonden, ondernemers, fietsersbond, EMA (museumtram), raakvlakprojecten (Verdi en Havenstratterrein), Amsterdamse Bos, stadsdeel Zuid, gemeente Amstelveen, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en programma Fiets. In de voorliggende NvU wordt het resultaat van deze fase beschreven. De verschillende varianten worden beschreven met hun voor- en nadelen en de verschillende uitgangspunten voor verdere planontwikkeling worden vastgelegd.

Samen met de principenota en het (nog te nemen) bestuurlijk voorkeursbesluit vormt deze NvU de volgende stap in het proces: het uitwerken van een voorkeursvariant naar een concreet uitvoerbaar plan en een uitvoeringsbesluit.

## 1

## 1.2 Waarom een Fiets- en wandelroute Sportas?

De stad Amsterdam maakt in relatief korte tijd een enorme groei door. Tussen 2010 en 2040 groeit de stad volgens de prognoses met 140.000 inwoners tot een recordhoogte van 908.000 inwoners. Naast de ontwikkeling van de Zuidas wordt er in het kader van Ruimte voor de Stad ook ontwikkelruimte in het Schinkelkwartier gezocht. De Sportas lag altijd enigszins verscholen aan de rand van de stad, maar komt met deze ontwikkelingen vol in beeld. Bovendien neemt het aantal gebruikers van het gebied daarmee toe, met als gevolg dat de inrichting ervan niet voldoende meer beantwoordt aan de behoeften van gebruikers en van de stad als geheel. Een snelle, herkenbare en verkeers- en sociaal veilige fietsroute bevordert het gebruik van de route. Ook het toenemende gebruik van de fiets van 7.000 per jaar in en rond de stad is aanleiding om fietsroutes en snelle fietsverbindingen te realiseren. Zo ook deze doorgaande verbinding voor forensen tussen Amsterdam en Amstelveen en voor de verbinding met de toekomstige fietsroute van Oost naar West (ter hoogte van het Olympisch stadion, toekomstige brug over de schinkel)

Vanuit Amsterdam wordt door fietsers en sporters al goed gebruik gemaakt van deze verbinding. Dit aantal zal groeien doordat er grote aantallen woningen in de directe omgeving van de Sportas en Amstelveenseweg tot en met 2050 worden bijgebouwd.

Het inwonersaantal van Amstelveen groeit ook de komende jaren naar 100.000. De verwachting is, dat deze groei een aanzienlijk effect heeft op het aantal gebruikers van de fietsroute Sportas. Het aantal bezoekers per jaar in het Amsterdamse Bos bedraagt ongeveer zes miljoen en zal ook toenemen. De huidige fietsroute tussen de entree van het Amsterdamse Bos en Nieuwe Kalfjeslaan kan de toename van de fietsers vooral in de spits en weekenden steeds minder goed aan.

Het Amsterdamse Bos is bezig met de ontwikkeling van een nieuw Bosplan (visiedocument met uitvoeringsplan), waar onder andere aandacht is voor de bereikbaarheid van alle verkeersmodaliteiten. Streven is om het Amsterdamse Bos bereikbaarder en autoluw te maken en zowel voor recreanten als voor woon-werkverkeer de fiets- en wandelpaden te optimaliseren. Uitgangspunt is daarbij “Snel naar het bos, langzaam in het bos”. Dit betekent dat autowegen en plusnet fietsen langs de randen van het bos zouden moeten zijn/komen.

De belangrijkste uitgangspunten waaraan de fiets- en wandelroute moet voldoen, zijn aantrekkelijkheid, verkeers- en sociale veiligheid, herkenbaarheid (leesbaarheid) en snelheid van de route. Voor een zo breed mogelijk draagvlak is een zorgvuldig doorlopen participatietraject (dat wil zeggen het geven van informatie en consulteren van alle belanghebbenden) van groot belang. Het streven is om goede bestaande elementen te behouden, en andere zaken als hagen en borders toe te voegen om de fiets- en wandelroute en haar omgeving een eigen sfeer, hoge kwaliteit en uitstraling te geven. Er is veel oog voor de bomen, groen en flora en fauna.

### 1.3 Beoogd resultaat

Het eindresultaat van het project is het aanleggen van een herkenbare, aantrekkelijke, verkeers- en sociaal veilige en snelle fiets- en wandelroute tussen het Havenstratterrein en de Nieuwe Kalfjeslaan/Hoornsloot.

De nieuwe fiets- en wandelroute moet leiden tot:

- Een vermindering van de mobiliteitsproblematiek tussen Amsterdam en Amstelveen;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Zuidas;
- Het stimuleren en beter faciliteren van woon- werk- en recreatiefverkeer voor langzaam verkeer;
- Het faciliteren van de verwachte toename van het aantal gebruikers van het Sportasgebied;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de vele sport- en recreatievoorzieningen langs de Sportasroute, waardoor een belangrijke bijdrage aan de sportdeelname van de inwoners van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen wordt geleverd;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van grote evenementen in het Amsterdamse Bos en het Olympisch Stadion.

### 1.4 Afbakening plangebied

Het projectgebied waarop deze NvU betrekking heeft, betreft het deel tussen de Jachthavenweg/Twikkell en de brug over de Hoornsloot. Tussen de entree van het Amsterdamse Bos en Nieuwe Kalfjeslaan zijn twee varianten uitgewerkt: de bosroute en de trambaanroute.

Een ander projectgebied betreft de tracés 4, 7 en 8, waarbij de regie en uitvoering onder verantwoordelijkheid van Verdi, Zuidas valt. Het projectgebied tracé 1 en 2 vallen qua regie en uitvoering onder de verantwoordelijkheid van Havenstratterrein.

Een overzicht van de verschillende deelgebieden en het plangebied wordt in figuur 2 weergegeven.

### 1.5 Participatietraject

In 2017 zijn twee werkateliers georganiseerd waarbij belanghebbenden (bewoners, sportverenigingen, bedrijven, VRA, stadsdeel Zuid) hebben meegedacht over de uitwerking van de route. Ook heeft een aantal gesprekken plaats gevonden tussen het projectteam Sportas en vertegenwoordigers van de bewoners van de Amstelveenseweg. Dit heeft geleid tot de Principenota (inclusief raming en schetsontwerp) die 2 april 2019 door het college is vastgesteld.

In april 2019 is een begin gemaakt met een nieuwe participatieronde in de vorm van een schouw op locatie met wethouder Dijkema en verschillende belanghebbenden. Voor en na deze schouw zijn individuele gesprekken gevoerd met enkele betrokkenen om wensen en bezwaren over de verschillende routes op te halen.

Op 11 juli 2019 heeft vervolgens een bijeenkomst met bewonersvereniging Hoornsloot, EMA, Amsterdamse Bos, fietsersbond en de gemeente Amstelveen geleid tot nieuwe inzichten en aanpassingen aan het schetsontwerp.

Op 29 augustus 2019 vonden twee inloopbijeenkomsten plaats voor bewoners, sportverenigingen en ondernemers. Het gehele projectgebied van de Sportas is hiervoor uitgenodigd.

De nota van uitgangspunten is vervolgens getoetst (3 september 2019) in een klankbordgroep, bestaande uit het Amsterdamse Bos, gemeente Amstelveen,

Verdi, Havenstraatterrein, stadsdeel Zuid, Groengelden (Ruimte & Duurzaamheid), VRA en meerjarenprogramma Fiets.

De uitkomsten van 29 augustus en 3 september hebben geleid tot aanpassingen in de NvU en de schetsontwerpen, die op 29 oktober zijn in de klankbordgroep besproken.

Omdat een deel van het gebied bij de gemeente Amstelveen hoort, is de NvU besproken met de verantwoordelijke wethouders en het College van de gemeente Amstelveen.

Na vrijgave van de NvU door het college volgt een inspraakperiode. De input die daaruit volgt kan leiden tot wijzigingen in de schetsontwerpen en de NvU. De definitieve NvU zal door het college naar verwachting in het tweede kwartaal van 2020 worden vastgesteld. Het streven is dat de gemeenteraad vervolgens het voorkeursbesluit, naar verwachting eind tweede kwartaal 2020, vlak voor het zomerreces kan nemen.

In de fasen daarna worden alle belanghebbenden opnieuw betrokken in het vormgeven van het voorlopig en definitief ontwerp.

## 1.6 Leeswijzer

In deze NvU wordt informatie uit verschillende invalshoeken (onderzoeken, documenten, interviews) op leesbare wijze gebundeld.

De NvU heeft de volgende doelen:

- De inrichtingseisen bestuurlijk vaststellen.
- Een toetsingskader maken voor de volgende fasen, inclusief het Programma van Eisen en het ontwerp.
- Vaststellen van een voorkeursvariant.

Allereerst wordt in het volgende hoofdstuk een analyse van de huidige situatie (met knelpunten en wensen) en de context van het project geschetst. Uit overleggen met verschillende betrokken stakeholders en onderzoeken zijn deze knelpunten en wensen naar voren komen.

In hoofdstuk 3 wordt per deelgebied de huidige en de nieuwe situatie beschreven, waarbij twee ontwerpvarianten worden toegelicht. Door middel van een

schetsontwerp (SO) wordt gekeken of aan alle wensen tegemoet kan worden gekomen en of eventuele knelpunten kunnen worden opgelost. Als blijkt, dat niet alle wensen te realiseren zijn, wordt een afweging en keuze gemaakt.

De ontwerpvarianten moeten rekening houden met een aantal belangrijke thema's die in het projectgebied spelen. Hierop wordt in de hoofdstukken 4 (thema's) en 5 (randvoorwaarden) dieper ingegaan. Tot slot volgen in hoofdstuk 6 de uitgangspunten, die leidend zijn voor het voorlopig en definitief ontwerp.



# Wat is al voltooid?

Dit onderdeel van de NvU gaat in op de voltooide delen van de Sportas en geeft nadere toelichting op de algemene context.

## 2.1 Onderdoorgang A10

In het gebied onder de A10, het Pietkranenbergpad is de verbreding van het deel van de fiets- en wandelroute in 2018 gerealiseerd. Het fietspad ligt nu gelijkvloers met de trambaan en het wandelpad ligt aan de andere, westelijke, kant van de trambaan.

De wanden van de onderdoorgang zijn recht en glad afgewerkt en kunnen in de toekomst worden voorzien van kunst, groen of beschilderingen. De sfeer in de tunnel wordt hiermee verhoogd en de kans op ongewenste graffiti wordt kleiner. Ook het veiligheidsgevoel verbetert hierdoor. Op termijn zal de bocht

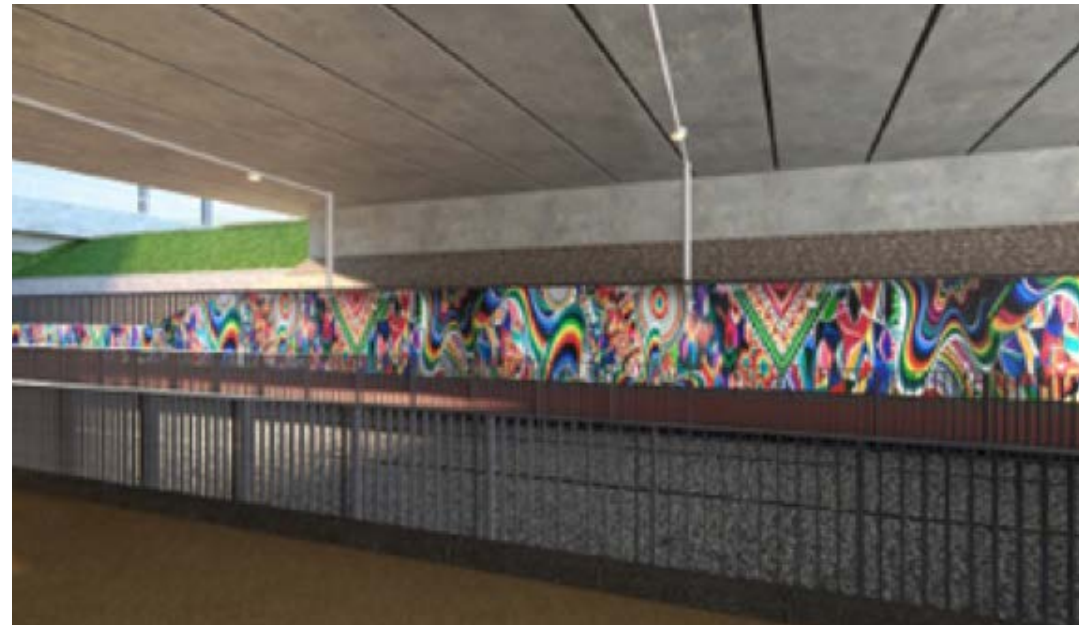


## 2

aan de zuidzijde (bij de busbaan) verwijderd worden. Bij de aanleg van het Zuidasdok wordt door Verdi onderzocht hoe het tunneltje ook een bijdrage als ecologische route kan leveren.

## 2.2 Nieuwe Kalfjeslaan

De Nieuwe Kalfjeslaan is eind 2017 opnieuw ingericht, waarbij rekening is gehouden met de plannen van de Fiets- en wandelroute Sportas. Fietsers zijn inmiddels deels gescheiden van het autoverkeer. De kruising van de Nieuwe Kalfjeslaan voor fietsers is ook verbeterd, al blijft de oversteek een knelpunt.



### 2.3 Jachthavengebied

Ter hoogte van het zuidelijke deel van de Jachthavenweg maakt, naast fietsers en wandelaars, ook autoverkeer gebruik van een deel van de route. Er is op dit punt onvoldoende ruimte om het langzaam verkeer te scheiden van het snelverkeer. Speciale aandacht voor een veilige inrichting is hier noodzakelijk.



Huidige situatie fietsstraat Jachthavengebied

### 2.4 Algemene context

De huidige Sportasroute is qua fietspad vanaf het Havenstraatterrein tot aan de entree van het Amsterdamse bos een heldere en leesbare route voor fietsers, behalve onder de A10 aan de zuidzijde; dit is een onoverzichtelijk deel van het fietspad.

Voor wandelaars is dit deel van de route minder geschikt door het ontbreken van continuïteit. Soms zijn de paden erg smal, op andere stukken ontbreken voetpaden of is het onduidelijk waar de paden liggen.

Op het moment van aankomst in het entree gebied van het Amsterdamse Bos stopt ook de logische continuïteit van de fietsroute en is het onduidelijk hoe de route verder verloopt.

Aan de noordzijde (het Havenstraatterrein) is de vindbaarheid van de start van de route voor verbetering vatbaar. Goede aansluiting op het circuit bij het Haarlemmermeerstation en op de Schinkelroute helpt het gebruik van de route vergroten. Ook de bereikbaarheid vanaf de Amstelveenseweg en verder richting het oosten kan verbeterd worden.

Ook het verbeteren van de sociale veiligheid langs de route is een aandachtspunt. Forensen en de (veelal jeugdige) leden van de sportclubs fietsen liever over de Amstelveenseweg of gaan met de auto. Dit geldt des te meer in de jaargetijden dat het vroeg donker wordt.

# Omschrijving ontwerpvarianten

3

Zoals eerder aangehaald bestaat de fiets- en wandelroute uit vijf deelgebieden. Deelgebied 1 en 2 (grotendeels Verdi) vallen vanwege eigen trajecten buiten de voorliggende NvU. Er volgt nu een beschrijving van de andere drie deelgebieden. Het geeft een weergave van de huidige omgeving, de mogelijkheden en de knelpunten voor de nieuw aan te leggen fiets- en wandelroute.

Belangrijk punt om te vermelden is dat het schetsontwerp in de volgende fasen van het project naar een Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) ontwikkeld wordt. Het doorlopen van deze stappen gebeurt volgens het zogenaamde PBI-proces (zie onderstaande tabel). Het ontwerp in deze NvU is niet definitief en kan dus nog wijzigen in vervolgfases. Belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.



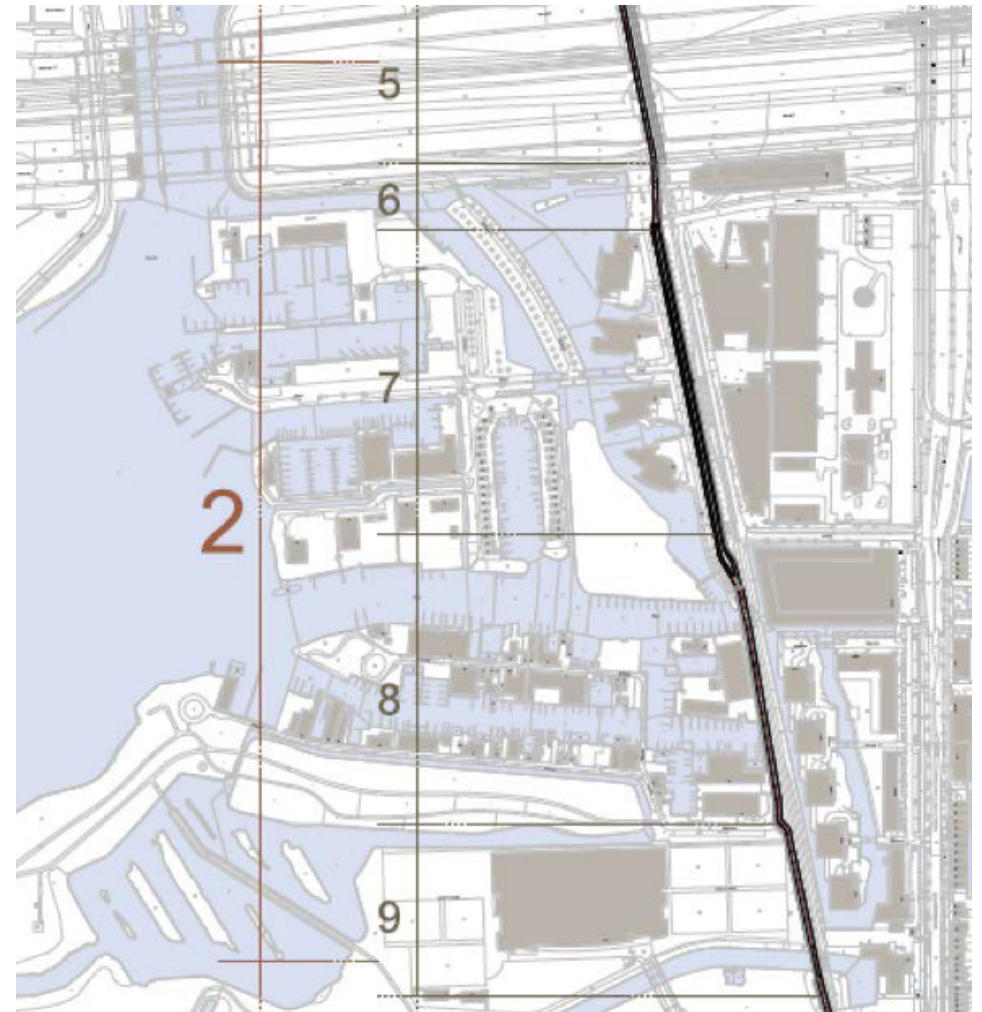
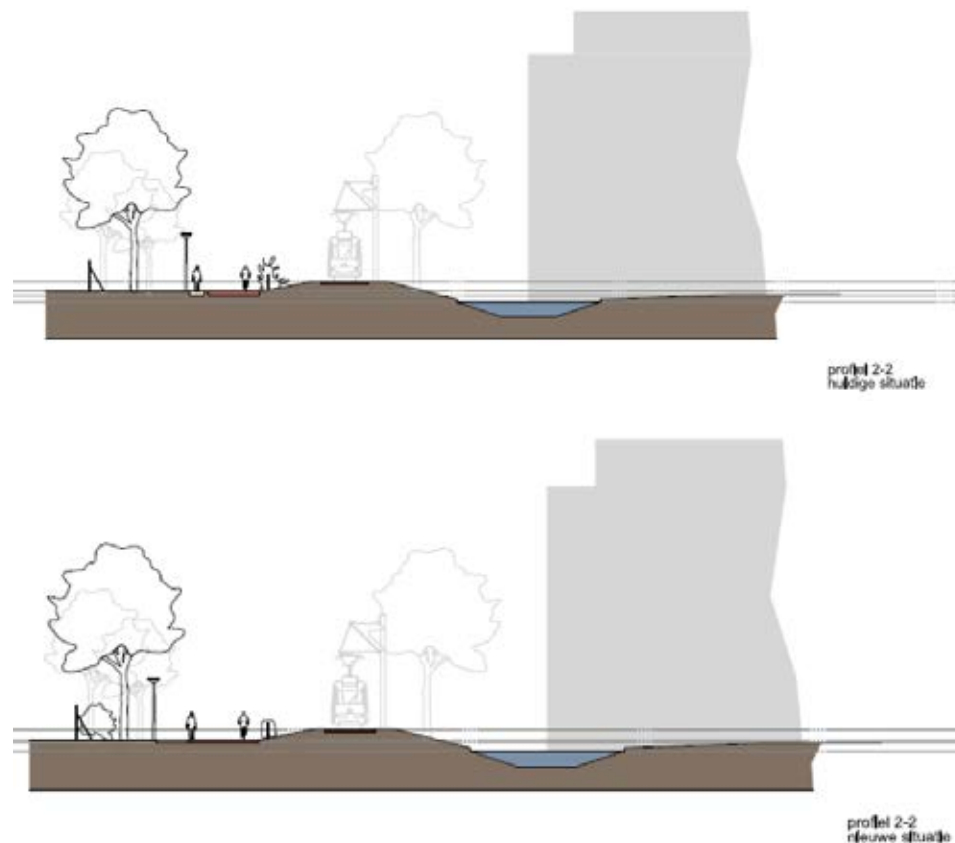


### 3.1 Deelgebied 2: zuidelijk deel Jachthavenweg/Twikkel

Het projectgebied begint bij het zuidelijkste deel van de Jachthavenweg, ter hoogte van Tennis Amstelpark en Spa Zuiver, waar ook een (niet officiële) entree is. Spa Zuiver kan mogelijk deze toegangsweg laten aansluiten op de fiets- en wandelroute Sportas.

Het wandelpad voldoet op dit moment niet en moet worden verbreed. Het is de vraag of de gangbare Puccini voorwaarden van 4,5 meter fietspad en 2 meter wandelpad hier mogelijk zijn. Het wandelpad wordt hier op enkele punten smaller. Er moet struikgewas worden weggehaald.

Vervolgens loopt de route door en volgt een keuzemoment. Men kan westelijk richting Bosbaan en entree Amsterdamse Bos of in oostelijke richting naar Amstelveenseweg en Van Nijenrodeweg.



Figuur 3 Overzicht deelgebied 2

## 3.2 Deelgebied 3: Entree Amsterdamse Bos

### Huidige situatie

Het entreegebied van het Amsterdamse Bos is voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk: de auto domineert, de langzaam verkeersroutes zijn om de autovoorzieningen heen gelegd. De huidige route langs de Bosbaan doorkruist verschillende malen andere verkeersmodaliteiten en de toegang naar Spa Zuiver, het Amsterdamse Bos, het parkeerterrein en de Bosbaan. Dit onderdeel van de fietsroute langs de Bosbaan wordt door gebruikers als onveilig ervaren.

Het gebied is ruim in opzet, met autoverkeer dat met 60 km per uur rijdt tussen de Bosbaanweg en de Van Nijenrodeweg en de Amstelveenseweg. Tijdens spitsuren is het er druk. Langs deze autoweg lopen aan beide zijden gescheiden fiets- en wandelpaden van grijs asfalt.

Aan de zuidzijde van de Bosbaan bevindt zich een sociale onderneming van fietsverhuur, waar ook een terrasje is. Hier bevindt zich ook het bezoekerscentrum van het Amsterdamse Bos en klimpark Fun Forest. Het is een van de drukste punten van het Bos. Bovendien is het een dagelijkse verzamelplek voor kinderopvang organisaties, bezoekers van Fun Forest, schoolklassen, wandelgroepen et cetera. Veel (hardloop) evenementen starten of vinden plaats op deze locatie. Evenementen zoals roeiwedstrijden kunnen vooral in de zomerperiode tot nog grotere bezoekerspieken leiden.

Een grote parkeerplaats vormt nu het grootste deel van de inrichting van de hoofdentree van het Amsterdamse Bos. Het grootste park van Amsterdam verdient een mooiere entree. Herinrichting van dit gebied zou de kwaliteit van het hele Amsterdamse Bos ten goede komen. Goede inpassing van de fiets- en wandelroute kan daarbij integraal meegenomen worden.

Het Amsterdamse Bos is bezig met het ontwikkelen van een nieuw Bosplan. Onderdeel daarvan is de rol, die het Amsterdamse Bos in en voor de stad kan spelen. De toegangen staan nu met de rug richting de stad en hebben een hoog kruip-door-sluip-door-gehalte. De hoofdentree van het Bos is niet optimaal door de veelheid van functies, die ook een eigen dynamiek en groei kennen. Dat heeft als gevolg, dat de entree meer als overgangsgebied dan als markante en uitnodigende entree dient. Dit doet geen recht aan het monumentale stadsbos dat het Amsterdamse Bos is. Het Amsterdamse Bos wil graag de maatregelen en plannen in de directe omgeving van het Amsterdamse Bos

aangrijpen om de allure van de entreegebieden en toegankelijkheid en bereikbaarheid van het Amsterdamse Bos te verbeteren. Deze ambitie sluit aan op het gebiedsplan Buitenveldert/Zuidas, waarin de verbinding van groene gebieden wordt genoemd voor een verbetering van de bereikbaarheid en daarmee de toegankelijkheid van het groen. De verbinding van het Amsterdamse Bos met het Gijsbrecht van Aemstelpark en het Amstelpark ziet het Amsterdamse Bos als een mooie ambitie.



Trambaan richting zuiden ter hoogte van ingang Bosbaan



### Nieuwe situatie

Vanuit de Jachthavenweg nader je de noordzijde van de parkeerplaats bij de Bosbaan. De bosroute volgt hier de parkeerplaats, langs de binnenkant van de bosschage. Daarvoor moeten ongeveer 85 parkeerplaatsen ruimte maken voor de fiets- en wandelroute. Er hoeft geen struikgewas geruimd te worden.

De trambaanroute gaat rechtdoor en loopt vervolgens verder langs de trambaan. Hier moet struikgewas worden weggehaald en bomen moeten worden gekapt.

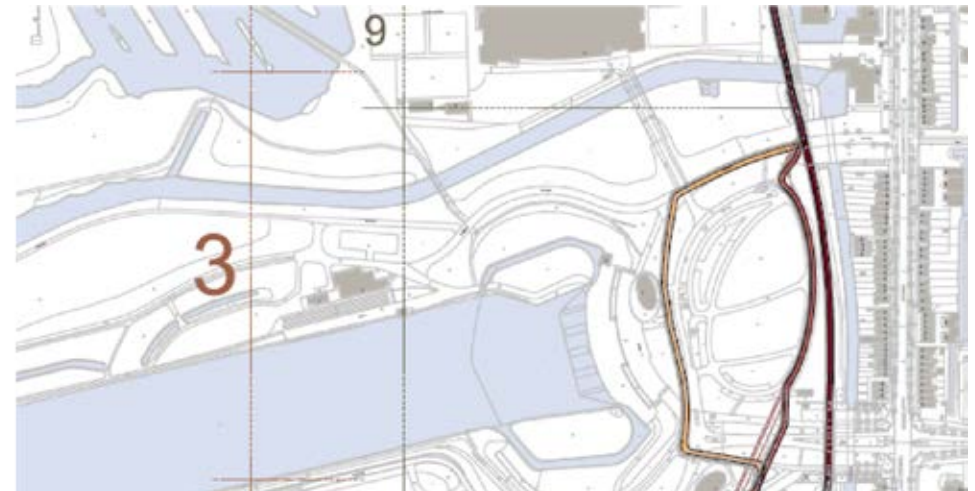
Beide routes komen vervolgens op verschillende plekken aan op de Bosbaanweg om een oversteek te maken. De keuze voor de fietser om in oostelijke richting naar de Amstelveenseweg/Van Nijenrodeweg af te slaan, valt samen met de variant om de route te vervolgen langs de trambaan. Om de verkeersveiligheid te vergroten voor gebruikers van de fiets- en wandelroute Sportas bij de entree van het bos, moeten de mogelijkheden nader worden onderzocht. De keuze welke route vervolgd wordt, moet logisch en herkenbaar zijn en ruim op tijd worden aangegeven.

Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid wordt voor beide varianten geadviseerd om de fietsers uit de voorrang te halen bij de oversteek over de Bosbaanweg (er zijn teveel auto's en er wordt te hard gereden), tenzij ter plaatse een snelheidsregime wordt ingesteld van 30 km per uur met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen voor en ter hoogte van de oversteek.

Voor de trambaanroute geldt, dat eenmalig met het autoverkeer wordt gekruist, ter hoogte van de entree van het Amsterdamse Bos bij de Amstelveense Weg/Van Nijenrodeweg. Voor deze deelvariant moet een deel van het struikgewas, dat de trambaan afschermt van de parkeerplaats, gerooid worden. Er hoeven geen parkeerplekken te wijken. Wat overblijft is te weinig om een mooie afscheiding te vormen. Aanvullend groen aan de kant van de parkeerplaats wordt geplaatst. Ook moet een kunstwerk bij de entree worden weggehaald.

Belangrijk uitgangspunt in dit gebied is een goede leesbaarheid in de openbare ruimte. Dit houdt in dat er veel aandacht is voor goede en heldere bebording en belijning. De kenmerken van de fiets- en wandelroute zijn een rood fietspad en een zandkleurig wandelpad met daartussen of langs een haag met groen en eenduidige vorm van verlichting en straatmeubilair. Deze kenmerken zorgen voor herkenbaarheid van de route.

Bij de entree is ook een sociale onderneming, bestaande uit een kiosk met ruimte eromheen, waar fietsen worden verhuurd en waar gelegenheid is te consumeren op een terrasje. Achter dit huisje is een groot opslagterrein. Deze verhuurder moet goed op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen. Samen met het Amsterdamse Bos, de gemeente Amsterdam en de huurder moeten tijdig maatregelen genomen worden, indien de fietsroute gevolgen voor deze sociale onderneming heeft.



Figuur 4 Overzicht deelgebied 3



Situatie rondom Ingang Bosbaan (richting noorden)



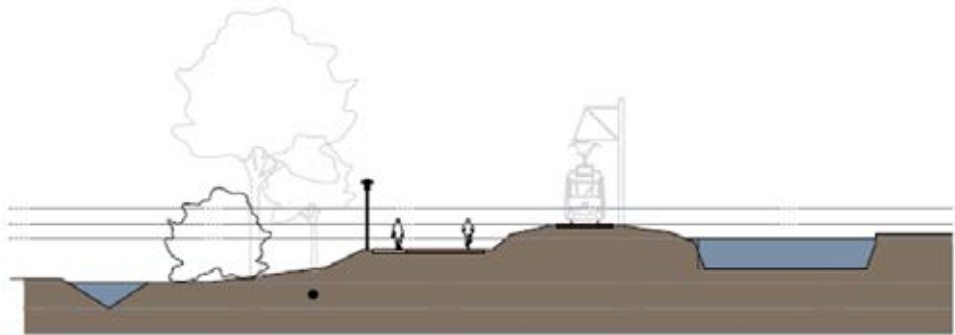
### 3.3 Deelgebied 4: Entree Amsterdamse Bos – Jan Tooropplantsoen

#### Huidige situatie

Dit deel van de route begint na de entree van het Amsterdamse Bos en eindigt op de Nieuwe Kalfjeslaan. De route in de huidige situatie loopt door het bos, langs de manege, en is slecht te volgen, moeilijk leesbaar en onoverzichtelijk. Voor dit deelgebied zijn in het schetsontwerp twee varianten opgenomen: de bosroute en de trambaanroute.



profil 3-3  
huidige situatie



profil 3-3  
nieuwe situatie

#### Variant bosroute

De bosroute loopt vanaf de Entree en de oversteek Bosbaanweg richting de huidige route in het bos. In deze variant moet het profiel van het fietspad worden aangepast naar de benodigde 4,5 meter, en het voetpad naar 2 meter. Het fiets- en wandelpad worden in dit deel extra gescheiden door middel van een brede, lage groene haag. De reden daarvoor is, dat in dit gebied veel honden worden uitgelaten. Zij kunnen plotseling oversteken van het wandel- naar het fietspad. Dit leidt tot onnodige valrisico's van (snel)fietsers en hardlopers.

Het huidige pad wordt in de bosroute op enige punten bijgesteld om deze zo recht mogelijk te maken. De huidige (in de principenota genoemde) haakse slagen worden verwijderd. Verlichting wordt vervangen en het struikgewas wordt weggehaald.

De route loopt vervolgens langs de manege naar de Nieuwe Kalfjeslaan. Aansluitend op de Nieuwe Kalfjeslaan bevindt zich een rijbaan. Hieraan grenst een grote parkeerplek voor evenementen.



Rijbaan richting parkeerplekken Bos met ruiterpad

Daarnaast doorkruist de route op dit punt een ruitpad. De principenota gaat ervan uit dat de auto te gast wordt op dit deel van de route. Echter, het laatste deel van de route kent in de weekenden veel drukte vanuit de sportverenigingen, evenementen en bezoekers van het bos. Het verdient veel aandacht en een gezamenlijke oplossing om te zorgen dat de fietsroute voorrang behoudt op auto's, en dat de straat ingericht wordt conform de herkenbaarheid van de fiets- en wandelroute Sportas.

Na kruising met de Nieuwe Kalfjeslaan volgt de bosroute zijn weg langs de parkeerplekken bij het Wagenerstadion. Dit is achter de rij huizen die aansluiten bij het Jan Tooropplantsoen. Het nadeel is dat dit deel gemengd is met het autoverkeer en bezoekers van de sportvelden. Ook hier geldt, dat het streven is om de weg conform de richtlijnen van herkenbaarheid in te richten. De voorkeur gaat uit naar herprofilering tot een fiets- en wandelroute, waarbij de auto te gast is. Hiervoor is een verkeersbesluit van de gemeente Amstelveen noodzakelijk. Verder zijn verkeersmaatregelen noodzakelijk om het fiets- en wandelverkeer voorrang te geven.



profil 4-4  
nieuwe situatie

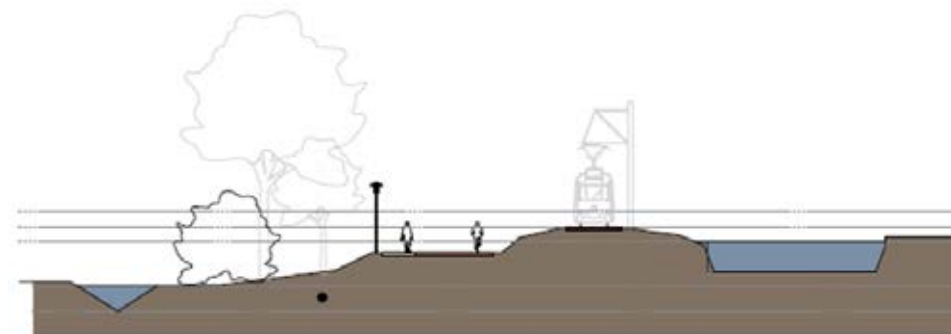
### Variant trambaanroute

De trambaanroute blijft na het oversteken van de Bosbaanweg de trambaan volgen en is daarmee een overzichtelijke en heldere lijn in het landschap. De totale lengte is ongeveer 500 meter. Over deze lengte bevinden zich ongeveer 25 volkstuintjes over een lengte van 400-450 meter aan de westzijde van het tramspoor. De trambaanvariant doorkruist deze volkstuintjes. Dit betekent dat de volkstuintjes geruimd moeten worden. De tuintjes liggen op de grens van de gemeente Amsterdam en gemeente Amstelveen. Daarnaast ligt er een watergang die verplaatst moet worden aan de noordzijde van het gebied.

Voor realisatie van dit deel van de route hoeft geen zandlichaam te worden aangebracht tegen de bestaande waterkering van Hoogheemraadschap Rijnland. Er vinden wel geringe aanvullingen plaats om te egaliseren. Er worden randvoorwaarden gesteld aan de uitvoering en opbouw, voordat de definitieve vergunning wordt verleend.

De trambaanroute gaat vervolgens schuin westwaarts, kruist een watergang en mondt uit in de Jan Tooroplaan, Nieuwe Kalfjeslaan en Jan Tooropplantsoen. Het Jan Tooropplantsoen is een beschermd stadsgezicht binnen de gemeente Amstelveen. Het is noodzakelijk eventuele wijzigingen aan de hieraan grenzende openbare ruimte voor te leggen aan de Erfgoedcommissie binnen de gemeente Amstelveen. Ook hier geldt dat herprofilering naar een andere bestemming dan een straat met bestemmingsverkeer via een verkeersbesluit door de gemeente Amstelveen genomen moet worden.

In het deelgebied bevinden zich ten noorden van de Nieuwe Kalfjeslaan



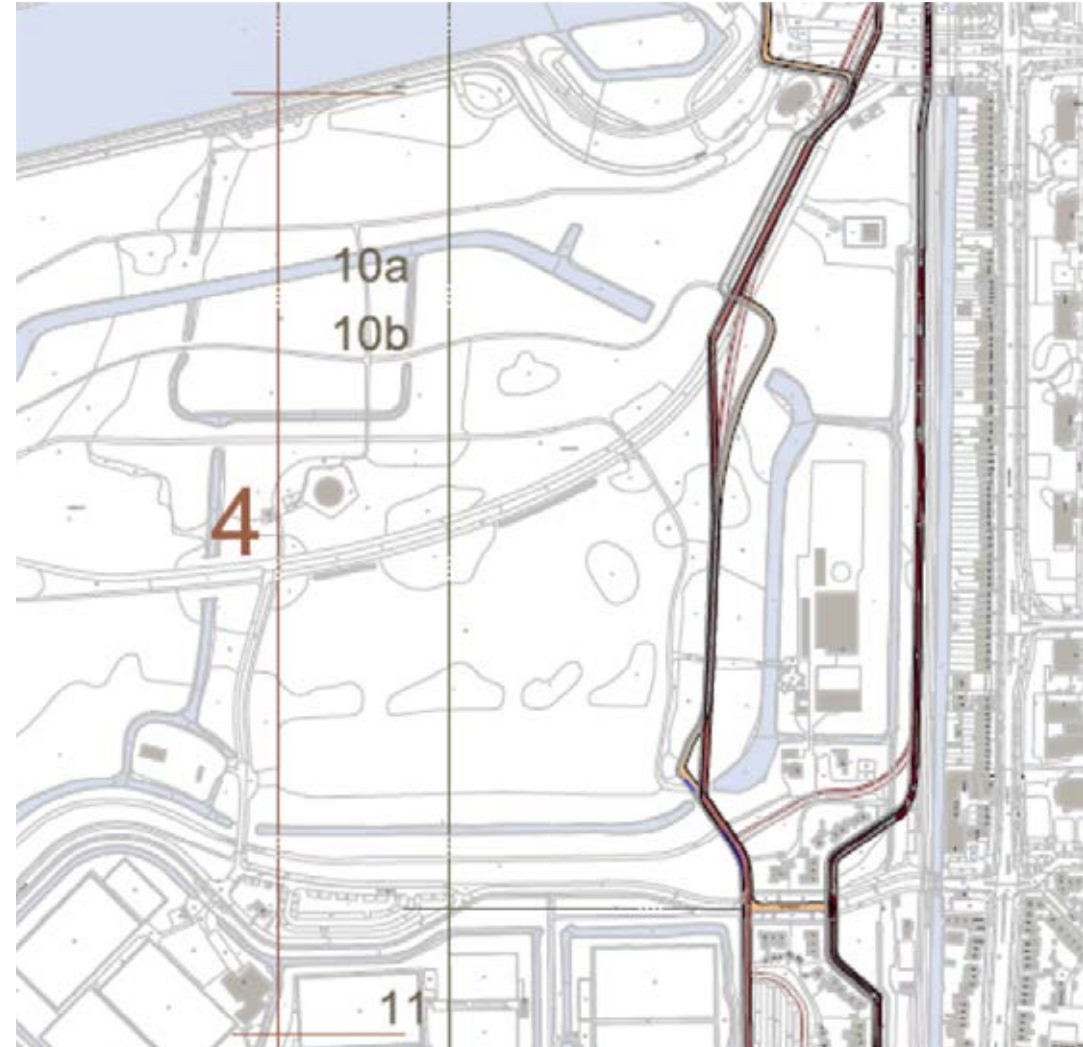
profil 3-3  
nieuwe situatie

verschillende volkstuinten. Voor het realiseren van de trambaanroute moeten de tuinhuisjes verwijderd worden. Juridisch gezien is dit mogelijk. Stadsdeel Zuid heeft de contractuele verplichtingen van de Nederlandse Spoorwegen overgenomen, waarbij een opzegtermijn van een maand voor het huurcontract geldt.

3



Trambaan ter hoogte van Amsterdamse Bos



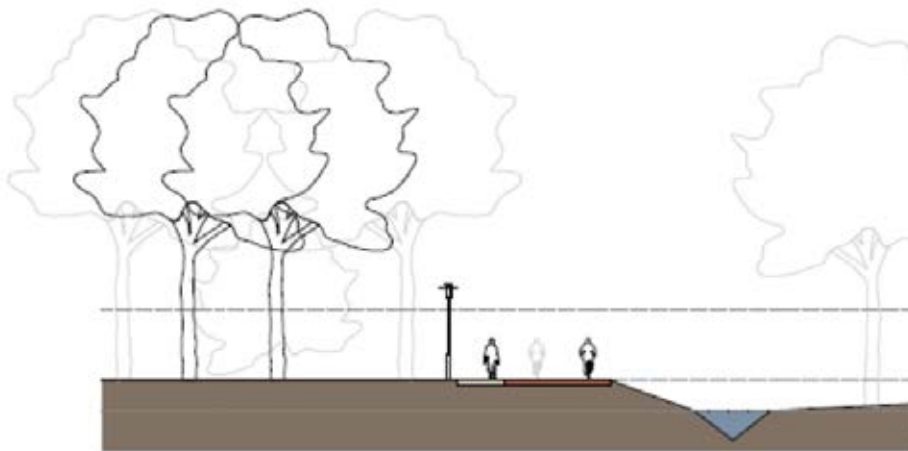
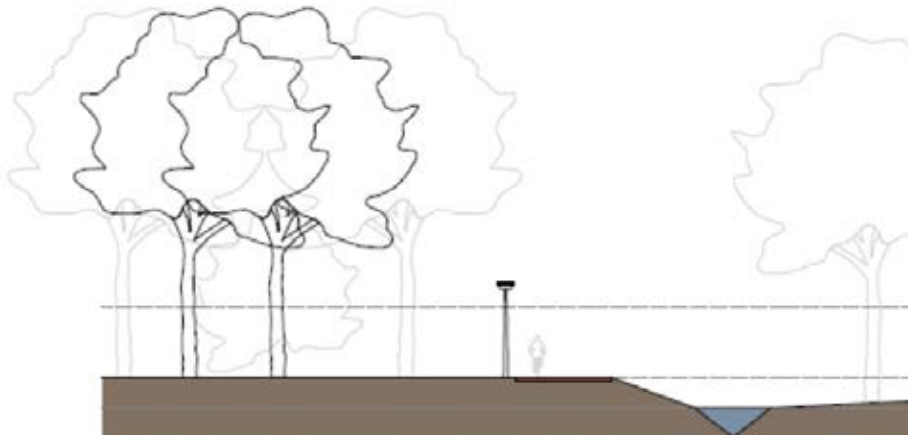
Figuur 5 overzicht deelgebied 4



### 3.4 Deelgebied 5:

#### Jan Tooropplantsoen – Brug over de Hoornsloot

Deelgebied 5 loopt van het Jan Tooropplantsoen tot de brug over Hoornsloot. Een klein deel (tracé 12 en 13) is reeds opnieuw geasfalteerd, maar voldoet nog niet aan de basisvoorwaarde van 4,5 meter. Daarnaast is hier geen wandelpad aanwezig. Binnen dit deelgebied moet het asfalt aangepast worden naar de juiste kleur.



profiel 5-5  
nieuwe situatie

De route wordt zo verlegd dat er een betere aanloop naar de brug over Hoornsloot komt. De oprit naar de brug over Hoornsloot is nu nog te steil en er zit een onhandige bocht in. Dit moet aangepast worden: de fietsroute wordt in lijn met de brug gebracht. De brug is smal en moet door een breder exemplaar vervangen worden. Een aantal bomen moet worden gekapt.



Figuur 6 Overzicht deelgebied 5



Huidige brug over de Hoornsloot

# Thema's

In het vorige hoofdstuk zijn de verschillende deelgebieden en daarbij horende schetsontwerpen plus varianten beschreven. In het schetsontwerp is onderzocht hoe we een zo goed mogelijke inpassing in het gebied kunnen creëren, rekening houdend met de wensen en bezwaren van belanghebbenden en de beleidsdoelen van de gemeente Amsterdam. Het schetsontwerp hangt nauw samen met een aantal belangrijke thema's die in het gebied spelen: verkeer, ecologie/flora/fauna, kabels en leidingen, verlichting en sociale veiligheid. In dit hoofdstuk komen deze thema's aan bod.

## 4.1 Verkeer en verkeersveiligheid

Zoals eerder aan bod is gekomen, voldoet de huidige route van de fiets- en wandelroute Sportas op sommige delen niet aan de uitgangspunten herkenbaarheid en leesbaarheid, en voldoet het profiel niet aan de wens van 4,5 meter fietspad en 2 meter voetpad. De fiets- en wandelroute moet bijdragen aan verkeersveiligheid bij kruisingen en oversteken. Er zijn met name knelpunten bij de entree van het Amsterdamse Bos, Bosbaan en de Nieuwe Kalfjeslaan die aandacht behoeven.

### Regeling verkeersstromen

Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid enerzijds, maar ook gewenste doorstroming op de Bosbaanweg anderzijds, is als uitgangspunt genomen dat bij de entree van het Amsterdamse Bos bij beide varianten het langzaam verkeer op de Sportasroute geen voorrang meer krijgt. Tijdens de spits rijden op de Bosbaanweg veel auto's. Filevorming op de Bosbaanweg op het wegvak tussen de beoogde oversteek van de Sportasroute met de Bosbaanweg en de kruising Amstelveenseweg/van Nijenrodeweg moet worden voorkomen. De doorstroming op de kruising mag hier niet belemmerd worden. Voorrang geven aan fietsers op de Sportasroute vergroot bij de oversteek de kans op filevorming.

De fiets- en wandelroute Sportas heeft de status van hoogwaardig plusnet Fiets en is onderdeel van de Metropolitane fietsroutes. Er wordt wel onderzocht of gemotoriseerd verkeer over de Bosbaanweg voorrang kan verlenen aan fietsers,

# 4

zoals gebruikelijk bij het ontwerp voor een hoogwaardige (snel)fietsroute en passend bij het karakter van de entree Amsterdamse Bos. Plaatselijk moet een snelheidsregime van 30km worden ingevoerd, met bijbehorende snelheid remmende maatregelen en een gerichte aanpak van het sluipverkeer. Immers, de Bosbaanweg heeft geen status als plus- of hoofdnet weg.

Bij het Amsterdamse Bos is zorg over mogelijke conflicten van de bosroute met het drukke recreatieve gebruik van Forest Fun, het bezoekerscentrum en het kinderdagverblijf. De bosroute doorkruist een van de drukste punten van het Amsterdamse Bos. Hier liggen mogelijk juist kansen om de beoogde allure van het entreegebied, toegankelijkheid en bereikbaarheid te verbeteren. Een duidelijke scheiding van voetgangers en fietsverkeer is hiervoor uitgangspunt en voorwaarde. Ook moet rekening worden gehouden met beperkte autotoegankelijkheid. Verder moet een verkeersontwerp rekening houden met een verkeersveilige afwikkeling van kruisende fietsstromen op de Bosbaanweg, de routes van, naar en door het Amsterdamse Bos en de Sportasroute.

### Scheiding Fiets- en Voetgangersverkeer

Om de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers te garanderen is een minimale scheiding tussen fiets- en wandelpad essentieel. Dit kan op de gehele route op verschillende manieren worden gedaan. De bosroute door het Amsterdamse Bos vraagt door het grote aantal wandelaars, kinderen, honden, hardlopers en fietsers om een duidelijke scheiding door het gebruik van groen of een haag. Op andere plekken volstaat een lichte verhoging van het wandelpad om te voorkomen dat verkeerstromen elkaar kruisen.

### Weren van brom- en snorfietsen

Zoals in heel Amsterdam is ook in het gebied van de Fiets- en wandelroute Sportas veel aandacht voor de brom- en snorfiets. Deze verkeerscategorie heeft een negatief imago door de plaats die ze inneemt in de openbare ruimte en het gemiddeld rijgedrag. Op stedelijk niveau doet Amsterdam er veel aan om de overlast te beperken. Een van de maatregelen is het invoeren van de maatregel

'snorfiets naar de rijbaan'. Reden hiervoor is dat het aantal snorfietsen de afgelopen jaren sterk is gegroeid en de overlast en ongelukken zijn toegenomen.

Hoewel op delen van de huidige fietsroute van de Sportas een verbod is voor snor- en bromfietzers en er gehandhaafd wordt door boswachters (BOA's) wordt veel gebruik gemaakt van de route door snor- en bromfietzers. Om een veilige route te creëren gaan mogelijk de maatregelen die Amsterdam per 1 april 2019 heeft ingevoerd, ook gelden voor de fiets- en wandelroute. Snorfietsen kunnen via de Amstelveenseweg en mogen zich niet begeven op de fiets- en wandelroute Sportas. Maatregelen en handhaving zijn cruciaal en worden in de verdere planvorming meegenomen.

### **Uitvoering van de verharding**

Om de herkenbaarheid en leesbaarheid van de route te vergroten wordt gekozen voor een eenduidige stijl. In de principenota wordt gesproken van rood asfalt en zandkleurige wandelpaden. Deze eenduidigheid moet in samenspraak met de raakvlakprojecten Verdi, Havenstratterrein en het Amsterdamse Bos worden bepaald. Dit kan resulteren in een plaatselijk andere keuze voor verharding en/of beplanting. Belangrijk is wel dat de fysieke ruimte van 4,5 meter voor fiets en 2 meter voor voetganger zo consequent mogelijk wordt doorgevoerd, zodat er steeds voldoende ruimte blijft voor het toenemende aantal gebruikers van de route.

Voor straten in woonwijken zoals bij het Havenstratterrein, Verdi en Jan Tooropplantsoen (hier geldt monumentaal stadsgezicht) moet de mogelijkheid zijn om af te wijken van de eenduidigheid van materiaal en afmeting van de fiets- en wandelroute Sportas. Onderzocht wordt welke andere mogelijkheden er zijn om het doorgaande karakter van de route te behouden. Denk aan dimensionering, beplanting, verlichting.

Tot slot moet bewegwijzering eenduidig en herkenbaar zijn. De bewegwijzering naar voorzieningen in het Amsterdamse Bos moeten worden meegenomen, inclusief de bestemming Amsterdamse Bos.

## **4.2 Ecologie, flora en fauna**

Het gebied van de fiets- en wandelroute Sportas doorkruist verschillende ruimtelijke gebieden en het grootste park van Amsterdam. Voor alle gebieden geldt dat een groene Sportas uitgangspunt is voor realisatie.

Wet Natuurbescherming: soortbescherming

In maart 2017 heeft een quickscan met betrekking tot flora en fauna plaats gevonden. In september/oktober van 2019 is een vervolg hierop gedaan (QuickScan flora en fauna Sportas 2019). In het tweede rapport zijn alle vijf deelgebieden onderzocht en is zowel getoetst aan de Wet Natuurbescherming, als het gemeentelijke beleid.

Een korte samenvatting van de belangrijkste resultaten en uitgangspunten uit de rapporten:

- Plantensoorten: Langs beide routes zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen. Deze worden hier ook niet verwacht.
- Vleermuizen: Voor beide routes geldt, dat er bij kap van bomen die ouder zijn dan 30 jaar, onderzoek moet worden verricht naar mogelijke aanwezigheid van kraamkolonies, zomer/baltsverblijven en winterverblijven van boom bewonende vleermuissoorten en mogelijke aantasting van migratieroutes. De mogelijk te kappen bomen en struweel tasten niet de essentiële foeragegebieden van vleermuizen aan.
- Nesten beschermde diersoorten: Er zijn op het moment van het veldbezoek geen nesten waargenomen van nesten van vogels die het gehele jaar rond zijn beschermd, maar geadviseerd wordt alle bomen nader te onderzoeken, zodra definitief bekend is welke bomen gekapt moeten worden. Tegelijkertijd dient onderzocht te worden of er nesten van eekhoorn aanwezig zijn.
- Ringslangen: De ringslang maakt gebruik van de ecologisch hoogwaardige groenstructuur op- en langs het spoor. Indien gekozen wordt voor de trambaanroute zal de biotoop van de ringslang aangetast worden. Hier moet nader onderzoek worden gedaan en indien de verblijfplaats wordt aangetast, dient hiervoor een ontheffing te worden aangevraagd bij de Provincie Noord Holland, inclusief een mitigatie – en compensatieplan.
- Marterachtigen: In de dichte bosschages kunnen verblijfplaatsen van kleine marterachtigen voorkomen (hermelijn, wezel, bunzing). Wanneer bosjes en struikvegetatie worden verwijderd, moet eerst nader onderzoek worden



verricht naar de mogelijke aanwezigheid van deze soorten.

### **Wet Natuurbescherming: gebiedsbescherming**

- Beide routes bevinden zich niet in de nabije omgeving van een Natura-2000 gebied.
- De beoogde fietsroutes doorkruisen gebied, dat valt onder Natuur Netwerk Nederland (NNN). De bosroute tast in mindere mate het oppervlakte van het NNN gebied aan dan de fietsroute langs de museumspoorlijn.

### **Bomen**

- In (de nabijheid van) het plangebied komen op twee plekken monumentale bomen voor (beschermde houtopstanden). Deze bomen worden door geen van de voorgestelde fietsroutes benadeeld.
- Voor beide routes moeten veel bomen worden gekapt: voor de bosroute tussen 136-151 bomen, en voor de trambaanroute 391 (bron: quickscan bomen 15 november 2019).
- Het gaat volgens de QuickScan flora en fauna Sportas 2019 daarbij om een houtopstand van 11.762 m<sup>2</sup> (trambaanroute) of tussen 1.820 m<sup>2</sup> en 2.450 m<sup>2</sup> (bosroute). Dit betreft een quickscan op basis van het schetsontwerp. Het definitieve aantal/oppervlakte bomen/ houtopstand kan wijzigen. Voor deze houtopstanden is de Wet Natuurbescherming van toepassing. Voor de kap van deze houtopstanden moet een melding worden gedaan bij de Provincie Noord Holland. Hierbij geldt een herplantplicht. In het projectgebied zelf kunnen niet veel bomen herplant worden; we schatten dit op enkele tientallen. Er moet een plan worden gemaakt hoe de verloren ecologische kwaliteit gecompenseerd kan worden. Ten dele kan dat door het nemen van natuur-bevorderende maatregelen binnenplans (zie verderop in deze tekst). Maar de compensatie lukt waarschijnlijk niet geheel binnenplans. In dat geval kunnen Gedeputeerde Staten een ontheffing verlenen.

### **Toepassing gemeentelijk ecologisch beleid**

De beoogde fietsroute doorkruist niet de ecologische structuur van Amsterdam en heeft hier geen nadelige invloed op.

- Indien de aanleg van de nieuwe fietsroute gecombineerd wordt met ecologische inrichting van de bermen en aanpalende gebieden. Dit kan de ecologische structuur in deelgebied 1, 2 en 3 robuuster maken.
- In de onderdoorgang van de A10 moet vanuit het gemeentelijke beleid alsnog een ecologisch verbinding worden gemaakt.
- Vanuit het gemeentelijk beleid moet het areaal ecologisch beheer vergroot worden. Dat kan in dit plangebied gerealiseerd worden door te kiezen voor het inzaaien van kruidenmengsels in bermen, zodat bloemrijk grasland en op sommige plaatsen ruigtevegetatie ontstaat. Het uitgangspunt dat in de principenota (maart 2019) is opgenomen - dat de beplanting van cultureel in deelgebied 1, naar semi natuurlijk in deelgebied 2 naar natuurlijk in deelgebied 3 verloopt - is niet in overeenstemming met het gemeentelijke beleid. Uit de diverse moties van de gemeenteraad blijkt, dat de raad juist meer natuur en biodiversiteit in de stad zelf wil, niet alleen langs de randen. Dit uitgangspunt dient vanuit oogpunt van ecologie niet verder opgenomen te worden.
- Motie 315.18 roept op om bij investeringen in het groen ecologische verbindingen tussen hoofdgroenstructuur aan te leggen. De Sportasroute kan een (betere) ecologische verbinding vormen tussen het Vondelpark en Amsterdamse Bos, door met name de route in deelgebieden 1 en 2 ecologisch op te waarderen.
- Motie 877.18 gaat over de 'bijenpopulatie bevorderen' door middel van inzaaien en minder maaien. Hieraan wordt voldaan als de ecologische kansen (zie onder) worden uitgewerkt in de verdere planvorming.
- In Puccini Groen is het uitgangspunt opgenomen dat 'Gekozen wordt voor beplanting die de biodiversiteit bevordert. De biodiversiteit wordt het meest bevorderd door te kiezen voor natuurlijke beplanting, zoals bloemrijk grasland, ruigte of natuurlijk bos/ bosschages. Het uitgangspunt uit de principenota om te kiezen voor cultureel vaste planten in deelgebieden 1 en 2 heeft daarom vanuit het uitgangspunt in Puccini Groen niet de voorkeur.

## Kansen voor natuurontwikkeling

### Deelgebied 3

Er wordt aanbevolen om:

- De entree tussen het Amsterdamse Bos en het Gijsbrecht van Aemstelpark/ deelgebied Twikkel ecologisch in te richten, zodat er een verbinding bestaat met het Gijsbrecht van Aemstelpark. Langs de Amstelveenseweg wordt een faunapassage aangelegd (amfibieën tunnel). Momenteel sluit de vegetatie van de entree Amsterdamse Bos hier nog niet bij aan (gazon met hoogopgaande populieren).
- Mogelijk kunnen hier ook bomen aangeplant worden ter compensatie van een aantal te kappen bomen.
- Aanbevolen wordt te kiezen voor de bosroute, omdat hier veel minder struweel en bomen voor hoeft te worden gekapt. Ook biedt de trambaanroute een, voor stedelijke begrippen, uniek ecosysteem met meerdere gradiënten. Het is een rustige plek voor diverse faunasoorten.

### Deelgebied 4

#### Bosroute:

Er wordt aanbevolen om:

- te kiezen voor het realiseren van de bosroute. Hiervoor hoeft het minste oppervlakte aan struweel en bomen verwijderd te worden.
- Aanbevolen wordt om in de nieuwe bermen aan te sluiten bij de bestaande vegetatie, door het inzaaien van bosrandplanten of aanplanten van stinzenplanten.

#### Trambaanroute::

- De trambaanroute is vanuit ecologisch oogpunt de minst kansrijke optie. Indien voor deze route wordt gekozen, wordt meer ecologisch waarde tenietgedaan dan kan worden aangebracht. Vooral dient onderzocht te worden of de biotoop van de ringslang in stand kan worden gehouden met de nieuwe fietsroute of gecompenseerd kan worden.
- Ecologische verbetering kan worden aangebracht door het aanleggen van plas-drasbermen waar nu harde beschoeiing ligt.

- Verder dient nader onderzoek gedaan te worden naar verblijfplaatsen van vleermuizen, eekhoorn en jaarrond beschermde nesten in de te kappen bomen. Indien deze gevonden worden, dient een ontheffing te worden aangevraagd met een compensatieplan. Ook moet onderzoek worden gedaan naar vaste rust- en verblijfplaatsen van kleine marterachtigen in het struweel.

### Deelgebied 5

- Aanbevolen wordt om in de nieuwe bermen aan te sluiten bij de bestaande vegetatie, door het inzaaien van bosrandplanten of aanplanten van stinzenplanten.

## 4.3 Kabels en Leidingen

Het project is op 15 augustus 2019 behandeld in het planvormingsoverleg Kabels & Leidingen (K&L). Hier hebben de belangrijkste K&L beheerders gereageerd op de voorgenomen plannen voor de Sportas. Voor het gedeelte van de Sportas tussen Jachthavenweg en Jan Tooroplaan zijn op dit moment geen grote werken voorzien die mee willen gaan met het project. Voor het deel dat onder project Verdi valt, zijn gesprekken gaande met Vattenfall. Onduidelijk is nog of dit de inrichting van de Sportas raakt. Dit geldt ook voor het gedeelte Havenstraat.

Wat de bestaande kabels en leidingen in het gebied betreft verdienen de hogedruk gasleidingen van de Gasunie speciale aandacht. Er ligt ter hoogte van de bosroute een hogedrukgasleiding over een groot gedeelte van het traject. Ter hoogte van de tramroute ligt er ook een hogedruk gasleiding. Het voet- en fietspad raakt deze hogedruk gasleiding. Door ophogingen in het maaiveld om de grond te egaliseren moeten zettingsberekeningen uitgevoerd worden. Men stelt een zettingseis van 0 mm. Door de grote lengte +/- 600m wordt verwacht, dat de ophoging en de bodemgesteldheid varieert, waardoor er vele wisselende situaties zijn en maatwerk noodzakelijk is. Om te voldoen aan deze zettingseis is de verwachting, dat extra kosten in de voorbereiding en uitvoering noodzakelijk zijn.

Naast de hogedruk leiding van de Gasunie liggen bij de trambaanroute ook een tweetal gasleidingen van Liander onder het fiets- en wandelpad. Vanwege de ligging wordt verwacht, dat deze leidingen worden verlegd. Ook hier zullen zettingsberekeningen voor moeten worden gemaakt. Door de grote lengte van +/- 600m wordt verwacht, dat de ophoging en de bodemgesteldheid in het project lokaal varieert, waardoor er vele wisselende situaties zullen zijn en maatwerk noodzakelijk is. Om te voldoen aan deze zettingseis is de verwachting extra kosten in de voorbereiding en uitvoering noodzakelijk zijn en dat minimaal 50% van de kosten door het project zullen moeten worden gedragen.

De fiets- en wandelroute Sportas bevindt zich geheel binnen het Waterschap Rijnland. Komende periode zijn door Rijnland geen verbeteringswerken gepland in het projectgebied. Het Amsterdamse Bos ligt in de kwelpolder 'Amsterdamse Bos'. De trambaanroute ligt in de nabijheid van een kering; in de zogenaamde beschermingszone. Het is niet toegestaan om het huidige maaiveld in hoogte te verlagen. Werkzaamheden binnen de beschermingszone zijn vooralsnog vergunningplichtig. Vanwege het aanbrengen van het fiets- en wandelpad en mogelijke lokale ophogingen dient de stabiliteit van de kering en de nabij gelegen watergang te worden aangetoond, door middel van zettingsberekeningen. Mogelijk ontstaan hier extra kosten in de uitvoering. Het is niet toegestaan om diepwortelende beplanting in het dijklichaam aan te brengen.

De trambaanroute heeft een overlap met een tweetal watergangen: oostzijde gasverdeelstation en kruising watergang ten noorden van Jan Tooropplantsoen. Vooralsnog lijkt het erop, dat deze verlegd kan worden, respectievelijk gekruist kan worden door middel van een duiker. Aandachtspunt is dat moet worden aangetoond, dat er door de ontgraving van de nieuwe watergang geen kwelwater open barst. Daarnaast zal akkoord moeten worden gevraagd bij het Amsterdamse Bos vanwege de waterbalans. Afwatering van het fiets- en wandelpad moet vertraagd worden afgevoerd via het omringende maaiveld; niet direct op de watergang.

Wat betreft het historisch bodemonderzoek zijn de trambaanroute en de bosroute niet onderscheidend. Nabij de Jachthavenweg zijn in het verleden ernstige verontreinigingen aangetroffen. Aanbevolen wordt om voorafgaand aan grondwerk een verkennend bodemonderzoek uit te voeren (conform gestelde eisen). De verwachting is, dat door de geringe ontgravingsdiepte en

het aanwezige fietspad geen bijzonderheden zullen worden gevonden. Op één locatie kunnen zich conventionele explosieven in de bodem bevinden in de vorm van granaten. Aanbevolen wordt om voor werkzaamheden ter plaatse van de locatie een risicoanalyse uit te (laten) voeren.

Aanbevolen wordt om de voorgenomen werkzaamheden op Amsterdams grondgebied voor te leggen aan Monumenten en Archeologie en in Amstelveen aan de parallelle instantie.

#### 4.4 Verlichting

Het staat vast dat de route goed verlicht dient te zijn. Goede verlichting draagt bij aan een betere leesbaarheid en herkenbaarheid van de route en zorgt voor een verbetering van de sociale veiligheid.

Openbare verlichting in de Hoofdgroenstructuur dient terughoudend en gelijkmatig te zijn (HIOR). Uitzondering hierop zijn aftakkingen van doorgaande routes richting maatschappelijke voorzieningen (sportcomplexen, scholen, etc.) en andere routes waar openbare verlichting aantoonbaar noodzakelijk is om de veiligheid te borgen. Langs de route van de Sportas wordt geadviseerd het uitgangspunt op te nemen om terughoudend te verlichten. Rondom de sportcomplexen kan een uitzondering worden gemaakt.

Voor de trambaanvariant is EMA bereid om mee te denken over het verplaatsen van de hoogspanningsmasten. Hierdoor is het bijvoorbeeld mogelijk om verlichting te integreren in of aan de spanningsmasten.

De verlichting langs de huidige route door het Amsterdamse Bos voldoet niet meer en moet worden vervangen. Het Amsterdamse Bos heeft aangegeven dat er rekening moet worden gehouden met lichtvervuiling in relatie tot flora en fauna. Hiervoor worden innovatieve inrichtingselementen toegepast. Dit geldt ook voor de nieuwe verlichting, die zal worden aangebracht in het geval van de Trambaanroute.

Voor de verlichting van de trambaanroute geldt, dat deze op veel weerstand stuit van bewoners. Ze ervaren dit als vermindering van de privacy en kwaliteit van uitzicht. Er moet samen met hen gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om zoveel mogelijk bezwaren weg te nemen.



## 4.5 Sociale veiligheid

Doorzicht door het groen en verlichting van de fietsroute dient 24 uur per dag optimaal te zijn. Dit is overdag bij beide routes te realiseren. In de avond en nacht is deze sociale veiligheid bij beide routes minder. Het fietsen door het bos in het donker wordt nu al weinig gedaan: men kiest voor het fietspad Amstelveenseweg of de auto.

Voor de trambaanroute geldt, dat de fietsroute achter de dijk van het museumspoorlijn loopt. Dit betekent, wanneer de fietser iets overkomt, het alleen zichtbaar is voor fietsers en wandelaars gebruik makend van de fiets- en wandelroute. Bewoners kunnen niet zien wat er op de fiets- en wandelroute gebeurt. Er is nog gedacht om de fiets- en wandelroute op te hogen, maar dit is kostbaar en heeft negatieve gevolgen voor de aldaar liggende gasleiding.

# Voorkeurs-variant

5

## 5.1 Afweging voorkeursvariant

De ambitie is dat de uiteindelijke route herkenbaar, aantrekkelijk, verkeersveilig, snel en sociaal veilig is. We willen dat zoveel mogelijk van deze aspecten positiever scoren ten opzichte van de huidige routes aan de Amstelveenseweg en de huidige Sportasroute door het Amsterdamse Bos.

In de afweging om tot een voorkeursvariant te komen zijn ook de effecten op de ecologie, flora en fauna, bomen, verlichting, kabels en leidingen en omgeving van groot belang.

In onderstaande tabel worden deze elementen ten opzichte van de huidige situatie gewogen. Rood betekent dat het een grote verslechtering van de huidige situatie is, oranje is een lichte verslechtering, wit betekent geen verbetering/verslechtering, lichtgroen een lichte verbetering en donkergroen een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie

Thema	Bosroute	Trambaanroute
Reistijd en capaciteit	+	+
Robuustheid	+	++
Verkeersveiligheid	+	+
Sociale veiligheid	0	0
Herkenbaarheid en leesbaarheid	+	+
Aantrekkelijkheid	+	+
Bomen, Flora, fauna en ecologie	-	--
Kabels en Leidingen	0	0
Verlichting	+	+
Omgeving	-	--
Kosten (volgens de SSK raming)	€ 8,1 mln	€ 9,8mln
Baten*	€ 1,3 - € 2,1 mln	€ 2,8 - € 4,5

Legenda				
--	-	0	+	++

\*=is een schatting gemeten naar snelheid en aanname dat 50-80% van de fietsers de route over de Amstelveenseweg of huidige bosroute verruilen voor de bosroute dan wel de trambaanroute.

Hoe groot het wijzigingspercentage zal zijn, is onbekend. Bovenstaande berekeningen van de baten geven een inschatting van de mogelijke effecten.

## 5.2 Reistijd en capaciteit

Beide routes dragen, door de verbreding van het fietspad, bij aan een hogere capaciteit van het aantal fietsers. Ook bieden beide routes door de verbreding van het fietspad naar 4,5m een hogere capaciteit voor het fietsverkeer. Momenteel hebben fietsers de keuze tussen de Amstelveenseweg en de bestaande route door het bos. Door het aanleggen van de trambaanroute achter de dijk wordt een alternatieve route toegevoegd die korter is voor fietsers tussen het Jan Tooropplantsoen en het Jachthavenpad. Daarnaast is ook de bosroute doorgerekend.

Het geheel leidt tot het volgende:

	Amstelveense weg	Bestaande route	Trambaanroute	Bosroute
lengte	1325	1341,7	1198,1	1245,5
Gemiddelde fietssnelheid	14,9	14,9	14,9	14,9
Reistijd in seconden	320	324	289	300,8

Uitgaande van een snelheid van 14,9 km/uur, betekent dit 4,14 meter/seconde rijnsnelheid van de fietsers.

Op basis van de gemiddelde fietssnelheid is uitgerekend hoe lang de reistijd is voor de verschillende routes. De geplande trambaanroute is 31 seconden sneller dan de route over de Amstelveense weg en 35 seconden sneller dan de bestaande route door het bos. Bij deze berekening is de snelheid voor de verschillende routes gelijk verondersteld.

De bosroute is 19,2 seconden sneller dan de Amstelveenseweg en 23,2 seconden sneller dan de bestaande route. De versnelling is onder andere ontstaan door haakse bochten te verwijderen, de route vanaf Twikkel korter te maken (niet meer richting Bosbaan, maar langs parkeerterrein rechtdoor).

De geplande trambaanroute heeft minder bochten dan de overige routes waardoor mogelijk een grotere gemiddelde snelheid kan worden behaald en dus meer tijdsinstaat. Op de route via de Amstelveenseweg staan verkeerslichten

waardoor de gemiddelde snelheid op deze route lager is. Deze effecten zorgen voor een mogelijke onderschatting van de baten.

Op de totale route betekent het, dat de trambaanroute afgerond 12 seconden sneller is dan de bosroute als we puur kijken naar de factor afstand. Daarmee is de conclusie dat de factor tijd verwaarloosbaar is bij de vergelijking van de trambaanroute en de bosroute.

## 5.3 Robuustheid

Met robuustheid bedoelen we in welke mate een wegsysteem of route zijn functie kan behouden bij verstoringen, zodat voor weggebruikers geen onverwacht groot reistijdverlies optreedt. De bosroute variant kent jaarlijks een periode van 3-4 weken waarin er volledige afsluiting als gevolg van evenementen(parkeren) optreedt. Het is echter mogelijk dit op te vangen door de route tijdelijk over het Jan Tooropplantsoen te geleiden.

## 5.4 Verkeersveiligheid

Nadeel bij de trambaanroute betreft de kans op filevorming en vermindering van de doorstroming ter hoogte van de oversteek bij de Bosbaanweg. In het geval van de bosroute is dit minder. Dit komt onder meer doordat de oversteek van de trambaanroute dichterbij de Amstelveenseweg/Van Nijenrodeweg zit dan de oversteek van de bosroute, waardoor er minder opstelruimte voorhanden is voor het gemotoriseerde verkeer dat uit de richting Amstelveenseweg/van Nijenrodeweg komt en de sportasroute oversteekt. De voorkeur gaat dus uit naar bosroute.

Bij de bosroute vindt ter hoogte van de entree van het Amsterdamse Bos druk recreatief gebruik van Forest Fun, het bezoekerscentrum en het kinderdagverblijf plaats. De bosroute doorkruist een van de drukste punten van het Amsterdamse Bos. Het is daarom noodzakelijk, dat op deze locatie een duidelijke scheiding van voetgangers en fietsverkeer wordt gerealiseerd.

Voor beide routes moet bij de kruising Amstelveense weg/Van Nijenrodeweg tot aan de T-splitsing Bosbaanweg een 30 km/u zone komen en krijgen fietsers geen voorrang. Hier gaat veiligheid boven snelheid.

Al met al scoort de bosroute op verkeersveiligheid hoger dan de trambaanroute.



## 5.5 Sociale veiligheid

Sociale veiligheid scoort op beide routes even hoog. Goede verlichting en zoveel mogelijk doorkijk zorgen voor een goede sociale verkeersveiligheid. De trambaanroute ligt achter de dijk en achter groen; de bosroute loopt door het bos, ertoe leidend dat beide routes in de donkere uren minder sociaal veilig zijn. De ervaring leert, dat mensen dan gebruik maken van de Amstelveense weg of ervoor kiezen met de auto te reizen.

## 5.6 Herkenbaarheid en leesbaarheid

In vergelijking met de huidige route door het bos zal de herkenbaarheid en leesbaarheid in beide varianten toenemen. Het verschil tussen de beide routes is niet aanzienlijk. Voor beide routes geldt dat de breedte van het fietspad 4,5 meter is, het wandelpad 2 meter. Daarnaast is de kleur van het fiets- en wandelpad over de hele lengte hetzelfde, worden eenduidige bosschages aangebracht en hebben verlichting, bewegwijzering en straatmeubilair dezelfde kenmerken.

De herkenbaarheid van de trambaanroute scoort wat hoger vanaf de Bosbaanweg richting Jan Tooropplantsoen (een strakke rechte route), maar neemt weer af bij de Jan Toorop laan richting Nieuwe Kalfjeslaan. Hier maakt de route een flinke bocht en doorkruist een beschermd stadsgezicht, wat mogelijk tot een andere keuze leidt van asfaltering en breedte van het fietspad.

Bij de bosroute wordt de herkenbaarheid ten opzichte van de huidige route vanaf Nieuwe Kalfjeslaan richting Wagener Stadion verbeterd. Dit geldt ook bij het deel Nieuwe Kalfjeslaan bij de manege, waar een fietsstraat in ons voorstel wordt gerealiseerd. Ook is een aantal haakse bochten in het nieuwe ontwerp verwijderd, wat ten gunste komt van de herkenbaarheid en snelheid.

Door heldere bewijzering, de eenduidige kleur van fiets- en wandelpad en de verlichting is de leesbaarheid in beide varianten voldoende.

## 5.7 Aantrekkelijkheid

Onderzoek van Goudappel Coffeng (2018) toont aan dat de aantrekkelijkheid van een route grote invloed heeft op de routekeuze. Een aantrekkelijke fietsroute creëren draagt bij in het stimuleren van het gebruik ervan. Omdat dit onderdeel zeer subjectief is scoren beide routes hier nagenoeg gelijk. De bosroute kent aanzienlijk meer groen doordat de route door het bos loopt. Daarnaast sluit deze route beter aan bij entrees van sportaccomodaties en recreatieve (ontmoetings-)plekken, waaronder de entree van het Amsterdamse Bos, de manege en de hockeyvereniging. De trambaanroute kan ook bijdragen aan belevingswaarde waar de route langs oude cultuur historische elementen van de trambaan loopt.

## 5.8 Bomen, Ecologie, flora en fauna

Beide routes hebben negatieve ecologische effecten. De bosroute heeft vanuit oogpunt van ecologie, flora en fauna de voorkeur boven de trambaanroute. Dit wordt gebaseerd op de volgende onderbouwing:

- De bosroute vormt een minder significante aantasting van het oppervlak van het NNN gebied
- Voor de trambaanroute moet een groter oppervlakte aan struikgewas, struweel en houtopstanden verwijderd worden (11.762 m<sup>2</sup> bij de trambaanroute versus 1820-2450 m<sup>2</sup> van de bosroute)
- Voor de trambaanroute moeten meer bomen gekapt worden (volgens de quick scan bomen 391 bomen bij de trambaanroute versus 136-151 bomen voor de bosroute)
- De trambaanroute herbergt een voor stedelijke begrippen uniek landschapstype met verschillende gradiënten naast elkaar
- De trambaanroute heeft een biotoop voor de ringslang die met de uitvoering van de route verloren gaat
- De trambaanroute is momenteel een rustige plek voor fauna om te gedijen, vanwege de betrekkelijke afwezigheid van mensen en menselijke geluiden en verlichting

Deelgebied 3 en 4 vallen buiten de bebouwde kom van de gemeente Amstelveen. Hier is de Wet Natuurbescherming/onderdeel houtopstanden van toepassing. Berekend is de oppervlakte te vellen houtopstand (m<sup>2</sup>) voor de bosroute en trambaanroute buiten de bebouwde kom. Niet meegerekend is de benodigde ruimte voor groeirimte van boomwortels. De feitelijk te verwijderen houtopstanden zijn daarom mogelijk groter dan berekend.

Bij de bosroute is 8,5 meter aangehouden. Bij de trambaanroute is echter een ruimte van 13 meter noodzakelijk.

De bosroute vormt een minder significante aantasting van het oppervlak en kernwaarden van het NNN gebied. Voor de trambaanroute moet een veel groter oppervlakte aan struikgewas en bosschage worden verwijderd (11.762 m<sup>2</sup> bij de trambaanroute versus 1820-2450 m<sup>2</sup> bij de bosroute).

Voor de gehele route inclusief de trambaanroute moeten 391 bomen gekapt worden. Dat is meer dan twee keer zoveel als voor de gehele route inclusief de bosroute (volgens de quickscan bomen zijn dat 136-151 bomen).

De trambaanroute herbergt een voor stedelijke begrippen uniek landschapstype met verschillende gradiënten naast elkaar. Een biotoop voor de ringslang zou met aanleg van de trambaanroute verdwijnen.

De kwaliteit van het bosplantsoen van de bosroute variant is qua bomenbestand hoger dan die van de trambaanroute. Er staan meer duurzame houtsoorten tussen en de oudste bomen zijn iets ouder dan de bomen in de trambaanvariant. De beleving van het fietspad bij oplevering van de bosroute zal echter wel boomrijker en natuurlijker zijn dan die van de trambaanroute.

Deelgebied 5 valt binnen de bebouwde kom van de gemeente Amstelveen. Hier is de Wet Natuurbescherming/onderdeel houtopstanden niet van toepassing.

## 5.9 Kabels en Leidingen

De hogedruk gasleidingen verdienen aandacht; bij de bosvariant ligt een hogedrukgasleiding over een groot gedeelte van het traject. Echter, er ligt al een fietspad waardoor in de verbreding ervan geen grote uitvoeringsvoorwaarden te verwachten zijn. Bij de trambaanroute ligt ook een hogedruk gasleiding, welke een overlap heeft met de trambaanroute.

De fiets- en wandelroute Sportas bevindt zich geheel binnen het Waterschap Rijnland. Het Amsterdamse Bos ligt in de kwelpolder Amsterdamse Bos. De trambaanroute ligt in de nabijheid van een kering, in de zogenaamde beschermingszone. Werkzaamheden binnen de beschermingszone zijn vooralsnog vergunning plichtig. Daarnaast zal bij de twee watergangen (oostzijde gasverdeelstation en kruising watergang) bij het Amsterdamse Bos toestemming moeten worden gevraagd in verband met de waterbalans. Afwatering van het fiets- en wandelpad moet vertraagd worden afgevoerd via het omringende maaiveld, niet direct op de watergang.

## 5.10 Verlichting

De verlichting langs de huidige route door het Amsterdamse Bos voldoet niet meer en moet worden vervangen. Voor beide routes geldt, dat de verlichting leidt tot verbetering van de sociale veiligheid en herkenbaarheid, en dat de verlichting terughoudend en gelijkmatig dient te zijn (HIOR). Uitzondering hierop zijn aftakkingen van doorgaande routes richting maatschappelijke voorzieningen (sportcomplexen, scholen et cetera) en andere routes waar openbare verlichting aantoonbaar noodzakelijk is om de veiligheid te waarborgen.

### 5.11 Omgeving

De bewonersvereniging Hoornsloot is groot voorstander van een bosroute. Ze hebben aangegeven, dat de trambaanroute grote negatieve gevolgen heeft voor de ecologie, flora en fauna en leefomgeving. Daarnaast ziet men de noodzaak niet, er zijn immers al twee routes: de Amstelveenseweg en de route door het bos.

In het geval van een bewezen noodzaak voor meer asfalt in het Amsterdamse Bos kunnen de bewoners zich uitsluitend vinden in een verbetering/verbreding van de bestaande route door het Amsterdamse Bos; een route die daadwerkelijk langs alle sportfaciliteiten gaat en waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de Sportas, de fietsers, de bewoners en de natuur.

Als de Sportas haar eigen doelstelling echt zou willen naleven, zo stellen de bewoners, dan zou zij zich hard moeten maken voor een (verbeterd) fietspad langs als deze faciliteiten.

Er zijn echter ook zorgen om de gevolgen van de bosroute. De bezoeker van het Amsterdamse Bos komt voor zijn rust en wil dat het bos het bos blijft. Een snelle fiets- en wandelroute door het bos sluit niet geheel bij deze wens aan. Bezoekers hebben er belang bij vlot en comfortabel in het Bos te komen. Ook is er, zowel bij de Bos- als trambaanroute zorg over de gevolgen van de kap van bomen (en de aantasting van wortels van bomen daaromheen) en de gevolgen van verlichting voor fauna. De huidige paden zijn veelal 2-2,5 meter breed. De verbreding naar 4 meter fietspad en 2 meter voetpad. Dat kan grote gevolgen hebben voor de ecologie, flora en fauna.

### 5.12 Kosten

De kosten voor de trambaanroute bedragen € 9,8 miljoen, voor de bosroute € 8,1 miljoen. In deze kosten zijn geen beheerkosten opgenomen.

### 5.13 Baten

De besparing van reistijd en kilometers is afhankelijk van twee factoren. Ten eerste het aandeel fietsers dat theoretisch voordeel heeft bij het nieuwe fietspad. Een fietser die uit het Noorden komt en nu op de Amstelveenseweg linksaf slaat ter hoogte van de Kalfjeslaan zal geen of weinig voordeel hebben van het nieuwe fietspad. Met name doorgaande fietsers in de noord-zuid richting kunnen met het fietspad tijd besparen. Fietsers die vanuit het noorden van de Amstelveenseweg komen en in het zuiden verder fietsen via de Amsterdamse weg moeten eerst naar het nieuwe fietspad fietsen. Dit zijn extra meters. Deze groep fietsers zal in de categorie 'niet wijzigen' zitten. Ten tweede wordt het aantal fietsers dat daadwerkelijk reistijdwinst heeft van het nieuwe fietspad bepaald door het percentage fietsers dat daadwerkelijk van het nieuwe fietspadgebruik zal maken.

Als 30% van de fietsers van de huidige twee routes overstapt naar de aan te leggen trambaanroute levert dat naar verwachting de aankomende 40 jaar een maatschappelijke besparing op aan reiskosten en een besparing van reistijd van € 1,7 mln (netto contante waarde). Hoe hoger het aandeel fietsers dat wijzigt, hoe hoger de maatschappelijke baten. Bij 50% wijziging levert dat € 2,8 mln op, bij 80% is dat € 4,5 mln.

In de variant bosroute is het bespaarde aantal kilometers en daarmee de bespaarde hoeveelheid kosten en tijd lager. Bij een wijziging van 50% zijn de gekwantificeerde baten over 40 jaar € 1,3 mln, bij 80% is dat € 2,1 mln.

	Bosroute	Trambaanroute
Kosten	€ 8,1	€ 9,8
Baten bij 50% switch	€ 1,3	€ 2,8
Baten bij 80% switch	€ 2,1	€ 4,5

Hoe groot het wijzigingspercentage zal zijn, is onbekend. Bovenstaande berekeningen geven een inschatting van de mogelijke effecten.



## 5.14 Conclusie

Na weging van de verschillende factoren en opgehaalde informatie uit de participatiebijeenkomsten kan gesteld worden dat er voldoende draagvlak is voor de bosroute. Ook interne stakeholders kunnen zich na weging van de verschillende thema's achter de bosroute scharen, waarbij nadrukkelijk is genoemd, dat beide routes een aanzienlijke verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie. De bosroute wordt voorgedragen als voorkeursvariant.

De trambaanroute scoort verkeerskundig iets beter doordat deze een overzichtelijke en rechttere route is, minder kruisingen met andere verkeersmodaliteiten kent en beter leesbaar is. De ecologie en flora en fauna worden bij aanleg van beide routes aangetast, maar bij de bosroute beduidend minder. Voor beide routes geldt, dat zij leiden tot impact op de omgeving, ecologie en flora en fauna, maar de gevolgen zijn bij de bosroute minder ingrijpend. Ook zijn de kosten van de bosroute substantieel lager.

# Uitgangspunten voor ontwerp

## 6

In hoofdstuk 4 zijn verschillende thema's voor de ontwerpverkenning omschreven. Deze resulteren in dit verschillende oplossingsrichtingen en uitwerkingsprincipes die in dit hoofdstuk worden opgesomd. Deze uitgangspunten zijn leidend voor het opstellen van het voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO).

### Algemeen:

- Ontwerp en maatvoering moet conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnetten, de Leidraad CVC, leidraad Voetgangersruimte, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode
- Ontwerp moet voldoen aan de uitgangspunten aangegeven in de Mobiliteits Aanpak Amsterdam (MAA).

### Verkeersveiligheid:

- Langzaam verkeer oversteken vormgeven conform stedelijk beleid (onder andere bij de bosvariant, daar kruist de fietsroute ter hoogte van de toegang naar de manage);
- Indien van toepassing: realiseren van voldoende brede steunpunten voor voetgangers en fietsers. Indien niet kan worden voldaan aan de minimale maatvoering dan steunpunt achterwege laten;
- Kruisingen met gemotoriseerd verkeer op verhoogd vlak;
- Nader onderzoeken of de fiets voorrang kan krijgen;
- Duidelijke scheiding tussen de ruimte van voetgangers en fietsers.

### Ruimtelijk beeld:

- Inrichting conform de "Puccini"-methode;
- Waar mogelijk en gewenst dienen kansen te worden benut om het verblijfsklimaat te verbeteren;
- Belangrijk kenmerk van de huidige route: fietsroute bevindt zich in een lommerrijke omgeving, door bomen, lanen of bos. Dit karakter waar mogelijk behouden en versterken;

- Waar mogelijk wordt de ruimtelijke beleving van de route versterkt door het toevoegen van bepaalde type beplanting. Dit kan bijdragen aan het doorgaande karakter van de route.

### Voetgangers:

- Huidige voetgangersruimte behouden of indien mogelijk uitbreiden (minimaal 1.80 meter en waar mogelijk 2 meter, obstakelvrij);
- Extra voetgangersruimte niet ter beschikking stellen aan terrassen;
- Voor de toegankelijkheid van minder validen moeten voorzieningen ingepast worden;
- Zo min mogelijk obstakels in de voetgangersruimte;
- Voetpadverharding moet ook voor minder validen toegankelijk zijn.

### Fietsers:

- Waar vereist rijbaan met gemengd profiel inrichten als fietsstraat waarbij auto te gast is;
- Uitvoering in rood asfalt;
- Minimumvariant: behoud dimensies van de huidige route (niet versmallen);
- Minimale breedte vrij liggend tweerichtingen fietspad van 4,5 meter (waar mogelijk);
- Breedte fietspad relateren aan de intensiteiten van het aantal fietsers;
- Ontwerp en maatvoering van de fietsvoorzieningen conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam;
- Fietspad moet toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten.

### Gemotoriseerd verkeer:

- Gemengd profiel auto en fiets, bij voorkeur een fietsstraat met een snelheidsregime van 30 km/u met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen;
- Beperken intensiteit autoverkeer bij toepassing van fietsstraatprofiel;
- Snor- en bromfietsen zijn niet toegestaan;

**Groenvoorziening (behouden):**

- Er moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de bestaande bomen- en groenstructuur. Deze worden zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk uitgebreid.

**Winkels en horeca:**

- Moeten goed zichtbaar en bereikbaar blijven.

**Technische eisen inrichting:**

- De nieuwe inrichting moet een levensduur van 30 jaar hebben.
- Het Amsterdamse Bos heeft aangegeven geen beheer aan onderbeplanting te verrichten. Als die wordt toegepast kan het slechts om een beperkt aantal soorten gaan, die slechts zeer extensief onderhoud vereisen.

# Bijlage 1: Context

Met de volgende visiedocumenten, beleidskaders, stedelijke kaders, agenda's en programma's en omgevingsprojecten moet het project Fiets- en wandelroute Sportas rekening houden:

## **MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013)**

Meer mobiliteit met minder middelen en ruimte.

Amsterdam staat de komende jaren voor een forse uitdaging. Meer bewoners, banen en bezoekers leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Amsterdam en tot een grotere druk op de kostbare openbare ruimte. De komende jaren is echter minder geld beschikbaar om te investeren in mobiliteit. Daarnaast is de beschikbare openbare ruimte in de (binnenstad van) Amsterdam een schaars goed. De vraag is dan hoe we met minder middelen, in beperkte ruimte oplossingen kunnen vinden voor de groeiende mobiliteitsvraag. In de MobiliteitsAanpak bestaat het antwoord hierop uit het voorrang geven aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen en uit het beter benutten van de bestaande capaciteit.

## **Visie openbare ruimte 2025 (2017)**

De Visie openbare ruimte is een eerste stap in de ambitie om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer en daarmee op het gebruik van de openbare ruimte op het schaalniveau van de hele stad. Met deze visie wordt uitwerking gegeven aan de Structuur-visie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam, waarin het integrale ruimtelijk ordeningsbeleid van de gemeente Amsterdam staat beschreven. Er is bewust gekozen voor een visie op de middellange termijn (2025), omdat we daarmee goed aansluiten bij de strategie om tot 2025 50.000 woningen te bouwen (verwoord in Koers 2025: Ruimte voor de Stad) en de aanpak om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren (MobiliteitsAanpak 2025 en Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)). Samen met de Agenda Groen (2015), de Watervisie (2016) en Ecologische Visie (2012) vormen zij het openbare ruimte beleid van de gemeente Amsterdam.

## **Meerjarenplan Fiets 2017-2022**

Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie

Openbare Ruimte 2017. Dit plan is tot stand gekomen op basis van inzichten uit diverse onderzoeken (zoals de Fietstelweek, fietsparkeertellingen en de Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid) en input van diverse partijen zoals de Fietsersbond en betrokken Amsterdamse burgers via CycleSpace. Het plan is gericht op de opgave voor de komende zes jaar met een perspectief naar 2030. We investeren in infrastructuur (nieuwe verbindingen) en innovaties. Zo houden we de stad ook in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar. Tegelijkertijd pakken we de grootste knelpunten in het fietsnetwerk en het fietsparkeren aan. Dit plan bouwt voort op het Meerjarenplan Fiets 2012-2016. Steeds meer resultaten daarvan zijn zichtbaar in de stad, zoals 16.000 nieuwe fietsparkeerplekken, waarvan 11.000 bij stations. Succesvolle maatregelen zetten we voort, kansrijke maatregelen voegen we toe en met pilots maken we werk van technologische innovaties vanuit de markt. Met een adaptieve aanpak spelen we de komende jaren in op actuele ontwikkelingen.

## **Amsterdam Rainproof**

De stad regenbestendig maken vraagt van iedereen een bijdrage. Daarom wil Amsterdam Rainproof bewoners, bedrijven, gemeente en andere partijen met elkaar in lopende projecten en nieuwe initiatieven verbinden. Als je iets verandert aan je dak, tuin of straat doe het dan direct rainproof. Met kleinschalige investeringen als waterdoorlatende bestrating, waterdaken en geveltuintjes, maken we gezamenlijk de stad regenbestendig en gebruiken de regen om de stad aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Een rainproof-stad is uiteindelijk het resultaat van alle inspanningen – klein en groot – van alle betrokkenen. Elke druppelt telt!

## **Agenda Duurzaamheid (2015)**

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar.



## **Stad in Balans (2015)**

Het coalitieakkoord van mei 2018 'Een nieuwe lente en een nieuw geluid' spreekt de coalitie in het hoofdstuk Balans in de Stad de ambitie uit om te komen tot een nieuw evenwicht waarin bewoners centraal staan en bezoekers welkom blijven: "Toerisme hoort bij het internationale karakter van Amsterdam en dat moeten we blijven koesteren. Maar tegelijkertijd worden de positieve kanten van het toerisme, als werkgelegenheid en inkomsten voor de stad, steeds meer overschaduwed door negatieve gevolgen. Overlast, drukte en afval maken dat de leefbaarheid van sommige buurten ernstig onder druk staat." In het Uitvoeringsprogramma, gepresenteerd bij de behandeling van de Begroting 2019, wordt de ambitie om tot een nieuw evenwicht te komen nader uitgewerkt.

Het programma Stad in Balans is een uitwerking van de bestuurlijke ambities dat alle afzonderlijke doelen en maatregelen uit het coalitieakkoord voor de periode 2018-2022 bundelt. De gemeenteraad ontvangt halfjaarlijks een rapportage met daarin de voortgang van de doelen en maatregelen. Gedurende de looptijd wordt het programma doorlopend aangevuld met nieuwe inzichten, maatregelen, moties en initiatiefvoorstellen.

Het programma Stad in Balans coördineert, brengt samen, verbindt, structureert en rapporteert. De operationele uitwerking gebeurt in de verschillende betrokken beleidsportefeuilles. Om de voortgang te monitoren vinden diverse onderzoeken plaats, waaronder het onderzoek naar de toeristische draagkracht van buurten, zoals staat vermeld in het coalitieakkoord.

Initiatiefvoorstellen, amendementen en moties van de gemeenteraad verstevigen Stad in Balans, evenals de afstemming en samenwerking met de regionale partners, actualiteiten en voortschrijdend inzicht. Het programma is complementair aan de gebiedsplannen en geeft uitwerking aan de gebiedsagenda's.

## **Beleidskader Puccinimethode**

Het inrichten van de openbare ruimte gebeurt in Amsterdam volgens de Puccinimethode, waarin de algemene uitgangspunten en afspraken zijn vastgelegd. Het bevat afspraken over vormgeving van de openbare verlichting en het straatmeubilair, de keuze voor het materiaal en voorschriften voor de aanleg van het groen. De Puccinimethode sluit aan op de Visie Openbare Ruimte 2025.

De inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de standaarden uit deze methode. Daarbinnen bestaat een grote ontwerp vrijheid, waarmee per locatie een passend ontwerp tot stand komt. De Puccinimethode is verder uitgewerkt in de Handboeken Rood en Groen.

## **Beleidskader Verlichting**

Licht in de openbare ruimte draagt bij aan de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en beleving & sfeer. Deze functies zijn locatie specifiek. De pijlers van het beleidskader is om licht op maat te realiseren, waarbij duurzaamheid (bijvoorbeeld LED-verlichting) en innovatiemogelijkheden meegenomen worden. De verdere uitwerking hiervan is te vinden in het Handboek Puccini Rood.

## **Duurzaam Veilig**

De Duurzaam Veilig-principes zijn leidend voor een duurzaam veilig verkeer (Wegman & Aarts, 2005). Duurzaam Veilig richt zich op een functionele indeling van wegen (functionaliteit), fysieke kwetsbaarheid van de mens (homogeniteit en fysieke vergevingsgezindheid) en het voorkómen van onveilige handelingen (herkenbaarheid, statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid).

## **Beleidskader Verkeersnetten**

In het beleidskader verkeersnetten staat omschreven op welke plekken in de stad de gemeente prioriteit geeft aan de verschillende modaliteiten en welke eisen worden gesteld aan de infrastructuur. Per vervoerswijze wordt onderscheid gemaakt tussen Hoofdnet, Plusnet en Basisnet.

## **Leidraad CVC**

De Centrale Verkeers Commissie is het centrale, door het college ingestelde, onafhankelijke stedelijke toets- en adviesorgaan op het gebied van plannen en maatregelen inzake alle voorgestelde wijzigingen aan de infrastructuur met betrekking tot alle wegen gelegen binnen de gemeente Amsterdam. De Leidraad CVC (2016) ligt in het verlengde ervan, en is een aanvulling op landelijke ontwerprichtlijnen.