



Advies uitgebracht door de
AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STADSONTWIKKELING
(v/h stedenbouw)

Januari 2000
Adviesnr. 239
Serie 2000, nr. 1

**OVER het Stedebouwkundig
Programma van Eisen
voor de RAI en omgeving**

Aan:
het Gemeentebestuur van de Centrale Stad
Het Stadsdeelbestuur Zuideramstel



Secretariaat:
Bezoekadres: Weesperplein 4, kamer 150
Postadres: Postbus 1316
1000 BH Amsterdam
Telefoon 020 - 5206.322/323
Fax 020 - 5206.325

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|---|
| SAMENVATTING EN AANBEVELINGEN | 3 |
| I. INTRODUCTIE | 5 |
| 1. Aanleiding | |
| 2. Probleemstelling | |
| II. HET GROTERE SCHAALNIVEAU: de basis van de planvorming | 6 |
| 1. Hoogbouw: algemene filosofie | |
| 2. De flanken van de Zuidas: lengte van het dokmodel | |
| 3. Lange termijn | |
| III. HET LAGERE SCHAALNIVEAU: | 9 |
| 1. Verkeer | |
| 2. Openbare ruimte | |
| a. Europaplein | |
| b. De Piazza | |
| 3. De torens (twin towers) | |
| 4. De randen: | |
| a. Het gezicht van de RAI | |
| b. Aansluiting met Wielingenstraat | |
| c. Aansluiting met Europalaan | |
| 5. Kop van de Rivierenbuurt | |

Verder gebruik van dit advies staat ieder vrij, mits dit gebeurt met bronvermelding

SAMENVATTING

De ARS is van mening dat de RAI voor Amsterdam een belangrijke functie vervuld. Daarom is het gerechtvaardigd tegemoet te komen aan zijn ruimtebehoefte op deze strategische plaats. Het gehele complex heeft sinds kort ook betekenis gekregen in relatie tot de Zuidas. Om aan de huidige ruimtebehoefte te voldoen ligt er nu een plan dat grote ingrepen in de infrastructuur in de omgeving noodzakelijk maakt. Er is daarbij sprake van een hoge investering voor een relatief kleine hoeveelheid nieuwe en extra tentoonstellingsruimte voor de RAI.

De ARS meent dat voor zo'n belangrijke ingreep en voor zoveel geld meer verbeteringen te behalen zijn dan het SPvE laat zien. Hij vindt dat het plan teveel op zichzelf gericht is en weinig flexibel is. Er moeten ontwerpalternatieven op diverse schaalniveaus geboden worden waarover de discussie alsnog dient plaats te vinden.

Zo is op het **grootstedelijk schaalniveau** de keuze voor hoogbouw (twin towers) niet gerelateerd aan de rest van de Zuidas en aan de ringstructuur rond de stad. Er wordt op dit schaalniveau ook geen rekening gehouden met eventuele doortrekking van het dokmodel voor de Zuidas, waarmee tevens belangrijke verbeteringen voor de groenstructuur (Amstelscheg) tot stand zouden kunnen komen. Ook is geen visie geformuleerd hoe op de langere termijn met uitbreidingen kan worden omgegaan.

Op het **schaalniveau van de omgeving** en het stadsdeel ontbreekt eveneens een aantal inzichten. Zo komt, ondanks de relatief dure ondergrondse verkeersoplossingen, nauwelijks een gunstig verkeersmilieu voor voetgangers (vooral rond het NS-station) tot stand. Voor het nieuwe Europaplein met een immense verkeersvrije ruimte blijkt nog geen helder idee te bestaan over gebruik en inrichting, terwijl door de vele hellingbanen en de RAI-bebouwing met de twin towers evenwel een flink aantal beperkingen wordt opgelegd.

De Piazza als enige doorloop in oost/west-richting blijkt niet te worden ingezet om de enorme enclave te doorbreken die door het vergrote RAI-complex ontstaat.

Over de twin towers bestaat binnen de ARS ernstige twijfel. Om tot een ontwerpvoorstel te komen behoort eerst een aantal andere zaken aan de orde te komen:

- hoogbouwstudies en scenario's op de schaal van de Zuidas en die van Berlage-zuid;
- de mogelijkheid om de hotelfunctie in andere bouwvolumes dan in torens onder te brengen;
- verantwoording voor het gemakkelijk switchen van één toren naar twee torens (twin towers);
- de redenen om de twin towers precies in belangrijke straatassen van Plan Zuid te situeren.

In een groot deel van de Kop van de Rivierenbuurt wordt niet overwogen om aan de RAI verwante functies te laten mengen met deze woonbuurt. Er zal daarom in dit opzicht slechts beperkt sprake zijn van aanhechting en overgang tussen RAI en buurt.

AANBEVELINGEN

1. Geef aan wat de essenties en bijzaken zijn en biedt daarmee handvatten voor alternatieven.
2. Neem de RAI-hoogbouw als casus binnen de lopende en beloofde hoogbouwstudie(s).
3. Blijf in overweging houden hoe eventuele verlenging van het dokmodel mogelijk blijft.
4. Geef hoofdlijnen van 'n mogelijke lange-termijn-opzet voor veranderingen en uitbreidingen.
5. Zorg dat het langzaam verkeer en de sociale veiligheid meer baat hebben bij de ondergrondse verkeersoplossing aan de ringweg: ook met het oog op de route naar het station RAI.
6. Kom gelijktijdig met een ontwerp en idee voor het functioneren van het Europaplein.
7. Verantwoord hoe de Piazza als schakel tussen het plein en het park kan functioneren.
8. Probeer voor de invulling van de Kop van de Rivierenbuurt vooral door andere dan woonfuncties integratie tussen de RAI en deze woonbuurt tot stand te brengen.



Secretariaat
Bezoekadres: Weesperplein 4, kamer 150
Postadres: Postbus 1316
1000 BH Amsterdam
Telefoon: 020 - 5206.322/323
Fax: 020 - 5206.325

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STADSONTWIKKELING

voorheen Raad voor de Stedebouw

ADVIES over het Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de RAI

Januari 2000
Adviesnr. 239
Serie2000, nr.1

I. INTRODUCTIE

1. Aanleiding

Aanleiding voor dit advies is de vraag naar een reactie op het SPvE voor de RAI en omgeving (opgesteld door de dienst RO sept.'99). Het SPvE vormt de onderlegger voor de 4e markante uitbreiding, deze keer aan de oostkant van het complex. Eerdere bouwfasen waren:

- 1961 start van Europacomplex (Europa- en Amstelhal), op de noordelijke helft;
- 1965 het Congrescentrum, het huidige middendeel;
- 1982 het Hollandcomplex (Randstad-, Delta- en Hollandhal), het zuidoostelijk deel;
- 1993 het Parkcomplex (Parkhal) aan de zuidwestelijke kant;

Het gaat om 30.000 m2 aan extra tentoonstellingsruimte en andere functies (nu 150.000 m2), een relatief kleine vergroting. De uitbreiding gaat gepaard met het opschuiven en ondergronds brengen van infrastructuur. Het betreft een totale investering (door RAI en overheid) van 1,5 miljard gulden.

Bij dergelijke investeringen (vergelijk de kosten voor de N/Z-lijn: 1,9 miljard) mag verwacht worden dat deze enerzijds in een toekomstperspectief worden geplaatst en anderzijds dat er evenredige verbeteringen voor de omgeving tegenover zullen staan.

Volgens de ARS staan de hoge kosten niet in verhouding tot navenant ontwerponderzoek, openbaar debat en keuzemogelijkheden voor stedebouwkundige verbetering in dit plangebied. Het publiek debat kan ook gestimuleerd worden door voldoende alternatieven in te brengen.

In zijn eerdere advies over de plannen voor de RAI en Europaboulevard (nr. 211; juli 1998) op een voorontwerp van de RAI-plannen kwam o.a. naar voren:

1. De zorg om de flank van de Amstelscheg, m.n. of het dokmodel op de lange termijn nog onder de Amstel kon worden doorgezet waar de Europaboulevard verdiept werd voorgesteld.
2. De wens meer dubbelgrondgebruik te realiseren bij de uitgebreide vloerbehoefte van de RAI.

Deze punten blijven in het nieuwe SPvE voor de ARS nog steeds zorgwekkend. Daarnaast geven ook de in het nieuwe plan ingebrachte hoge torens voor de ARS aanleiding tot een reactie.

2. Probleemstelling

Handvatten: Uit de plannen komen geen helder omschreven beslispunten naar voren, de onderdelen zijn nauw verweven. De RAI-uitbreidingsplannen gaan samen op met publieke investeringen, waarbij bouwvolumes geënt zijn op ondergrondse infrastructuur. Commentaar op de bouwvoornemens impliceert bijna automatisch ook het ter discussie stellen van ondergrondse oplossingen. De vrees voor zo'n sneeuwbaaleffect mag er niet toe leiden slechts marginaal commentaar te leveren. Het is de taak van alle betrokkenen, zowel van de gemeente als van de RAI, aan te geven waar handvatten tot keuzes en mogelijkheden tot verbetering zitten.

Schaalniveaus: Uit de bespreking in de ARS is naar voren gekomen dat het noodzakelijk is de effecten op de diverse schaalniveaus te onderscheiden. De ARS is van mening dat de brede erkenning van het belang van de RAI en zijn behoefte aan uitbreiding, een genuanceerde uitwerking op lokaal niveau niet in de weg hoeft te staan.

Vernieuwing: De vernieuwing van het RAI-complex laat een mix aan architectuurbeelden zien. Enkele hallen krijgen een face-lift terwijl andere het oude imago houden. Behalve in de vormtaal wordt ook op andere wijze niet duidelijk welke functionele vernieuwing de RAI nastreeft: Gaan de activiteiten verschuiven naar meer cultuur of entertainment dan wel menging ervan?

II. HET GROTERE SCHAALNIVEAU: de basis van de planvorming

De RAI is als grootschalig congrescentrum, expositieruimte en in toenemende mate ook als culturele voorziening van belang voor Amsterdam. De ARS onderschrijft dat belang, niet alleen vanwege de noodzakelijke aanwezigheid van zulke functies in de stad, maar ook vanwege de grote spin-off in bedrijvigheid en werkgelegenheid. Daar horen de nodige faciliteiten bij, waarvan de bereikbaarheid een bestaansvoorwaarde is.

Juist in de sfeer van de infrastructuur wordt er een grote stap voorwaarts gedaan door deze zoveel mogelijk ondergronds te brengen. Er wordt feitelijk te gelde gemaakt dat Amsterdam besloten heeft de N/Z-lijn langs de oostzijde van de RAI te laten lopen. Daar wordt een gedeeltelijke modernisering van de RAI aan vastgeknoopt. Tegelijk wordt op lokaal niveau erop ingezet om de Europaboulevard deels ondergronds te brengen, samen met aanvullend parkeerareaal. Dat verlicht tevens de verkeersdruk rondom de RAI, hetgeen de uitstraling van het complex ten goede komt.

Tegelijk verwacht de ARS dat het kader waarin zo'n zware functie voorwaarts wordt gestuwd, op het schaalniveau van de gehele stad en die van de Zuidas ligt. De RAI lijkt echter een apart planningstraject te doorlopen dat niet vanuit de centrale zone van de Zuidas is opgezet. De ARS denkt in ieder geval aan 3 invalshoeken die op dit grotere schaalniveau op elkaar geënt zouden moeten worden:

1. Hoogbouw: algemene filosofie

De opvatting van de ARS over hoogbouw is deze vanuit het niveau van de hele stad te beredeneren, zowel qua functie als vorm. Het lijkt erop dat de RAI door het opvoeren van de hotelfunctie in de vorm van hoogbouw zijn eigen belangen isoleert. Het SPvE gaat uit van een convention-hotel met 1000 kamers, uitgevoerd als 'twin towers', welke tevens als landmark moeten dienen. Hierover zijn opmerkingen uit 3 verschillende invalshoeken te maken:

a. Relatie Zuidas

Voor de ARS komt het plaatje nogal uit de lucht vallen. Hij mist de relatie met de Zuidas. Volgens de Visie op de Zuidas wordt in het kerngebied van de Zuidas toegewerkt naar een bundeling van hogere volumes. De RAI introduceert op enige afstand daarvan de afzonderlijk staande hoge twin towers als een geïsoleerd incident. Opvallend is dat de twin towers gesitueerd staan in de assen van de omliggende straten en daardoor de directe omgeving sterk domineren.

De ARS meent dat een meer structurele beschouwing en afstemming hier op zijn plaats is. In zijn advies over Hoogbouw-initiatieven¹) heeft de ARS aangedrongen op een breed kader waarbinnen dergelijke plannen moeten worden afgewogen. Er is momenteel binnen de Dienst RO een specifieke hoogbouwstudie gaande binnen de Zuidas, daarnaast is een studie op til over hoogbouw voor de gehele stad. Volgens de ARS zou het zinvol zijn het RAI-plan als case in deze studies op te voeren.

b. Meer scenario's

Specifiek voor de RAI-plannen wordt nog gewerkt aan een hoogbouweffectrapportage. Alleen de beelden van deze rapportage waren bij het maken van dit advies beschikbaar. Deze beelden gaan maar van één optie uit: nadruk op zichtbaarheid van de torens. Gevolg is dat elke opmerking over het beeld de RAI-planning dreigt aan te tasten. Om dit te voorkomen ware het beter enkele scenario's naast elkaar te hebben, b.v. één opgezet vanuit het centrale deel van de Zuidas, en een vanuit de beeldkwaliteit van Berlage Zuid.

c. Inbreng Amsterdamse ervaring

Ook mist de ARS de Amsterdamse ervaring opgedaan met de plaatsing van de eerste toren van de Nederlandse Bank uit de as van de Utrechtsestraat. Dit, volgens goed gebruik van de stedenbouwkundige opvattingen van Van Eesteren waarin hoge gebouwen wél een plaats konden krijgen, maar dan uit de as van de straat of laan geplaatst. Het nu gepresenteerde model gaat er te stellig vanuit dat de afsluiting van de Berlage-assen door deze twin towers een goede zaak is.

Er wordt verder niets gezegd over het teniet doen van de typisch Berlagiaanse karakteristieken: poorteffecten op de hoeken, b.v. waar de F.Bol- of Scheldestraat de Churchillaan kruist. Daar vallen op de simulatietekeningen deze hoekaccenten weg tegen de achtergrond van de hoteltorens. De ARS

¹ Advies over hoogbouwinitiatieven in Amsterdam; mrt 1999; adviesnr 225 (11)

vindt dit typerend voor het gebrek aan weging. In deze zin zijn ook de twin towers niet ter discussie gesteld. Er is van 1 hoge naar 2 iets minder hoge torens gegaan. Dat daarmee het volume toeneemt en de Berlage-assen absoluut worden dichtgezet, lijkt geen overweging om tot een beter alternatief te komen. De twin towers zijn mogelijk een oplossing voor de slagschaduw van een nog hogere toren, voor Berlage-Zuid zijn ze het niet.

Conclusie:

Er is sprake van een te sterk uit de RAI-opzet afgeleide hoogbouw. De noodzaak van een hotelfunctie wordt echter door de ARS niet betwijfeld. Zijn bezwaar richt zich uitsluitend tegen de vorm en de plaatsing van de hoogbouw: in de zichtlijnen van de directe omgeving.

Het SPvE mist alternatieve scenario's, zoals vanuit het kerngebied van de Zuidas en vanuit Berlage-Zuid. Ook heeft het een tekort aan intellectuele uitdaging die niet verder gaat dan van de oorspronkelijke éne toren er 2 te maken waarbij de ervaring, opgedaan in de spanning tussen Utrechtsestraat en Nederlandse Bank, niet wordt toegepast.

Om tot een beoordeling te kunnen komen is het noodzakelijk eerst de genoemde hoogbouwstudies af te ronden.

2. De flanken van de Zuidas: lengte van het dokmodel

Het dokmodel is het leidend thema van de Zuidas. De ARS heeft in zijn eerdere advies over de Zuidas gepleit om ook de flanken (aan de Schinkel- en de Amstelzijde) volwaardig bij de plannen te betrekken. De verkeerssituatie bij de RAI zal van invloed zijn op het open en groen kunnen houden van de Amstelscheg.

Inmiddels hebben velen kunnen zien hoe het dokmodel in Berlijn voor een nieuwe invulling van de Potsdamerplatz heeft gezorgd. Daar zijn bovendien de flanken met het Landwehrkanal (vgl. de Schinkel) en de Spree (vgl. de Amstel) in zijn geheel meegenomen. Dit vormt een goed voorbeeld voor de aanpak van de flanken in de Zuidas.

Gezien de concreetheid van de plannen van de RAI lijkt het erop dat het dokmodel voor het midden-deel van de Zuidas later uitgevoerd wordt dan het ondergronds brengen van de Europaboulevard. Daarom mag verwacht worden dat deze oostflank een voorbeeldfunctie gaat krijgen voor de Zuidas, terwijl het huidige ontwerp voor de auto en het langzaam verkeer nog zeker niet het vertrouwen van de ARS heeft.

Voor de ARS is in het SpvE nog steeds niet duidelijk gemaakt in hoeverre een verdiept liggende Europaboulevard wel/geen belemmering gaat vormen bij eventueel toekomstige verzwarening van de bundel infrastructuur (voor auto, trein en metro) van de Zuidas.

Tevens zou de ARS graag een toekomstidee zien, hoe op de lange termijn de groenstructuur van de Amstel gevrijwaard kan worden van verzwarening van infrastructuur en wat daartoe nu al in de planvorming moet gebeuren.

Conclusie:

Aangegeven moet worden hoe men denkt toekomstige uitbreidingen in infrastructuur op te kunnen vangen, juist op de plaats waar de verkeersbundel van de Zuidas kruist met de ondergronds gebrachte Europaboulevard.

De ARS verwacht van het SPvE dat het inzichtelijk maakt hoe deze RAI-uitbreiding samen gaat met het aantrekkelijk maken én open houden van de groene Amstelscheg.

3. Lange termijn

Het gaat nu om de laatste conventionele uitbreiding van de RAI op deze plek. De ARS heeft begrepen dat andere oplossingen in de huidige bedrijfsopzet minder aantrekkelijk zijn. Gezien het groeiverleden van de RAI ligt de verwachting voor de hand dat er enige tijd na de huidige uitbreiding weer behoefte aan vergroting zal zijn. De ARS kan de huidige uitbreidingsplannen, met alle ingrijpende consequenties voor de omgeving, echter alleen begrijpen vanuit het besef dat de RAI als kernfunctie voor Amsterdam als handelsstad op deze plaats gevestigd blijft.

Niettemin is de ARS benieuwd naar de toekomstvisie van de RAI voor de langere termijn.

Het komt de ARS voor dat, gezien het belang van de RAI voor de Amsterdamse regio, de vestiging hier op den duur alleen te behouden is via de bereidheid vergaande beslissingen te nemen. Daarvan heeft de ARS er in zijn vorige advies enkele genoemd, zoals:

- een eventuele uitbreiding boven de ringweg (A10);
- een sprong naar de zuidkant van de ringweg;
- meer dubbel grondgebruik binnen het bestaande complex.

Naast het feit dat de RAI heeft aangegeven dat zulke opties momenteel niet aanvaardbaar zijn, zullen ze in potentie moeten passen in de Zuidas. In elk geval mogen ze niet onmogelijk worden gemaakt.

Conclusie:

De indruk ontstaat dat het SPvE overwegend vanuit de huidige uitbreidingsbehoefte van de RAI is ontwikkeld. Voor- en nadelen voor de stad, de regio en de Zuidas en ook die van de aanliggende stadsdelen doen in de discussie niet voldoende mee.

Als afwegingsdocument voor ruimtelijke beslissingen schiet het SPvE tekort, omdat het geen relatie legt met de (on)mogelijkheden op de langere termijn. Daartoe zijn minstens ideeën over het toekomstig functioneren en ruimtegebruik noodzakelijk.

III. HET LAGERE SCHAALNIVEAU

1. Verkeer

De ambitie om de RAI, de omliggende buurten en het NS-station beter op elkaar aan te sluiten door ruimte te winnen op het auto-areaal en het autoverkeer logischer af te wikkelen juicht de ARS toe. Hij erkent dat met het ondergronds brengen van de Europaboulevard (voor doorgaand verkeer) en het scheiden van bestemmingsverkeer (voor RAI en buurt), die richting ingeslagen wordt. Ondanks deze ingrijpende verkeersoplossing ziet de ARS nog een aantal knelpunten. Het zijn de volgende:

Ⓒ Bij de gewijzigde verkeersoplossingen op en rond het **Scheldeplein**:

Ⓔ Het uiteenleggen van de verkeersbanen leidt tot een onduidelijk middenberm-gebied;

Ⓔ Het maken van de dubbele T-kruising naar Wielingenstraat en Scheldestraat, leidt tot een nog sterker verkeersaccent.

Ⓒ De ontstane verkeersbarrières op het **Europaplein**:

De tunnel-openingen met hellingbanen en de bovengrondse verdubbeling van de rijbanen (door het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer) zullen het Europaplein toch isoleren en slecht toegankelijk maken vanuit de Rivierenbuurt.

Ⓒ Knelpunten voor de voetganger bij de aansluiting met het **NS--station RAI**:

Ⓔ Het station wordt volledig omsloten door auto-infrastructuur en heeft daardoor voor voetganger en fietser een zeer slechte 'routing' en ontsluiting vanuit en naar de stad en de RAI.

Ⓔ Hoe kom je langs en door de enorme enclave die het RAI-complex vormt?

Ⓔ Wat betekent dit voor het oriëntatievermogen, gezien het bochtige looptracé, naar de nieuwe Europalaan?

Ⓔ Wat betekent een voetgangerstracé dat naar beneden uitkijkt over een bundel van 16 verkeersstroken: Wordt hier een verhevigde versie van het mr. Visserplein geïntroduceerd?

Ⓔ Wat blijft er over van de kwaliteit van de Groene Zoom?

Ⓒ Knelpunten voor de automobilist die **vanaf de A10** de stad inkomt:

De afslag A10 zal een ingenieuze verkeersconstructie worden, maar daardoor ook voor de gemiddelde automobilist die de stad niet goed kent de nodige alertheid vragen om bij het afslaan in korte tijd de juiste richting te kiezen. De complexiteit van de afslagen zal vergelijkbaar worden met die van Schiphol, maar dan gedeeltelijk ondergronds. Belangrijkste vraag is of de automobilist, naast een op het eerste gezicht redelijke veiligheid, ook voldoende tijd gegund wordt zich te kunnen oriënteren op de juiste weg.

Conclusie:

Resultaat van de RAI-uitbreiding is een zeer complex verkeersontwerp, in meerdere niveau's, voor een deel ondergronds. Dit zal een groot beslag leggen op de ruimte en met name ongunstig zijn voor het verblijfsklimaat van de voetganger bij het NS-station RAI. Dit behoeft meer aandacht en verbetering.

De toegang tot de stad wordt voor de automobilist ingewikkelder. De knoop zal zelf een aanzienlijk scheidende werking hebben. Dit betekent dat er veel sterkere ontwerpcapaciteit op gezet moet worden, met als opdracht: Hoe wordt deze verkeersknoop in het verdere stedelijk weefsel opgenomen en hoe is deze inpassing het best door de gemiddelde verkeersdeelnemer te bevatten?

2. Openbare ruimte

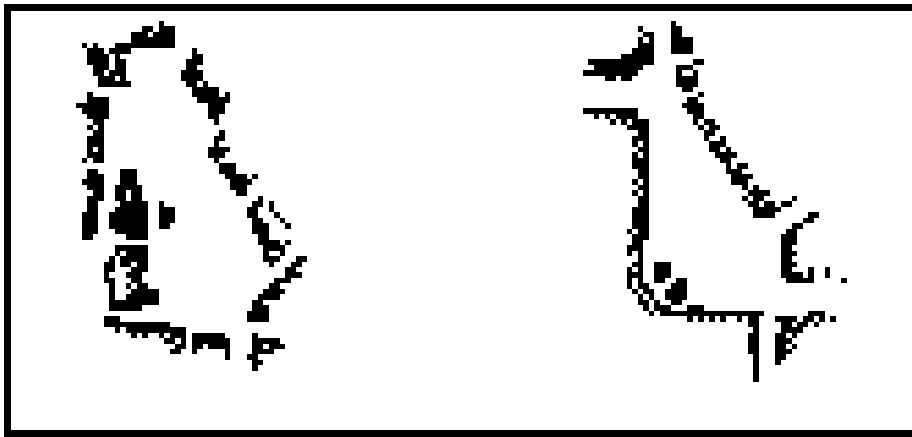
a. Europaplein

Het gaat om een relatief zeer groot plein. Qua oppervlak vergelijkbaar met het Museumplein, doch qua karakter en omgeving gaat het om een onvergelijkbare plek in de stad. De toegankelijkheid van het nieuwe plein wordt vele beperkingen opgelegd, vanwege de vele ondergrondse infrastructuur die ergens weer boven komt. In het plein zal nog veel ontwerp-energie gestoken moeten worden om tot een overtuigende inrichting te komen. Het karakter en de sfeer zullen bepalend zijn voor het openbare functioneren van dit plein. Aandachtspunten zijn:

- de relatie tot het centrale deel van de Zuidas: hoe kom je van hier naar daar?
- welke betekenis moet het krijgen voor respectievelijk: de stad, de buurt en voor de RAI?

De ARS maakt zich bezorgd over hetgeen het SPvE nu laat zien. Het plein zoals gepresenteerd kan niet anders dan als een 'RAI-plein' gezien worden: een plein dat geheel ten dienste staat van het goed functioneren van de tentoonstellingen, congressen en de hotelfunctie. Er wordt geen melding gemaakt voor welke mogelijke activiteiten/evenementen het plein gebruikt mag gaan worden: is het geschikt voor een circusvoorstelling, kermis, stedelijke manifestaties, etc? Of blijft het beperkt tot RAI-gerelateerde activiteiten waaronder Amsterdam Culinair, openlucht exposities e.d.?

Om een idee te krijgen van de mogelijkheden is het belangrijk te weten welke maat deze open ruimte heeft. Ter illustratie geeft de ARS hieronder een schaalvergelijking met het Museumplein die qua grootte vergelijkbaar, doch qua omranding en karakter geheel anders is.



Grootte van het Museumplein in vergelijking met het Europaplein

De ARS voorziet dat er naast de vele ondergrondse verkeers-ontsluitingen ook nog steeds bovengrondse ontsluitingen en voorrij-mogelijkheden zullen blijven bestaan. Bovengronds bestemmingsverkeer kan heel goed voor levendigheid op het plein zorgen mits dit het gewenste karakter en verblijfsklimaat ten goede komt.

Om tot een geslaagde pleinruimte te komen is het een voorwaarde dat er tijdig, d.w.z. gelijktijdig met het ontwerpen van de gebouwen, gewerkt wordt aan inrichtingsplannen, op basis van een reëel gevarieerd programma. In die pleinontwerpen zal duidelijk moeten worden wat de sfeer wordt, hoe de entree-functies erop aansluiten, in welke mate en waar de randen publiek-gericht moeten worden ingevuld.

Conclusie:

Er zal allereerst een karakter-bepaling voor het plein gedefinieerd moeten worden. Wordt het een nieuwe (regionaal gerichte) multifunctionele uitgaansplek voor Amsterdam? Of moet de sfeer gezocht worden in de kijkfunctie gecombineerd met uitloop voor de RAI-bezoekers? Afhankelijk van wat op de eerste plaats komt, kan een programma bepaald worden. Aan de hand daarvan kan aan een bijbehorend ontwerp gewerkt worden.

b. De Piazza

De Piazza vormt het 'hart' van de RAI en moet volgens het SPvE als semi-openbare doorgang, uitsluitend voor voetgangers, van Europaplein via Beatrixpark naar het hart van de Zuidas gaan functioneren. De doorgang moet een belangrijke loop- en wandelroute vormen naar het hart van de Zuidas: het gaat om een afstand van minstens 800 meter door het groen. Niet duidelijk wordt welke gevolgen dit heeft voor het Beatrixpark. In de plannen wordt deze verbinding ook niet specifiek in het RAI-ontwerp aan de zijde van het Beatrixpark meegenomen.

In de Piazza moeten winkeltjes de doorgaande voetganger en de congresgangers begeleiden. Deze publiekgerichte voorzieningen wil men voortzetten aan de nieuwe zuidelijke pleinwand.

In de huidige oostwest-doorgang mag nog worden gefietst, straks is dat voorbij en zal het primaat bij de voetganger liggen. Daarnaast is niet duidelijk wat de openingstijden voor het publiek zullen zijn. In elk geval zullen er geen nachtelijke openingstijden gelden.

De ARS meent dat hier, met de discussie over de onderdoorgang van het Rijksmuseum nog vers in het geheugen, van een zeer on-Amsterdamse oplossing sprake is. Via de Piazza ontstaat juist een prima gelegenheid om de enclave-werking van het RAI-complex te doorbreken. Daartoe moet minstens de doorgang continu voor alle langzaam verkeer toegankelijk blijven.

De eiland-werking van het RAI-complex wordt hieronder geïllustreerd door het complex te projecteren op een deel van het stadsdeel Oud-Zuid. Wat opvalt is de veelvuldige door-adering van het gekozen gebied, terwijl die op een even groot terrein als van de RAI nagenoeg ontbreekt.



Projectie van het RAI-complex op Oud-Zuid, om de grootte van de enclave te illustreren

Conclusie:

De Piazza zoals in het SPvE voorgesteld zal weinig bijdragen aan een verfijning van de doorgankelijkheid van het complex. Het gehele complex blijft sterker nog dan nu werken als een enclave in de stad. Ook zal duidelijk gemaakt moeten worden dat er sprake is van enige relatie tussen de functies op het openbare Europaplein en de interne voorzieningen binnen de Piazza. Pas door enige wisselwerking kan mogelijk van een oost/westrelatie gesproken worden.

3. De torens (twin towers)

In de eerdere plannen was nog sprake van één enkele toren. In het laatste model zijn twee niet evenhoge torens vlak naast elkaar opgenomen met een lichtspleet ertussen. Volgens de supervisor van de Zuidas kunnen 2 torens zich engageren met de stad terwijl een solitaire enkelvoudige toren zich juist van de stad distantieert.

Het gaat echter om dicht opeenvolgende torens, waardoor vanuit bepaalde invalshoeken zo'n duo-toren ervaren wordt als één dikke toren.

De ARS betwijfelt of dit ontwerp uit overtuiging is ontstaan. Hij heeft de indruk dat het vooral door een logistiek programma is bepaald, dat noodzakelijk hoort bij een convention-hotel van minstens 1000 kamers. In ieder geval ligt er nu een uiterst moeilijke, primair stedenbouwkundige en vervolgens ook architectonische opgave. Die volgorde lijkt nu omgedraaid.

De torens veroorzaken schaduw op het openbare plein. De situering en de hoogte van de torens maken dat juist gedurende de middaguren deze schaduw op het meest toegankelijke deel van het plein valt. Over de eventuele windhinder tengevolge van de torens is nog niets bekend.

Met het oog op deze effecten valt ook te overwegen om de opgenomen hotelfunctie ergens in de Kop van de Rivierenbuurt te situeren, b.v. in plaats van de hoge kantoorwand. Daardoor zou tevens meer aanhechting met de Rivierenbuurt kunnen ontstaan.

Het SPvE situeert de torens precies in het midden op de assen van respectievelijk de Kennedylaan, de Rooseveltlaan en de Scheldestraat. Al deze straten en lanen liggen in het z.g. Plan Zuid, ontworpen door Berlage, waar veel in Amsterdamse School-architectuur werd gebouwd. Uit de vogelvluchtschetsen van Berlage is te zien dat hij op de einden van belangrijke assen (Vrijheidslaan+Minervalaan) een bijzonder monumentaal gebouw voor ogen heeft gehad. Uit deze schetsen blijkt dat het daarbij beslist niet ging om torenbouw.

Dit kan te maken hebben met de opvatting dat de Amsterdamse School-stijl vereist dat het vrij houden van de straateinden in de assen de lengtewerking ten volle tot zijn recht laat komen. Door het plaatsen van torens in de assen zouden de straten visueel verkort worden.

Voor verdere verduidelijking van de opvattingen van Berlage en de architecten van de Amsterdamse School heeft de ARS aan de ARM gevraagd de architectuur-historische argumenten uit te werken. Het gaat hier om de zorgvuldige behandeling van een cultureel erfgoed van formaat.

Conclusie:

De architectonische opzet (twin towers) trekt een zware wissel op de stedenbouwkundige uitstraling van Berlage-Zuid. De situering van de torens op het kruispunt van assen moet zowel vanuit het stedenbouwkundig, architectonisch als vanuit historisch oogpunt worden beschouwd. In dit opzicht zijn er onvoldoende argumenten aangedragen voor een zo vergaande invulling die Berlage-zuid als internationaal erfgoed, vergelijkbaar met de binnenstad, zal domineren. Mogelijke alternatieven dienen alsnog voorgelegd te worden.

4. De randen

a. Het gezicht van de RAI

Het gezicht van de RAI wordt getoond aan het Europaplein en in tweede instantie aan het Beatrixpark. Alle overige wanden worden 'ingepakt' door nieuwe functies.

De nieuwe zuidelijke wand aan het Europaplein wordt voorzien van toegevoegde publieksgerichte voorzieningen en uitgevoerd in een afwijkende vormtaal. Dit moet tezamen met de twin towers en de Piazza er voor zorgen dat vooral in deze binnenhoek (de 'dode' hoek) van de pleinruimte levendigheid gaat ontstaan, ook in de avonduren.

Er is voor gekozen om aan de zijde van het Beatrixpark geen forse wand (geen hotel) te bouwen. Het complex lijkt verder te worden 'ingepakt' met woningbouw (aan Wielingenstraat en Europalaan). Het complex kan zelf echter mooi en belangrijk genoeg zijn. De RAI-wanden zouden evenzeer een etalagefunctie kunnen hebben, i.p.v. ze te verhullen met woningbouw als randbebouwing.

Conclusie:

De ARS verwacht dat de geplande voorzieningen aan de pleinzijde alsnog in een visie op het karakter van het Europaplein verantwoord worden en dat verder dit karakter gecombineerd kan worden met het gezicht van de RAI.

Het is de ARS overigens niet duidelijk wat het motief is om het zicht op het RAI-complex te beperken tot de pleinvand en de parkzijde.

b. Aansluiting met de Wielingenstraat

Aan de zijde van de Wielingenstraat worden boven de plint van laad/losvoorzieningen voor de RAI woningen opgenomen. Het gaat hier om 80 tot 160 woningen. De woonfunctie aan deze noordelijke rand van de RAI geeft wellicht enige aanhechting aan de omgeving en zal de sfeer in de Wielingenstraat ten goede komen. De ARS vraagt zich echter af of de bewoners van deze hoog gelegen woningen blij zullen zijn met het uitzicht vanaf hun zuid georiënteerde balkons over een zee van daken van de hallen van het Europacomplex.

Volgens de ARS is het te overwegen om op deze plek de hotelfunctie te situeren.

Conclusie: De ARS ziet met een woonfunctie aan deze zijde verbeteringen ontstaan, doch hij heeft nog onvoldoende zicht op het micro-milieu op de begane grond, m.n. onder het parkeerdek. Tevens heeft hij vraagtekens over de uitzichtkwaliteit van de woningen zelf.

c. Aansluiting met de Europaboulevard (-laan)

Er ontstaat een nieuwe straat (Europalaan) tussen de RAI-uitbouw en de Rivierenbuurt met een 37 meter breed profiel. De bebouwing aan weerszijden is ongeveer even hoog (38 meter) als de breedte van het profiel. In het SPvE wordt gesproken over de sfeer van een stadsstraat, welke ingevuld wordt door bestemmingsverkeer, vrije trambaan en aan weerszijden vrije fietspaden.

Een dergelijk straatprofiel is nauwelijks te vergelijken met andere straten in Amsterdam. Qua maat lijkt die nog het meest op de Weesperstraat (ter hoogte van de Nwe Kerkstraat). Deze straat heeft echter geen vrije trambaan en wel een sterk doorgaand autoverkeerskarakter.

Over de mogelijkheden om in de plint van de gevels van de Europalaan allerlei voorzieningen (bedrijven en winkels) op te nemen is het SPvE nogal vaag. Het biedt in elk geval geen garanties voor een publiekgerichte uitstraling.

Conclusie:

De nieuwe stadsstraat (Europalaan) is het gevolg van de uitbreiding. Het karakter van die straat lijkt echter nog niet duidelijk gemotiveerd. Het functioneren als aanlooproute tussen het NS-station en de RAI c.q. het Europaplein komt niet tot uiting.

Het wonen wordt als afkadering van de uitbreiding gebruikt, maar staat los van de eigenlijke RAI-plannen.

5. Kop van de Rivierenbuurt

In de Kop van de Rivierenbuurt worden vooral woningen opgenomen. Het zou gaan om ca. 250 woningen. De woningen van het RAI-programma worden vooral gerealiseerd in dit deel van de Rivierenbuurt. Het gaat om omzetting van de huidige functies (voorzieningen) die nu nog aan de oostkant van de Europaboulevard liggen. Deze bovenwijkse voorzieningen hebben blijkbaar geen nut meer. De productie van woningen vloeit op zich niet noodzakelijk voort uit de RAI-plannen. Ook los van de RAI-plannen zouden deze voorzieningen door woningen vervangen kunnen worden.

De verkavelingsopzet van de woningen sluit aan bij de bestaande woonbuurt. In de door de groene wandelweg ontstane wig langs de A10 worden woningen gecombineerd met kantoren (in gebogen wand in 8 lagen, als geluidsscherm).

Voor de bestaande HTS is, voorlopig althans, de onderwijs-bestemming vastgelegd. Voor de toekomst wordt op deze plek functiemenging (combinatie van woningen en kantoren) niet uit gesloten. Op kortere termijn blijft de HTS (door de onlangs vastgestelde onderwijsfunctie in het bestemmingsplan) op z'n plaats en krijgt zelfs mogelijkheden voor uitbreiding. Deze voorziening blijft er dus liggen als een eilandje in de nieuwe kop van de Rivierenbuurt. In deze opzet draagt hij weinig bij aan de gewenste aanhechting tussen buurt en RAI.

Conclusie:

Volgens de ARS heeft de bouw van woningen in de Kop van de Rivierenbuurt geen directe relatie met de plannen voor de RAI, er zijn nog vele andere invullingen op deze plek denkbaar. De aanhechting tussen RAI en Rivierenbuurt zou door andere dan woonfuncties versterkt kunnen komen.

drs. F.M.C. v.d. Ven (voorzitter a.i.)

drs. B.B.J.Huls (secretaris)