



**Kwaliteit van leven op
het dak van de A9**

**Een CDA visie
over de A9**

CDA Visie A9

Het CDA wil onder meer;

- **streng financieel toezicht op het project;**
- **een prijsvraag voor het totaalconcept;**
- **een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt in combinatie met een topsporthal**

1. Inleiding

Een unieke kans voor Amstelveen! Dat biedt de ondertunneling van de A9 de gemeente Amstelveen om in nauwe samenwerking met haar inwoners, het bedrijfsleven en alle overige instanties de ontstane ruimte kwalitatief hoogwaardig te benutten en Amstelveen tot één fraai geheel te maken.

Het CDA Amstelveen kent grote waarde toe aan dit bijzondere megaproject en acht, nu de plannen van Rijkswaterstaat concreter worden en de burgerparticipatie in een vergevorderd stadium is, de tijd rijp haar visie op het A9-project te presenteren. Wij zullen dit doen aan de hand van een aantal thema's die bij dit soort projecten doorgaans een belangrijke rol spelen, zoals wonen, werken, recreatie, ruimtelijke ordening, verkeer, milieu en financiën. Bij de ontwikkeling van onze visie hebben wij zoveel mogelijk de wensen vanuit de samenleving, voor zover die al bekend zijn, betrokken.

Alvorens onze ideeën onder uw aandacht te brengen, schetsen wij voor de duidelijkheid het kader waarbinnen geopereerd moet worden. Bij de ontwikkeling van de plannen liggen immers een aantal spelregels vast. Zo zal het tracé door Rijkswaterstaat via de vereiste procedure op basis van de Tracéwet worden vastgelegd en is het wettelijk in principe niet toegestaan om bovenop het tunnelgedeelte te bouwen. Voorts is het voor de gemeente van groot belang dat het project netto 100 miljoen euro geïndexeerd oplevert om haar investeringen te kunnen terugverdienen.

2. Kader van het A9-project

Toen de gemeenteraad heeft ingestemd met dit project zijn een aantal randvoorwaarden opgesteld die voor het welslagen van het project van wezenlijk belang worden geacht en waarmee bij de planontwikkeling zonder meer rekening zal moeten worden gehouden. Het gaat om de volgende randvoorwaarden:

1) Techniek

De tunnel wordt ongeveer 2 kilometer lang. De tunnel begint ter hoogte van het bestaande viaduct met de Amsterdamseweg en eindigt tussen de Beneluxbaan en het viaduct Burg. Boersweg. De tunnel wordt gegraven en daarna afgedekt.

2) Overeenkomst

De overeenkomst planstudie SAA van 29 oktober 2007 is bindend.

De rijksweg A9 wordt opgewaardeerd naar 2 x 4-baans en ondertunneld in Amstelveen. De tunnel wordt aangelegd door Rijkswaterstaat en blijft daarna in zijn eigendom. De gemeente is gebonden aan de financiële toezegging van 100 miljoen euro.

3) Wetgeving

De ontwikkelingen moeten passen binnen de huidige wettelijke kaders. Dat is bijvoorbeeld van belang bij de effecten op de luchtkwaliteit en de tunnelwetgeving.

4) Gebiedsontwikkeling

De opbrengsten van de gebiedsontwikkeling zijn bestemd om de toegezegde financiële bijdrage van 100 miljoen euro te dekken. Bij de planvorming wordt hiermee zodanig rekening gehouden dat er voldoende opbrengsten gegenereerd worden. Het kan dus bijvoorbeeld niet één groot park worden.

5) Kantoren

Er zijn regionaal afspraken gemaakt over hoeveelheden nieuw te bouwen kantoren. Het is daarom niet mogelijk om grote aantallen kantoren toe te voegen aan de stad.

6) Woningen

Woningbouw is een van de belangrijkste ontwikkelingen binnen de zone A9. Het is voor de stad en voor de regio van belang dat bij de gebiedsontwikkeling woningbouw voorop staat.

7) Overlast

De leefbaarheid in de zone moet verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Om dit te bereiken moet de overlast die het gevolg is van de A9 verminderen.

8) Mobiliteit

De bereikbaarheid van de stad moet gewaarborgd blijven. Het is daarom essentieel dat de nieuwe inrichting de stad goed kan ontsluiten. De druk op het lokale wegennet mag niet stelselmatig toenemen door de ondertunneling. Verbetering van het OV is noodzakelijk naast de investeringen in de weginfrastructuur.

9) Kwaliteit

Het gebied ligt in het hart van de stad. Deze belangrijke locatie vereist een hoge kwaliteit van zowel de gebouwen als de buitenruimte. Op welke manier en met welk ambitieniveau zijn punten die binnen de dialoog nog besproken kunnen worden.

10) Duurzaamheid

De gebiedsontwikkeling moet een duurzaam karakter hebben. Maar hoe en in welke mate dat vorm krijgt, is nog open.

Bij de start van het Digitaal forum en de Focusgroepen zijn deze randvoorwaarden nadrukkelijk onder de aandacht gebracht zodat het kader voor alle deelnemers van meet af aan duidelijk was. Een en ander draagt bij aan het

realiteitsgehalte van de ideeënvorming en voorkomt teleurstellingen.

3. CDA Visie

Het CDA wil het plangebied niet op voorhand al gedetailleerd gaan invullen. Het wil Rijkswaterstaat, de gemeente, marktpartijen en belanghebbenden de ruimte geven om in een goede onderlinge samenwerking voor Amstelveen een fraai, betaalbaar en maatschappelijk aanvaardbaar plan te ontwikkelen. Bovendien is de totstandkoming van het project een dynamisch proces waarbij niet alle ontwikkelingen op voorhand te voorzien zijn. Het CDA formuleert in deze visie daarom slechts een aantal verdere randvoorwaarden c.q. uitgangspunten waarmee bij de planontwikkeling in ieder geval rekening gehouden zal moeten worden.

Als hierna over 'het plangebied' of 'het project' gesproken wordt, dan wordt daarmee uiteraard de gebiedsontwikkeling bedoeld.

3.1. Wonen, werken en recreëren

Vanwege de centrale ligging van het plangebied hecht het CDA er grote waarde aan dat dit gebied 'het hart van de gemeente' gaat vormen zonder daarbij de leefbaarheid, zowel qua woongenot als qua openbaar groen, uit het oog te verliezen. Het CDA streeft dan ook naar een mengeling van functies in het plangebied. Binnen dat gebied dient er ruimte te zijn voor wonen, werken en recreëren.

Om de creativiteit bij de planvorming niet teveel te beperken, noemt het CDA bewust geen locaties en/ of grondoppervlakte voor woningbouw, kantoren of andere voorzieningen. Uitgangspunt is dat met de bouw van woningen en kantoren en de realisering van andere functies, zoals maatschappelijke voorzieningen, voldoende inkomsten zullen worden gegenereerd om de financiële uitvoerbaarheid van het totale project te waarborgen (zie verder paragraaf 3.6 financiën).

Een juiste mix van deze functies zorgt voor variatie en vergroot de levendigheid en leefbaarheid.

Voorkomen moet worden dat er op het gebied van woningbouw uitsluitend voor het topsegment van de huizenmarkt gebouwd zal worden. Het CDA vindt het belangrijk dat er binnen het plangebied ook betaalbare woningen komen..

De afstemming op de omgeving is voor het CDA een belangrijke randvoorwaarde. Dit geldt voor de stedenbouwkundige invulling, maar ook voor de functionele relatie. Het Stadshart en het A9-gebied moeten elkaar versterken in plaats van beconcurreren. Een goede ruimtelijke ordening moet ervoor zorgen dat het prettig wonen is binnen het plangebied. Maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid mogen niet ten koste gaan van het woongenot.

Een zeker niet minder belangrijke randvoorwaarde is de landschappelijke inpasbaarheid. Amstelveen heeft een naam hoog te houden als groene gemeente. Dat groene karakter wil het CDA graag in dit plangebied terugzien en het sluit ook aan bij de wensen van het Digitaal forum en de focusgroepen. Dat kan door de aanleg van een park op het gedeelte van de tunnel waar niet gebouwd mag worden.

Wanneer de plannen voor een topsporthal doorgaan, zou het A9-gebied de ideale locatie zijn. De topsporthal zou een extra positieve impuls betekenen, terwijl mogelijke negatieve effecten, zoals een grotere verkeersdrukte geminimaliseerd worden door korte aanrijroutes dankzij de nabijheid van de snelweg, en de goede OV-verbindingen, zeker als een koppeling wordt gemaakt met een hoogwaardig regionaal OV-knooppunt (zie 3.5.3.).

3.2 Architectuur/ stedenbouw

Het gebied mag allure hebben! Een duidelijke uitstraling moet het gebied aantrekkelijk maken voor bedrijven en burgers om zich daar te vestigen en voor bezoekers om er te verblijven. Er moet onderzocht worden of dit doel bereikt kan worden via

een aanbestedingswedstrijd voor marktpartijen en hun architecten naar 'Maastrichts model'. In Maastricht is voor de ondertunneling van de A2 gekozen voor een aanbesteding van het totale project. De voor die aanbestedingswedstrijd geselecteerde marktpartijen is gevraagd een integraal gebiedsontwerp voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling op te stellen. Hun aanbieding moet voldoen aan de door de gemeente en andere overheden gestelde randvoorwaarden, die zijn opgenomen in een Programma van Eisen. Het bevoegd gezag beslist aan wie de opdracht wordt gegund.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het CDA is dat het totale project een harmonieus geheel met zijn omgeving gaat vormen door een goede stedenbouwkundige afstemming van het A9-gebied op de bestaande bebouwing in de aangrenzende wijken. Voorkomen moet worden dat het gebied door een lange rij woontorens en/of kantorenflats een onpersoonlijke, steriele uitstraling krijgt. Op sommige plaatsen wordt hoogbouw echter wel als passend ervaren, bijvoorbeeld in de omgeving van de Carmenlaan (zie ook 3.5.3).

3.3 Milieu

Het CDA heeft 'rentmeesterschap' hoog in het vaandel staan. Dit houdt in dat ook met het oog op de generaties na ons, zorgvuldig met het milieu moet worden omgegaan. Het CDA vindt dan ook dat het project op milieugebied aan hoge kwaliteitseisen moet voldoen. De leefbaarheid moet voorop staan. Een en ander betekent dat het project aan de wettelijke eisen van onder meer luchtkwaliteit en geluidhinder moet voldoen, maar ook dat via de nieuwste technieken inventieve oplossingen bedacht worden voor beide tunnelmondingen.

Voorts hecht het CDA grote waarde aan duurzaam bouwen. Het project biedt een unieke kans voor Amstelveen om zich op dit gebied te profileren door bij de uitvoering voor duurzame materialen te kiezen en inventieve oplossingen voor energiebesparing te presenteren. Duurzame bouw gaat langer mee. Afschrijvingstermijnen worden daardoor langer, dit maakt

de structurele financieringslast lager. Duurzame bouw hoeft dan niet duur te zijn. Een hoog ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid, dat ook door de deelnemers aan de focusgroepen nadrukkelijk naar voren werd gebracht, past bij de naam die Amstelveen als 'groene gemeente' hoog te houden heeft en geeft de onder 3.2 bedoelde ontwerpers en architecten een uitgelezen kans om zich ook op dit terrein te manifesteren.

Voor wat betreft energiebesparing wil het CDA dat de nieuwste technieken worden ingezet. In dat kader is het interessant om te onderzoeken of de warmte die in de tunnel ontstaat mogelijkwerwijs ingezet kan worden voor de warmtebehoefte van de gebouwen, bijvoorbeeld door het verwarmen van waterleidingen die voor de verwarming van de gebouwen kunnen zorgen.

Kantoren, maatschappelijke voorzieningen en woningen hebben vaak een verschillende behoefte aan warmte en koude. Een woning vraagt (gemiddeld genomen) 's avonds meer warmte, een kantoorgebouw juist tijdens kantooruren. In de zomer zal een kantoor gekoeld moeten worden overdag, de woning juist weer 's avonds (afhankelijk van de temperatuur uiteraard). Deze warmte- en koudevraag kan uitgewisseld worden, dat is nog niet zo eenvoudig maar zal tegen die tijd van de bouw al veel verder ontwikkeld zijn.

3.4 Veiligheid

Tunnelveiligheid is in het kader van dit project van groot belang. Niet in de laatste plaats vanwege het feit dat de tunnel ook gebruikt zal worden voor transport van gevaarlijke stoffen. Hoewel bevoegdheden en verantwoordelijkheden betreffende tunnelveiligheid zijn vastgelegd in onder meer de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, benadrukt het CDA dat daarover ten behoeve van een snelle en adequate aanpak van eventuele calamiteiten volstrekte helderheid moet bestaan. Dit vanwege het feit dat de gemeente voor het openstellen van de tunnel een vergunning moet afgeven en dus ook (mede-) verantwoordelijkheid draagt voor de tunnelveiligheid.

In principe mag er bovenop het tunnelgedeelte niet gebouwd worden. Bepalend is echter de stevigheid van de constructie. Als de tunnel extra stevig wordt uitgevoerd en daardoor de veiligheid in geval van eventuele calamiteiten bovengronds in voldoende mate wordt gewaarborgd, behoort bebouwing bovenop de tunnel wellicht wel tot de mogelijkheden. Het CDA vindt het in ieder geval interessant om dit aspect in de besprekingen met Rijkswaterstaat mee te nemen en nader te laten onderzoeken.

3.5 Verkeer en vervoer

3.5.1 Verkeerssituatie tijdens de realisering van het project

Het is van het grootste belang dat verkeerskundigen van de gemeente en Rijkswaterstaat samen zo spoedig mogelijk met een doordacht verkeersplan komen voor de periode tijdens de realisering van het project met als voornaamste doel om de verkeersoverlast voor inwoners, bedrijven en winkels zo beperkt mogelijk te houden. De realisering van het project zal een aantal jaren in beslag gaan nemen en het CDA hecht er grote waarde aan dat de bereikbaarheid van bedrijven en winkels gedurende die jaren zoveel mogelijk gewaarborgd blijft teneinde de hinder tot een minimum te beperken.

3.5.2 Toekomstige verkeerssituatie

De tunnel is bedoeld om het leefmilieu voor Amstelveen sterk te verbeteren en biedt tevens de unieke kans om de stad te helen, maar dat mag niet ten koste gaan van de lokale verkeersafwikkeling. Het CDA pleit er dan ook voor om vanaf het allereerste begin de toekomstige verkeersafwikkeling binnen Amstelveen nadrukkelijk bij de plannen voor de aanleg van de tunnel te betrekken. Zowel voor het verkeer van en naar de A9 als voor de verkeersstromen van noord naar zuid en van oost naar west vice versa, moet een veilige en vlotte doorstroming voorop staan. Of dit via een stadsboulevard bovenop de tunnel moet, moet nog eens kritisch onderzocht

worden. Het CDA is het met een meerderheid van de focusgroepen eens dat een nieuwe barrière tussen Amstelveen-Noord en Amstelveen-Zuid zoveel mogelijk vermeden moet worden. Als de aanleg van een stadsboulevard in verband met de verkeerafwikkeling onvermijdelijk is, dan zal veel aandacht aan de uitvoering en de ruimtelijke inpasbaarheid besteed moeten worden.

3.5.3 Hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt

Amstelveen bevindt zich op een snijvlak van tal van verkeersverbindingen, zoals de A9, de tram- en metroverbinding met Amsterdam en de Zuidtangent. Op het gebied van infrastructuur zullen zich de komende jaren ingrijpende veranderingen gaan voordoen. In dat kader kan naast de ondertunneling van de A9 de mogelijke doortrekking van de Noord/Zuidlijn worden genoemd. Gezien deze ontwikkelingen pleit het CDA ervoor om de aanleg van een hoogwaardig regionaal openbaar vervoerknooppunt (HOV) bij de gebiedsontwikkeling te betrekken. Het tweesporenbeleid dat het CDA nastreeft houdt in dat de A9 verbreed en ondertunneld wordt en dat er vanwege de centrale ligging van Amstelveen ten opzichte van Amsterdam en Schiphol hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd wordt. Het HOV-knooppunt zou bij voorkeur gesitueerd moeten worden ter hoogte van de huidige halte aan de Carmenlaan. Dit project kan rekenen op steun van de provincie. Een koppeling met de topsporthal heeft daarbij onze voorkeur.

Boven het knooppunt wil het CDA een parkeergarage met woontorens realiseren. De 'skyline' van deze bebouwing zal stedenbouwkundig worden afgestemd op de hoogbouw in de omgeving van de Carmenlaan.

3.6 Financiën

Vaste afspraak is dat het project voor de gemeente Amstelveen netto 100 miljoen euro geïndexeerd op moet leveren. Het CDA onderschrijft dit uitgangspunt uiteraard volledig en wil, waar mogelijk, die opbrengsten nog vergroten

om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Om dit doel te bereiken zal gestreefd moeten worden naar een optimale verdeling van de ruimte tussen wonen, werken, recreëren en groen, waarbij het genereren van inkomsten niet ten koste mag van de kwaliteit vice versa. De kunst om de juiste balans te vinden is een zware opgave maar ook een boeiende uitdaging.

Het is duidelijk dat Amstelveen dit niet alleen kan. Naast Rijkswaterstaat zullen ook marktpartijen een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het gebied gaan spelen. Aangezien er diverse (meng-)vormen van de zogenaamde publiek-privaatrechtelijke samenwerking denkbaar zijn en geen project vergelijkbaar is, zal het ook in dit geval een kwestie van maatwerk zijn. Gezien de grote belangen die op het spel staan, acht het CDA het dan ook van het grootste belang dat de gemeente zich reeds in een vroeg stadium door ter zake deskundigen laat bijstaan. Dit vooral ook om grote financiële tegenvallers, zoals bij andere megaprojecten in het land, te voorkomen. Kostenbeheersing is dus van eminent belang.

3.7 Projectorganisatie

Zoals bekend is de gemeente Maastricht op dit moment bezig met de plannen voor ondertunneling van de A2. Maastricht heeft dat project, kort gezegd, aangepakt door de oprichting van een projectorganisatie waarin het rijk, de provincie en de gemeente participeren en hun expertise hebben samengebracht. Dat heeft als voordeel dat de onderlinge samenwerking wordt bevorderd en qua kennis en ervaring de krachten worden gebundeld. Rijk, provincie en gemeente kunnen daar ook in de onderhandelingen met marktpartijen profijt van hebben.

Het CDA realiseert zich dat niet één project vergelijkbaar is en dat dus ook de organisatie rondom een dergelijk project maatwerk blijft, maar vindt de 'Variant Maastricht' zeker de moeite van het onderzoeken waard. Alles moet erop gericht zijn te voorkomen dat kennis onbenut blijft of dat overheden elkaar gaan tegenwerken.

3.8 Participatie van burgers en andere belanghebbenden

Het CDA vindt het een goede zaak dat de gemeente vanaf het begin burgers en andere belanghebbenden via het digitaal forum en de focusgroepen bij het project heeft betrokken. Het CDA wil dat de gemeente deze wijze van aanpak gedurende het gehele planvormingsproces blijft vasthouden. Dat kan via de traditionele vormen van inspraak, maar dat zou ook kunnen via bijvoorbeeld een klankbordgroep, die periodiek geraadpleegd wordt en waarin burgers en vertegenwoordigers van belangengroeperingen zitting nemen. Niet alleen de acceptatie van de plannen, het zogenaamde draagvlak, wordt daardoor vergroot, maar het biedt ook de mogelijkheid om gedurende het proces de plannen nog bij te sturen.

4. Conclusie

Samenvattend zijn voor het CDA bij de planontwikkeling de volgende uitgangspunten van belang:

- binnen het plangebied A9 moet ruimte zijn voor een juiste mix van wonen, werken en recreëren;
- binnen het plangebied moeten voldoende betaalbare woningen gerealiseerd worden;
- de realisering van de topsporthal binnen het gebied moet onderzocht worden, het liefst in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt;
- het project moet stedenbouwkundig, planologisch, functioneel en landschappelijk op de bestaande omgeving worden afgestemd;
- het Stadshart en de activiteiten binnen het plangebied A9 moeten elkaar versterken;
- het project moet qua architectuur een duidelijke uitstraling hebben zodat het voor bewoners en bedrijven aantrekkelijk wordt om zich binnen het gebied te vestigen en voor bezoekers om er te verblijven;
- de mogelijkheid om het project via een wedstrijd binnen duidelijke randvoorwaarden aan te besteden moet onderzocht worden;

- er moet voor wat betreft de luchtkwaliteit een innovatieve oplossing gevonden worden voor de tunnelmondingen;
- in het gebied moet voldoende groen aanwezig zijn en de mogelijkheid tot aanleg van een park moet onderzocht worden;
- de gebiedsontwikkeling moet een duurzaam karakter hebben;
- de nieuwste technieken voor energiebesparing moeten worden toegepast waarbij onderzocht moet worden of de warmte in de tunnel benut kan worden voor de verwarming van de gebouwen bovengronds;
- tijdens de realisering van het project moet de bereikbaarheid van bedrijven en winkels zoveel mogelijk worden gewaarborgd;
- in de toekomstige situatie moet een vlotte en veilige verkeersafwikkeling de hoogste prioriteit krijgen;
- een nieuwe barrière tussen Amstelveen-Noord en Amstelveen-Zuid moet zonder meer voorkomen worden. Als voor een stadsboulevard gekozen wordt, dan zal veel aandacht uit moeten gaan naar de ruimtelijke inpasbaarheid;
- er moet ter hoogte van de huidige halte aan de Carmenlaan een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt worden aangelegd met daarboven een parkeergarage;
- het project moet netto 100 miljoen euro geïndexeerd opbrengen;
- over de meest geschikte vorm van publiek-private samenwerking moet deskundig advies worden ingewonnen;
- de wenselijkheid en de haalbaarheid van één projectorganisatie, waarin Rijk, provincie en gemeente participeren, moet onderzocht worden;
- de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van Rijk en gemeente betreffende de tunnelveiligheid moeten volstrekt helder zijn;
- onderzocht moet worden in hoeverre een extra stevige constructie van de tunnel de bebouwingsmogelijkheden

- bovengronds zou kunnen verruimen, mits uiteraard de veiligheid in voldoende mate gewaarborgd blijft;
- burgers en andere belanghebbenden moeten tijdens het planproces regelmatig geconsulteerd worden.

Kortom, kwaliteit van leven op het dak van de A9 !

Maart 2009



Kijk ook op onze website: www.cda-amstelveen.nl

CDA
Amstelveen