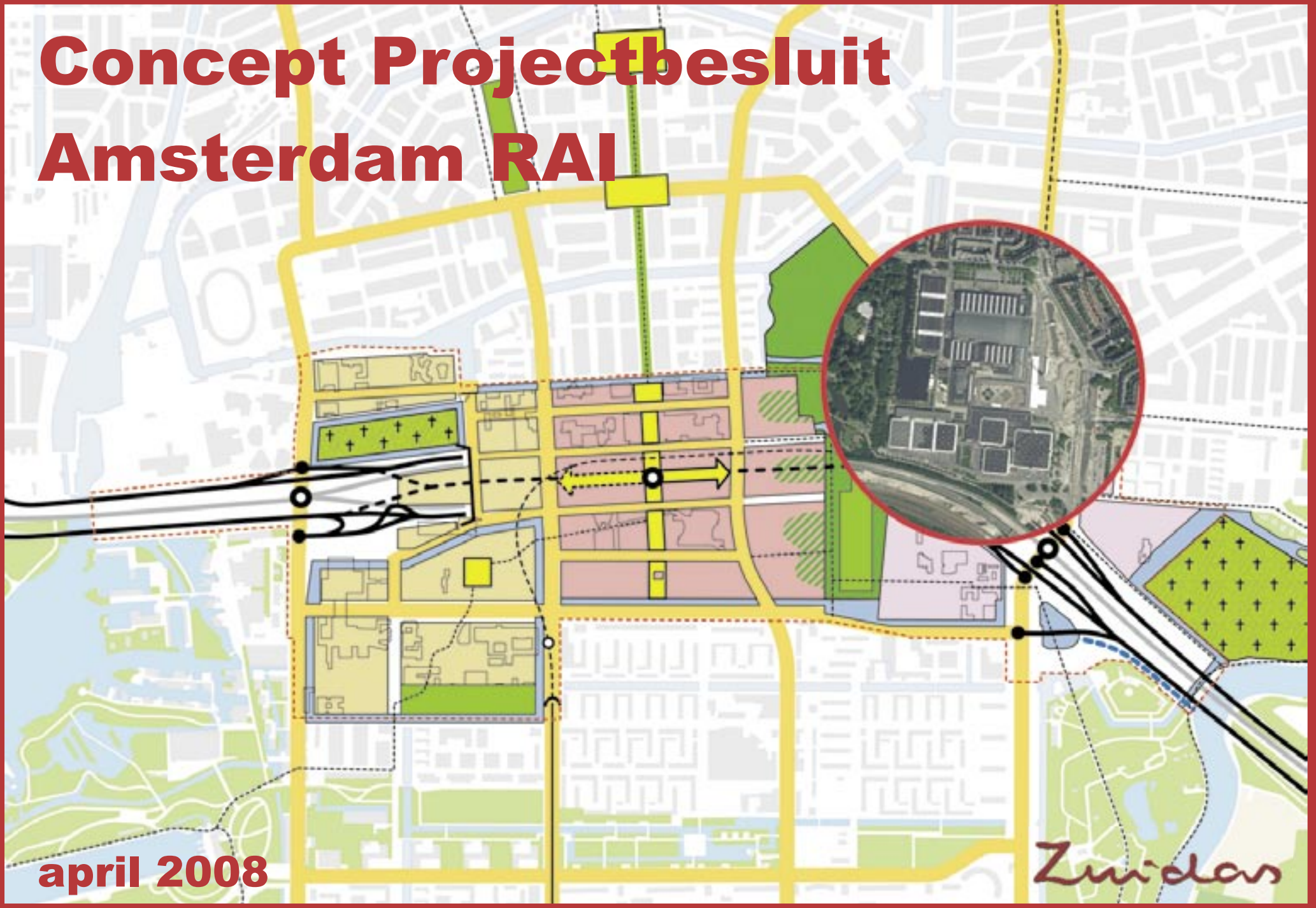
Concept Projectbesluit Amsterdam RAI



april 2008

Zuidas

Inhoud

1. Inleiding **5**

2. Plangebied **7**

3. Plankader **11**

4. Gewenste ontwikkelingen **13**

5. Stedenbouwkundige opgave **15**

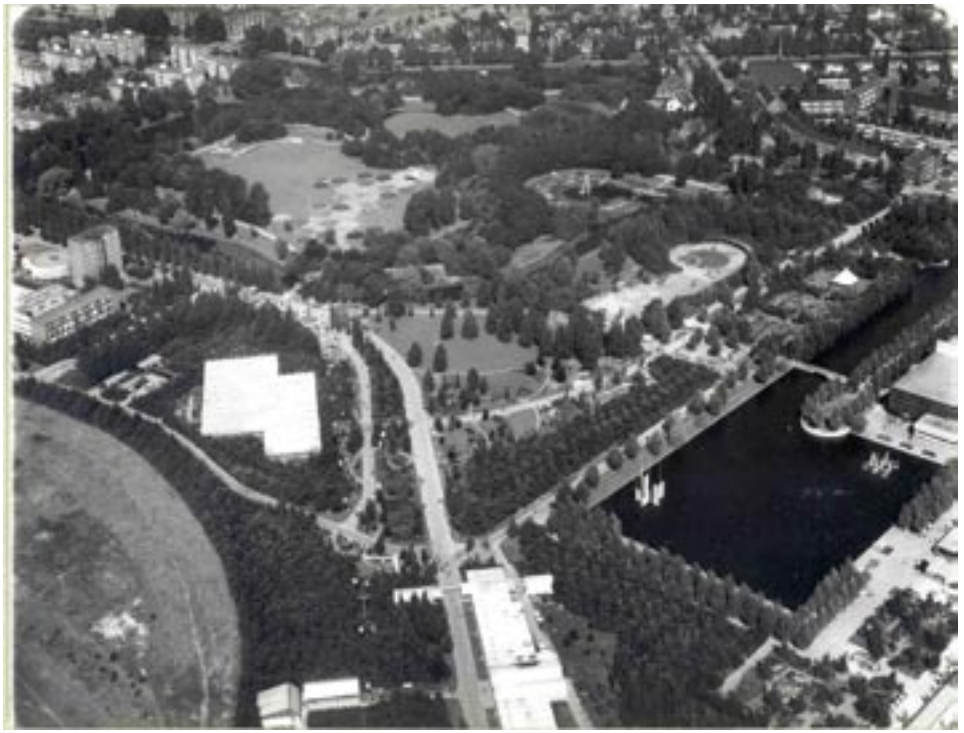
6. Randvoorwaarden **19**
- 6.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden
- 6.2 Randvoorwaarden Inrichtingsplan RAI
- 6.3 Randvoorwaarden: Verkeer, parkeren en infrastructuur. Bereikbaarheid en verkeer
- 6.4 Randvoorwaarden: Milieu, duurzaamheid en ecologie
- 6.5 Randvoorwaarden: Externe veiligheid
- 6.6. Randvoorwaarden: Archeologie

7. Grondproductie **27**
- 7.1 Grondeigendom
- 7.2 Grondexploitatie
- 7.3 Kosten en opbrengsten

8. Vervolgtraject / Planning **28**

Bijlage: Programma van Eisen Openbare Ruimte **29**

Colofon **31**



RAI tijdens Floriade 1972

1 Inleiding

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de Gemeenteraad in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is de RAI.

De RAI is een congrescentrum met een unieke ligging, zo midden in de stad. Dat is een meerwaarde voor bezoekers, maar maakt aan de andere kant ook dat uitbreiden zeer beperkt mogelijk is en alleen plaats kan vinden op eigen terrein. De RAI richt zich daarom op het kwalitatief verbeteren van het complex. In dat kader is er behoefte aan een lange termijn visie op het functioneren en de ruimtelijke expressie van de RAI. Belangrijke onderdelen daarvan zijn de verbetering van de openbare ruimte rondom de RAI, het ontstaan van een tweezijdige oriëntatie en de mogelijkheden tot een kwalitatieve verdichting in het gebied van de RAI.

In dat kader heeft de RAI de wens om naast de nu in aanbouw zijnde Expofoyer, een hotel met congresfaciliteiten te realiseren om gasten nog beter van dienst te kunnen zijn. Gezien het feit dat Amsterdam gemeentebreed te weinig hotelkamers heeft en het RAI-terrein de ruimte biedt voor toevoeging van een hotel, onderschrijft de gemeente de wens en de keuze voor de locatie van een hotel. Een eerste verkenning van de RAI laat zien dat er in de markt ruimte is voor 800 hotelkamers op het RAI-terrein.

Tevens dient te worden onderzocht of het mogelijk is een kerkelijk centrum in te passen ter vervanging van de Christusgeboortekerk aan de Prinses Irenestraat, die ondermeer gebruikt wordt door het genootschap ‘Maria, Vrouwe van alle Volkeren’. De nabijheid van de kapel aan de Diepenbrockstraat en de historische betekenis van de RAI voor de Mariabeweging maken dat het RAI gebied daarvoor een interessante locatie is.

In het voorliggende Projectbesluit wordt bepaald onder welke voorwaarden het realiseren van een hotel en een kerkelijk centrum op deze locatie mogelijk is. Tevens dient er een verbeteringsslag plaats te vinden van de openbare ruimte. Naast de uitbreidingswensen wordt namelijk algemeen onderkend dat de openbare inrichting van het RAI-terrein een kwaliteitsslag verdient. Het terrein kan door een andere inrichting meer eenheid uitstralen, de routes voor publiek kunnen beter geaccentueerd worden en gescheiden van logistiek verkeer. Zowel vanuit de RAI als vanuit de gemeente bestaat de wens om een Programma van Eisen op te stellen en een ontwerp te maken voor de openbare ruimte van de RAI met bijzondere aandacht voor het Europaplein. Hierbij ligt een rechtstreekse koppeling met de oplevering van de diverse bouwterreinen die de komende jaren door de bouw van de Noord/Zuidlijn weer kunnen worden ingericht.

Het Projectbesluit is de eerste formele stap in de ontwikkeling van het RAI-gebied, een belangrijk onderdeel van het grootstedelijke project Zuidas. Het Projectbesluit wordt na advies van de Centrale Stad op stadsdeelniveau vastgesteld en bevat randvoorwaarden voor de verdere plan- en besluitvorming op centraal niveau.
Aansluitend op het Projectbesluit stelt de gemeente een Uitvoeringsbesluit voor de onderdelen hotel en kerkelijk centrum op, dat fungeert als stedenbouwkundig programma van eisen.

Achtereenvolgens wordt in dit Projectbesluit ingegaan op de huidige kenmerken van het plangebied, de algemene uitgangspunten uit de Visie Zuidas 2004, de uitgangspunten uit de concept Visie Zuidas 2007, de gewenste ontwikkelingen, de stedenbouwkundige opgave en randvoorwaarden, milieu, duurzaamheid en ecologie, verkeer en infrastructuur, de grondproductie, het vervolgtraject en de planning.

Plangrenzen

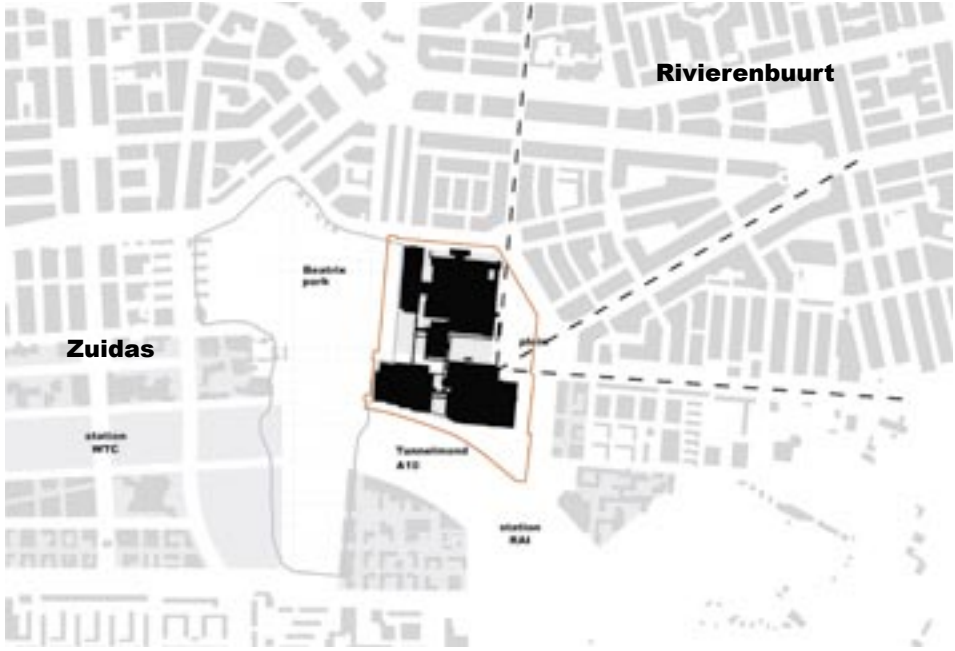
2 Plangebied

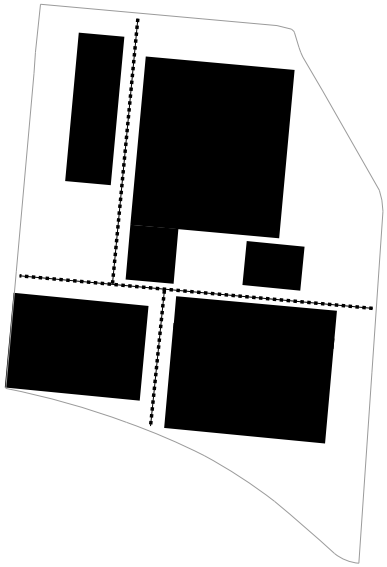
Ligging
De RAI ligt ten oosten van het centrumgebied van Zuidas. De grenzen van het complex worden globaal gevormd door de Wielingenstraat in het noorden, de ringweg A10 in het zuiden, het Beatrixpark in het westen en de Europaboulevard/-plein in het oosten. Het plangebied beslaat een totale oppervlakte van circa 250.000 m², waarvan thans 87.000 m² is bebouwd.

Geschiedenis
Het plan Berlage voorzag voor Amsterdam Zuid niet in een RAI. De Rooseveltlaan liep ongestoord door naar het westen. Ten zuiden van deze laan lag het (Beatrix)park. De beoogde structuur van de stad was duidelijk zichtbaar maar dit deel van het plan werd niet uitgevoerd. In de tijd van Van Eesteren is het Beatrixpark ontworpen en gerealiseerd. Het park kreeg een veel noordelijkere locatie dan bij Berlage. De Boerenwetering was in het park gelegen. Vervolgens kwam het eerste deel van de RAI in 1961 (architect Bodon) wat ertoe leidde dat de delen van het park ten oosten van de Wetering geïntegreerd moesten worden in het westelijke deel. Later is met de aanleg van het grondlichaam voor de A10 en het spoor de Boerenwetering en de ruime groene verbinding met het Amstelpark onderbroken en is de waterkom ontstaan.
De waterlopen binnen het plangebied maken deel uit van het boezemwatersysteem. Binnen het plangebied bevindt zich de Boerenwetering, die de afvoerfunctie van het oppervlaktewater vervult. De Boerenwetering mondt aan de zuidzijde uit in een waterkom, die een waterbergings- en afvoerfunctie heeft. Aan de westzijde van het plangebied staat de Boerenwetering in verbinding met het Beatrixpark en aan de noordzijde met het Amstel Kanaal.

Huidige functioneren
Momenteel wordt het plangebied gekenmerkt door de aanwezigheid van het RAI-complex, bestaande uit een internationaal beurs- en congrescentrum en tentoonstellingshallen.
Het voorplein aan de oostzijde van de RAI (Europaplein) werd tot voor kort voornamelijk voor parkeren en tijdelijke evenementen gebruikt, maar momenteel wordt hier station RAI van de Noord/Zuidlijn gebouwd.
Aan de westkant grenst de RAI met de achterkant van het complex aan het gemeentelijk monument Beatrixpark.
De oriëntatie van het complex is gericht op het oosten, terwijl het gebied binnen de ontwikkeling van Zuidas een schakel vormt tussen Rivierenbuurt en Zuidas.

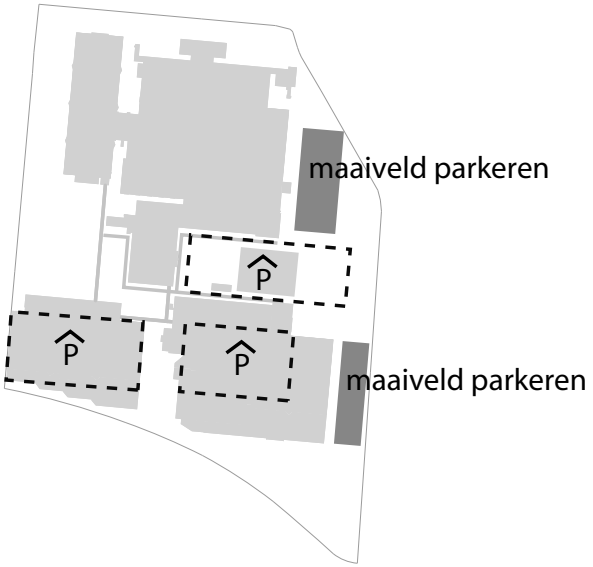
Positie RAI; schakel tussen Rivierenbuurt en Zuidas





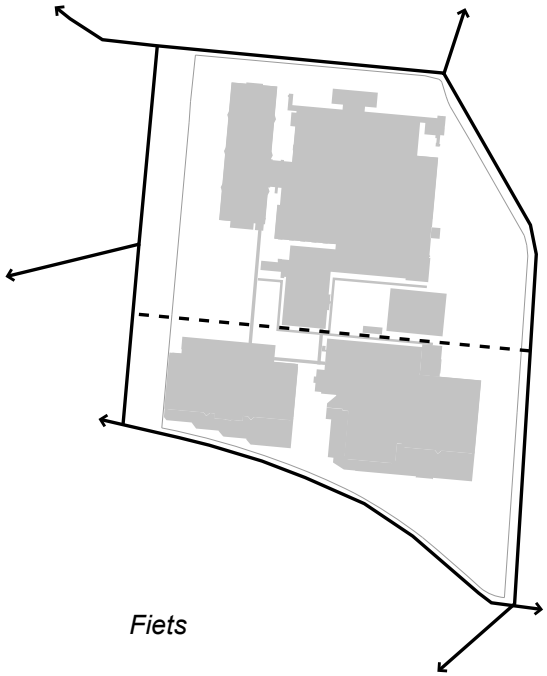
Compositie

Bebouwing

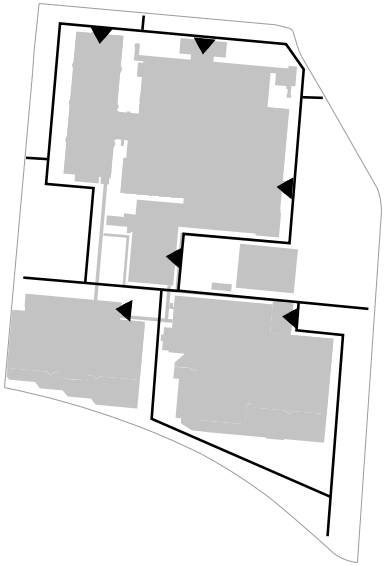


Parkeren

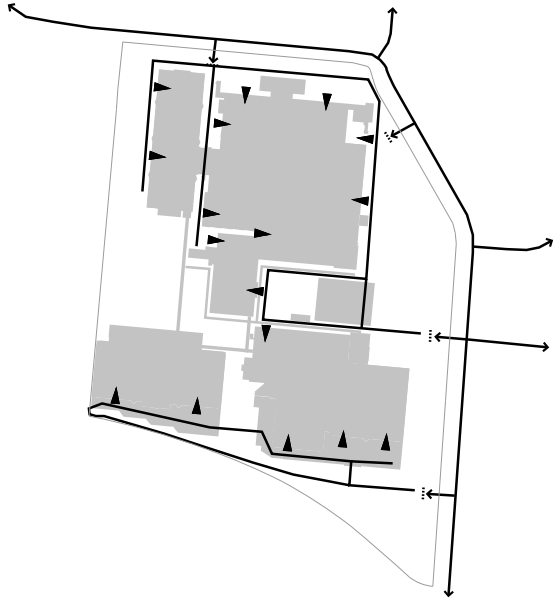
Aan de noord- en zuidkant van het complex concentreren zich de hallen met de interne en externe ontsluiting. In het centrum van het complex bevindt zich de congresruimte rondom een open ruimte. Zowel de hallen als de congresruimte zijn met elkaar verbonden via aparte circuits, een beurscircuit aan de buitenzijde en een congrescircuit aan de binnenzijde. De RAI is in de loop van de tijd een min of meer gesloten gebied geworden met de huidige oost-west verbinding als letterlijke ‘flessenhals’. Aan de westkant, tegen het park, is een onaantrekkelijke achterkant is ontstaan. Maar de RAI is ook een succesvol bedrijf dat veel bezoekers naar Amsterdam haalt. De opgave is de RAI stedenbouwkundig ‘in de stad’ te zetten zonder dat het functioneren van de RAI wordt belemmerd.



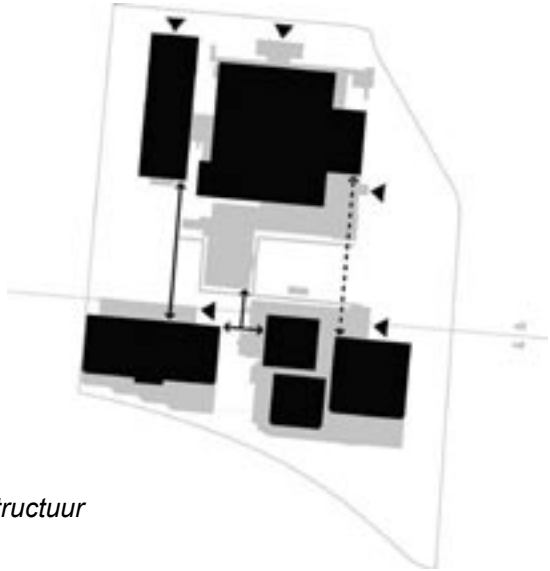
Fiets



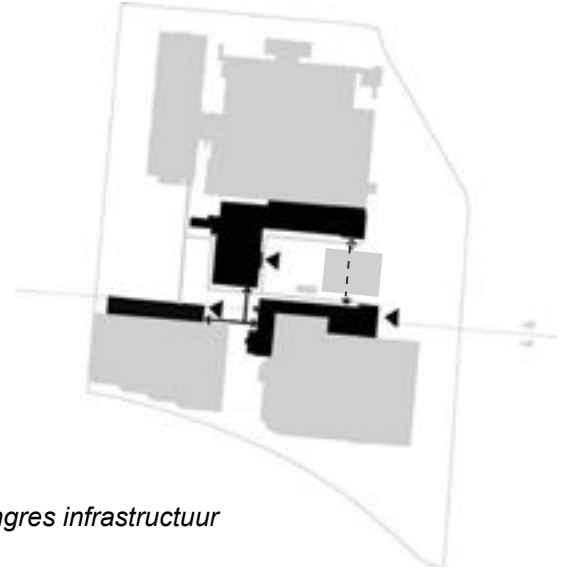
Voetgangersroutes en entrees RAI



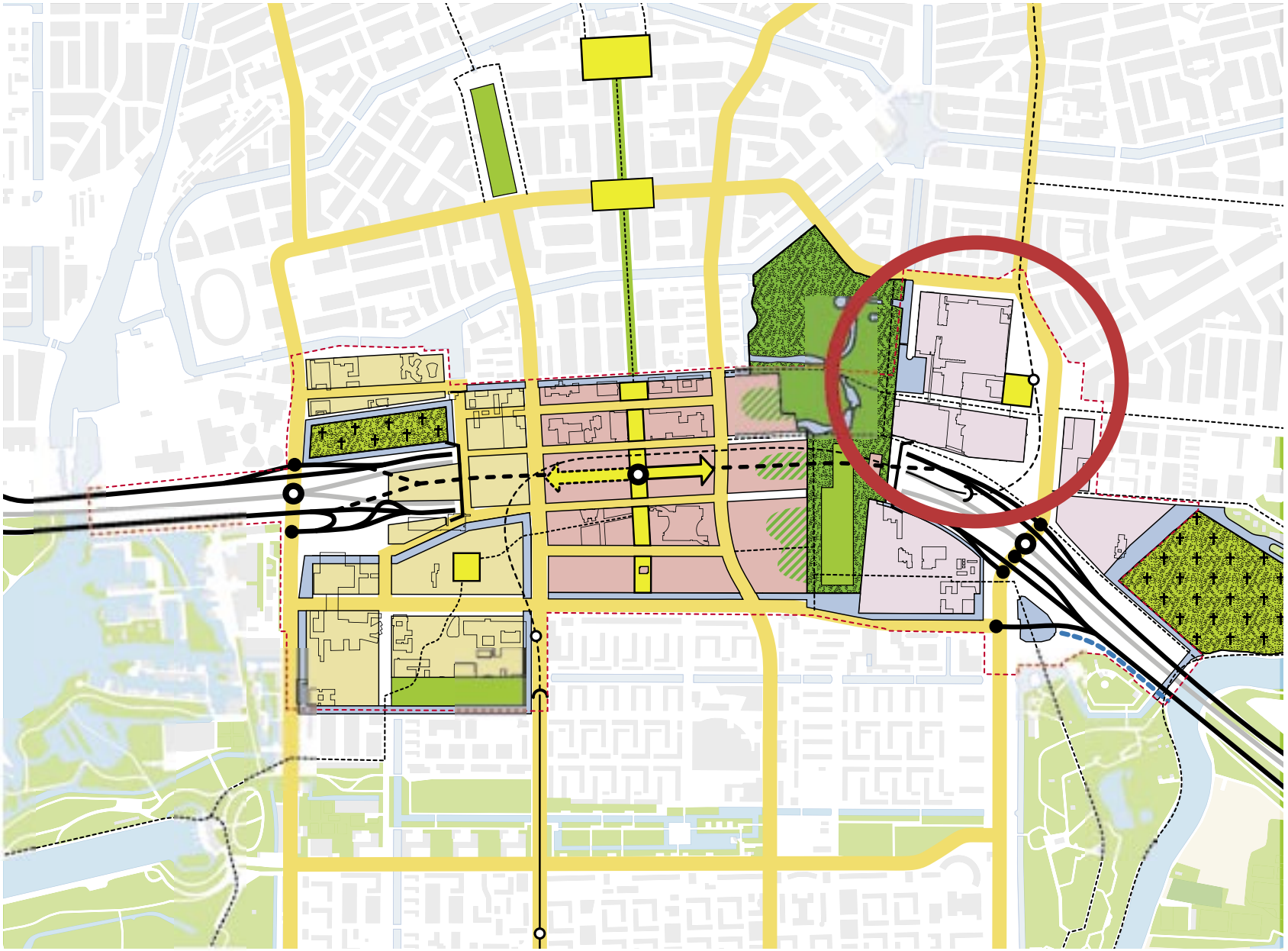
Laden en lossen / werkterrassen



Expositiehallen infrastructuur



Congres infrastructuur



Visie Zuidas 2007

Algemene uitgangspunten

Concept Visie Zuidas 2007
Inmiddels ligt er een concept Visie Zuidas 2007. De ambitie van Zuidas is daarin als volgt verwoord: een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure met Amsterdamse kwaliteit.
Om de ambities te verwezenlijken worden acht sleutelbegrippen onderscheiden.

De inzet is een stedelijk kwalitatief hoogwaardig centrum te maken dat:

- verbindend is
- continuïteit biedt
- flexibiliteit mogelijk maakt, kwaliteit heeft
- identiteit kent
- efficiënt is
- levensvatbaar is
- verantwoordelijkheid neemt

Deze sleutelbegrippen zijn de rode draad voor de vier lagen waaruit het concept voor Zuidas opgebouwd is. De vier lagen hebben betrekking op ten eerste een raamwerk openbare ruimte dat continuïteit en kwaliteit biedt, ten tweede de netwerken die verbindingen leggen en de basis zijn voor levensvatbaarheid, ten derde een programmatische invulling die efficiënt is en economisch perspectief biedt en tenslotte de bouwwijze die vorm geeft aan deze identiteit, kwaliteit en flexibiliteit.

Nota Hotelbeleid 2007-2010
De RAI dreigt door het gebrek aan betaalbare hotelkamers in Amsterdam grote congressen en conferenties te verliezen aan concurrerende steden. In de in november 2007 vastgestelde Nota Hotelbeleid 2007-2010 onderschrijft de gemeente dit. In deze nota wordt de ambitie neergelegd om voor 2015 9000 hotelkamers aan de stad toe te voegen. Uitdrukkelijk wordt hierbij aangegeven, dat hiervoor ook locaties in de stadsdelen buiten het centrum gezocht zullen worden.

Bestemmingsplan
De gronden waarop het project betrekking heeft, zijn gelegen binnen het gebied dat aangewezen is als grootstedelijk project Zuidas, waarvoor publiekrechtelijke bevoegdheden in het kader van onder andere de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn toegekend aan de centrale stad.
Deze gronden vallen binnen het bestemmingsplan “RAI e.o.”. Dit bestemmingsplan voorziet echter niet in de ontwikkeling van een hotel en een kerkelijk centrum. Er zal hiervoor een voorbereidingsbesluit genomen dienen te worden.

Alle ruimtelijke ingrepen dienen te voldoen aan de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de oprichting van de onderneming Zuidas.

Legenda Visie Zuidas 2007

Programma

Openbare Ruimte	160.000 m^2	
Hotel	40.000 tot 55.000 m^2	250 tot 400 parkeerplaatsen, ntb in relatie tot overige parkeerplaatsen RAI
Kerkelijk Centrum	800 m^2	
Expofoyer	11.000 m^2	in aanbouw

4 Gewenste ontwikkelingen

De RAI is een belangrijke voorziening in Zuidas en heeft een functie op stedelijk, regionaal en internationaal niveau. Jaarlijks trekt de RAI circa 2 miljoen bezoekers. De veranderende context vraagt om een meer extern gerichte organisatie. De RAI maakt deel uit van Zuidas Oost, een gebied dat in programmatisch opzicht vooral bestaat uit voorzieningen waar een veelheid aan evenementen en entertainment uit voortkomen. De RAI is hier één van de publiekstrekkers die, meer dan nu het geval is, extern gericht zou moeten zijn, zodat er meer levendigheid op straat gaat ontstaan. Er ontbreekt in dit deel van Zuidas nog een samenhang tussen de drie deelgebieden Vivaldi, Kop Zuidas en de RAI. Door de extern gerichte ontwikkelingen van de RAI, de herinrichting van het Europaplein, de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de herinrichting van de Europaboulevard kan de Europaboulevard een verbindende factor vol allure gaan vormen en gaan functioneren als entree van de stad. Door het versterken van de verbindingen binnen het RAI-gebied, bijvoorbeeld door het versterken van de hoofdroutes en het situeren van gebouwen met plintvoorzieningen, bijvoorbeeld een hotel, kan een bijdrage geleverd worden aan een grotere samenhang en de eenheid van het hele gebied.

RAI: Openbare ruimte

Er is een steeds grotere behoefte en tendens om de publiekszone en de logistieke afhandeling voor zover mogelijk van elkaar te scheiden. Een betere inpassing in de stadsplattegrond inclusief Zuidas, betekent het opwaarderen van de openbare ruimte en aansluiting op het park, accentuering van de parkzijde tot een voor- in plaats van achterkant, en het accentueren van de centraal gelegen oost-west zone als publieke ruimte met (commerciële) publieksfuncties. De zone waar al een fietsroute aanwezig is, biedt de meeste kansen voor een betere aantakking aan de bestaande stedelijke structuur. Voor de publiekszone komt daarmee een accent te liggen op het middengebied, de oost-west zone van het RAI-complex.
Om de RAI toekomstvast te laten functioneren binnen Zuidas dienen de inrichting en ontwikkeling van het terrein van de RAI een kwaliteitsslag te ondergaan. Mogelijkheden daarvoor moeten worden gezocht in het creëren van meer eenheid in de inrichting van de openbare ruimte en de integratie van de RAI in de omgeving door duidelijker herkenbare structuren neer te zetten.

Europaplein

Het plein is nu voor een deel bouwterrein/bouwput van de Noord/Zuidlijn en dient opnieuw te worden ingericht. Het dient een inrichting te krijgen die de verschillende functies van verblijfsruimte, parkeren, logistiek en exposeren op verschillende tijdstippen mogelijk maakt.

Europaboulevard

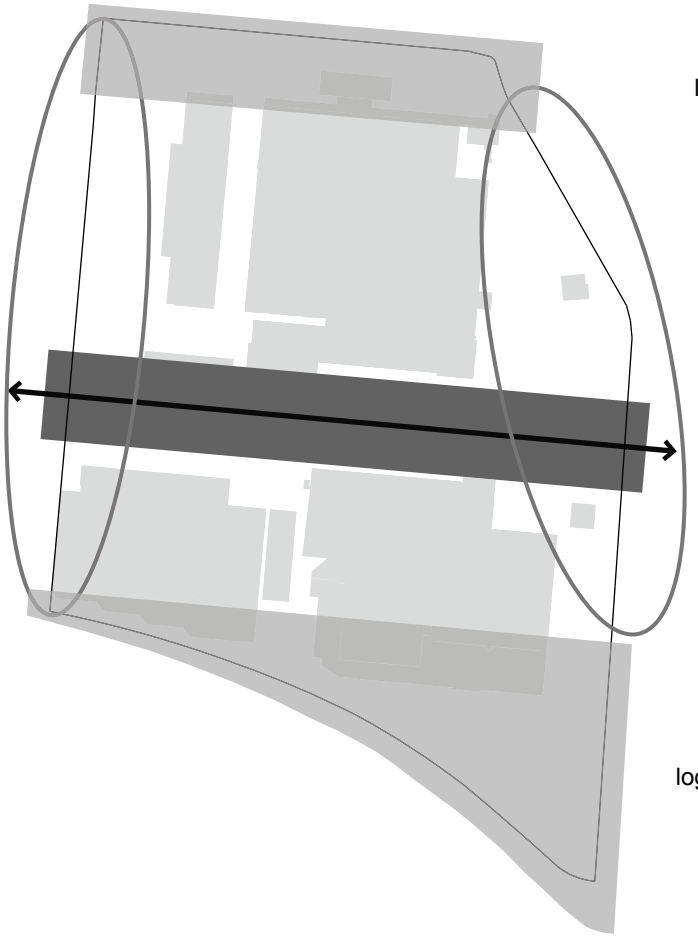
Het streven is een Amsterdamse ‘Avenue des Champs-Élysées’ te maken over de hele lengte van de Europaboulevard van de afslag A10 tot en met het Scheldeplein. ‘Amsterdams’ staat hierbij voor de menselijke maat, met groen aan beide zijden en met een reeks van pleinen. Het zal er aangenaam zijn om te verblijven mede doordat de openbare ruimte overzichtelijk wordt ingericht en de verlichting wordt verbeterd.

RAI: Hotel

Voor de inpassing van een hotel op het RAI-terrein zijn diverse locaties onderzocht en beoordeeld. Gekeken is naar vorm en massa van de mogelijke kavel, belemmeringen vanuit de logistiek of bijvoorbeeld ondergrondse ligging van de Noord/Zuidlijn, zichtbaarheid, bijdrage aan het congrescircuit en versterking van de oost-west as.
De locatie aan de kant van het Beatrixpark biedt de mogelijkheid om met behulp van het hotel de achterzijde van de RAI te transformeren in een voorzijde. Deze locatie is mogelijk op voorwaarde dat het karakter van het park behouden blijft en dat de langzaam verkeerroute hierdoor wordt versterkt.

RAI: Kerkelijk centrum

Voor het kerkelijk centrum wordt in verband met parkeren en logistiek gezocht naar een locatie bij de waterkom. Een kerkelijk centrum kan als bijzonder gebouw een bijdrage leveren aan het opwaarderen van de achterkant van het RAI-terrein.



Centrale publieke zone, logistieke randen, park en plein. Verbeteren van verblijfsruimtes, routes langzaam verkeer en oriëntatie publiek

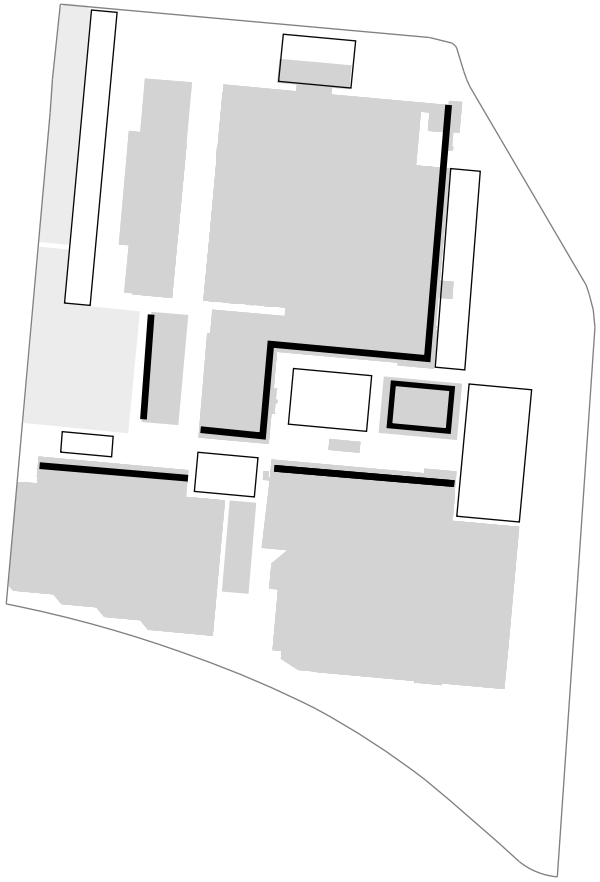
Plangebied
Het plangebied neemt een bijzondere positie in tussen de bestaande stad en het Beatrixpark met daarachter het kerngebied van Zuidas. De RAI zal de schakel gaan vormen tussen Amsterdam-Zuid en Zuidas. Dit betekent dat het complex van de RAI een andere positie zal gaan innemen in de stadsplattegrond. De RAI zal zich tweezijdig moeten oriënteren en meer extern gericht moeten zijn.
In de naaste omgeving van de RAI zullen de komende jaren meerdere projecten worden opgeleverd, zoals de Noord/Zuidlijn, de herprofilering van de Europaboulevard en de herinrichting van het Europaplein. De RAI zal hierdoor beter kunnen aansluiten op de directe omgeving.

RAI
De huidige grote bouwvolumes rondom een centrale pleinruimte van de RAI vormen een ruimtelijke compositie. De gebouwen van de RAI zijn ongeveer 22 meter hoog en de oriëntatie van deze gebouwen is eenzijdig, gericht op de assen van Plan Zuid van Berlage. Bovendien is het complex introvert van karakter. Dit komt doordat alle activiteiten in gesloten gebouwen plaatsvinden en er bijna geen plintfuncties aanwezig zijn.
Rondom de bebouwing van de RAI is thans veel open ruimte.
Deze ruimte dient grotendeels voor de afwikkeling van verkeer en als opstelruimte van de RAI. Het karakter van de inrichting van de openbare ruimte is eerder gericht op de afhandeling van verkeer, dan op verblijfscomfort en een goede oriëntatie van publiek.

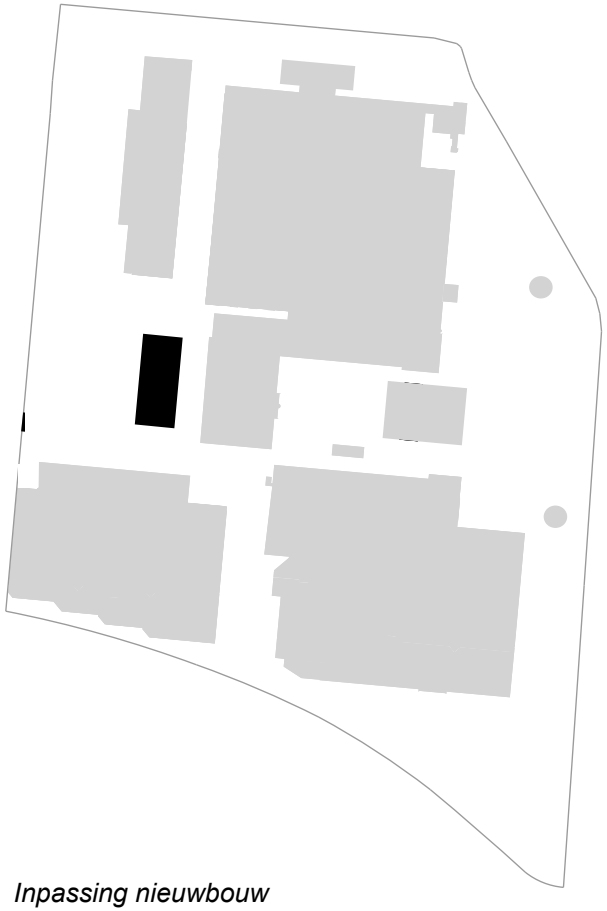
Openbare ruimte en plintfuncties
Het openbare terrein van de RAI heeft nu een functionele inrichting met de kenmerken van een bedrijventerrein: veel asfalt en verharding, weinig beschutting en groen. Tijdens de inrichtingsfase van topevenementen is het terrein druk bezet door vele vrachtwagens, heftruckjes, auto's en andere voertuigen. Voor een voetganger is op dat moment een groot deel van het terrein ontoegankelijk en gevaarlijk. Tijdens de topdagen (circa 60 dagen per jaar) worden veel mensen aangevoerd per bus en is het terrein vol met bussen, af- en aanrijdende taxi's en auto's. De logistiek wordt begeleid door tijdelijke hekwerken en bewegwijzering. Het andere extreem is een bijna complete leegte wanneer er geen exposities zijn. Dan ontstaat er een onherbergzame ruimte.
De opgave voor de inrichting is integratie van de openbare ruimte van de RAI met de omgeving. De aanwezigheid van de twee stationsuitgangen van de Noord/Zuidlijn geeft hiertoe een extra aanleiding. Als doel moet een samenhangende stadse ruimte met gemengde functies worden nagestreefd, waar, naast de logistiek, ook ruimte is voor groen, water en recreatie. Een verbetering van de verblijfskwaliteit en een meer hoogwaardige uitstraling horen bij deze opgave. De situering van de nieuwe bebouwing en het realiseren van plintfuncties in de bestaande gebouwen is essentieel. Uitgangspunten daarbij zijn eenheid, heldere structuur, flexibiliteit in gebruik, goede logistieke routes, scheiden van bezoekers en werkverkeer

Fietsroute
Door de RAI loopt een route voor langzaam, niet-gemotoriseerd verkeer in oost-west richting die aansluit op het Beatrixpark. Deze route wordt intensief gebruikt door fietsers, maar moet beter worden ingericht. Het is een belangrijke verbinding tussen de Rivierenbuurt en Zuidas en is als zodanig in de conceptvisie Zuidas 2007 verwerkt. In beleidsnota's van de gemeente is de route opgenomen als hoofdnet fiets terwijl de route binnen de (huidige)erfpacht van de RAI valt. De openbaarheid van de route moet in het ontwerp worden gegarandeerd. Een op maat gemaakte, veilige inrichting van de route is een belangrijke onderdeel van de opgave.

Gebouwen
De toe te voegen gebouwen en functies, zoals bijvoorbeeld het hotel, dienen te worden gesitueerd op die locaties die bijdragen aan structuur en versterking van de oost-west as en zo een toevoeging vormen



Mogelijke plintfuncties en verblijfsruimtes



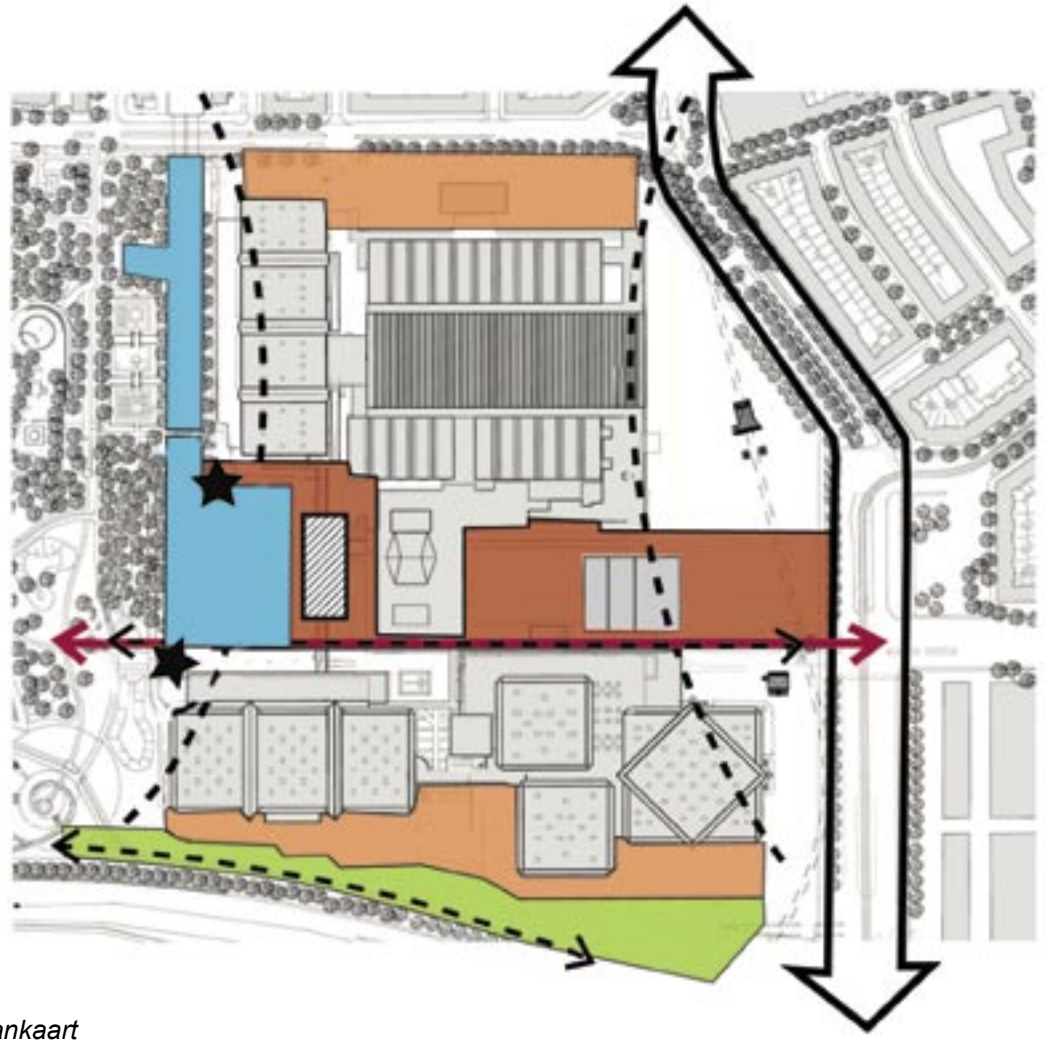
Inpassing nieuwbouw

vaste locatie hotel

ten aanzien van levendigheid door middel van publieke functies, transformatie van ‘achterkant’ RAI naar een actiever geprogrammeerde kant.
De uiteindelijk toegestane hoogte van de nieuwbouw, zoals het hotel, wordt enerzijds bepaald door de rand van het Beatrixpark en de zichtbaarheid vanuit het park. Anderzijds kan de herkenbaarheid van het gebouw een rol spelen bij de herkenbaarheid en versterking van de oost-west as door de RAI.

De openbare functie van het hotel kan versterkt worden door op de bovenste verdieping een voor publiek toegankelijke functie te realiseren. Met de bouw van de Expofoyer krijgt de RAI een markant centraal gebouw aan het Europaplein. De gevelwand van het Europaplein wordt hierdoor duidelijker bepaald. Zowel de herkenbaarheid vanuit de stad als vanaf de snelweg A10 neemt hierdoor toe. Het Expogebouw zal de toegankelijkheid van de RAI verbeteren en een bijdrage leveren aan het opheffen van het introverte karakter. Door de bouw van de foyer ontstaat een besloten pleinruimte midden in de RAI.
Voor de Christus Geboortekerk is een kerkelijk centrum gepland op het terrein van de RAI. Er wordt een locatie gezocht bij de waterkom. Het kerkelijk centrum heeft een programma van 800 m². In het Uitvoeringsbesluit wordt de mogelijkheid van een dienstwoning onderzocht.
De exacte bouwkavels dienen in het Uitvoeringsbesluit nader te worden bepaald in relatie tot onder andere logistiek, de bijdrage aan de publieke functies en verhouding tot de openbare ruimte.

Mogelijkheid tot publieke functie



Plankaart

entree hotel

transparante gevel

6 Randvoorwaarden

6.1 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De randvoorwaarden die worden gesteld aan de verbetering van de openbare ruimte op en rond het terrein van de RAI en aan de inpassing van een hotel aan de parkrand richten zich op de volgende aspecten:

- toekomstvaste stedenbouwkundige structuur
- transformatie openbare ruimte en versterking routes langzaam verkeer
- locatie en omvang van een hotel en het kerkelijk centrum aan de parkrand
- scheiding publieke verblijfsruimten en logistiek verkeer
- accentueren hoofdassen die aansluiten op de omgeving
- publieke pleinen langs de oost-west as
- grotere externe oriëntering, meer transparantie
- activering en gebruik van de plint

Toekomstvaste structuur
Door de ontwikkeling van Zuidas heeft RAI een geheel andere positie in de stad gekregen. De ontwikkeling van Zuidas betekent een langjarige transformatie en een waardevermeerdering van dit deel van de stad (20 – 30 jaar). De Zuidas Visie streeft naar een structurele en functionele samenhang in de oostflank van Zuidas.

Wijzigingen op korte termijn in de huidige situatie moeten leiden tot een betere parkrand, nu is feitelijk sprake van een onaangename achterzijde aan het park, en tot een betere inpassing van het complex RAI in het stedelijk systeem.

Concreet betekent dit de volgende op termijn gerichte doelen:

- vergroten van het park oostwaarts qua sfeer
- inpassing publieke functies in de randen van de RAI en langs de centrale oost-west route
- accent op betere aansluiting op de stedelijke openbare ruimten aan de oostzijde en de westzijde; de noordzijde en zuidzijde blijven primair logistiek gebied van de RAI
- karakter van een achterzijde aan het park opheffen met behulp van initiatieven zoals een hotel
- rondom de waterkom en de parkrand alleen ingrepen toestaan die ook toekomstvast zijn

Locatie en omvang van een hotel en een kerkelijke centrum aan de parkrand
De inpassing van een bouwvolume voor een hotelfunctie aan de parkzijde van de RAI vindt plaats op een gevoelige locatie. Het betreft een solitaire hoogbouw aan deze zijde van het park. De ruimtelijke en natuurbeleving van het park wordt hierdoor beïnvloed, afhankelijk van de omvang, locatie en de richting van de bouwvolumes. De bebouwing kan daarentegen aan de parkrand bij de Boerenwetering leiden tot een vergroting van de kwaliteit van de waterkom en gracht.

De inpassing van de bouwvolumes wordt zorgvuldig afgewogen ten opzichte van de ruimtelijke compositie van hallen, zichtlijnen vanuit het park, de parkrand, routes langzaam verkeer. Bijzonder punt van aandacht is de ontsluitingsweg, deze mag niet ten koste gaan van de wandelroute langs de Boerenwetering aan de RAI-zijde.

Hoogtestudie Hotel Amsterdam RAI

1. Standpunt langs Boerenwetering op brug ter hoogte van de Churchillaan

2. Standpunt vanuit het Beatrixpark

3. Standpunt vanuit het Beatrixpark

Concreet betekent dit het volgende:

- bebouwing mag niet verstorend zijn voor de ruimte en natuurbeleving vanuit het park
- behoud wateroppervlakte waterkom en openbare wandelroute langs de Boerenwetering
- nagenoeg uitsluitend publieksfuncties op begane grond van het hotel
- logistiek en publiek scheiden, publieksfuncties aan de waterkom/ parkrand, logistieke functies aan de zijde RAI, bereikbaar via de huidige logistieke routes op terrein RAI
- te onderzoeken bouwvolume en hoogte in relatie tot zichtlijnen vanuit het park
- ontsluiting vanaf Wielingenstraat, die niet ten koste mag gaan van huidige routes langzaam verkeer

De hoogte van het hotel aan het park wordt bepaald vanuit de zichtlijnen in het park. Naar mate de locatie verder van het park is gesitueerd kan de hoogte oplopen. Daarnaast is het van belang te bekijken hoe het volume uiteindelijk wordt vormgegeven en gesitueerd. Het hoogste punt dient het verst van het park verwijderd te zijn en kan maximaal 85 meter worden.

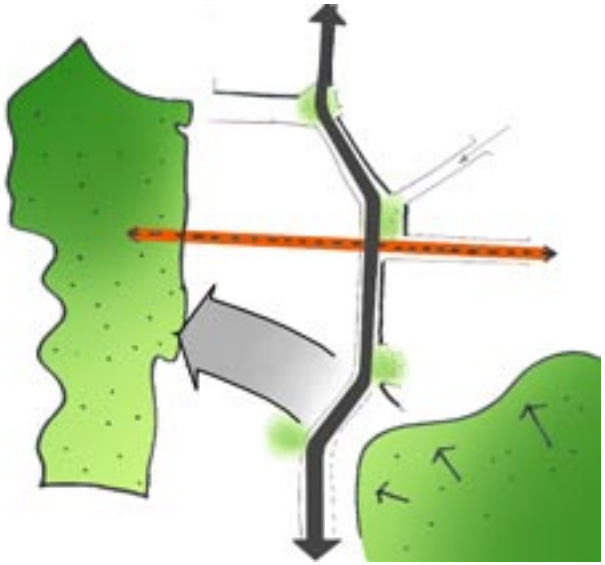
De 800 m² bvo voor het kerkelijk centrum kan uit meerdere lagen bestaan. Bij de waterkom zijn hiervoor twee mogelijke locaties aangegeven.

6.2 Randvoorwaarden Inrichtingsplan RAI

De openbare ruimte moet een stads en meer openbaar karakter krijgen. Intensivering van de (openbare) gebruiksmogelijkheden is zonder meer een doelstelling. Voor de huidige situatie is een hoogwaardige inrichting, die de programmatische druk van de logistiek weet te combineren met flexibiliteit, haalbaar mits functionele lijnen voor voetgangers kunnen worden bestemd. Looplijnen tussen het station en de voetgangersbestemmingen moeten worden gewaarborgd.
De delen van het terrein die duurzaam kunnen worden ingericht (bijvoorbeeld waterkom) moeten een metamorfose ondergaan richting meer stedelijkheid. Aan de westzijde betekent dit een metamorfose van ‘achterkant’ tot een volwaardige, op het park gerichte zijde met verblijfskwaliteit. Duurzaamheid in de breedste zin (functies, milieutechnisch en materialisering) moet worden nagestreefd met een inrichting die als “ingetogen chique” kan worden bestempeld.

De volgende randvoorwaarden zijn van belang voor het inrichtingsplan:

- het definitief ontwerp voor de Noord/Zuidlijn (inclusief hoogteligging)
- de realisering van de functionele en fysieke relatie tussen de stationentrees en de woonbuurt
- de komst van een nieuwe hotel aan de waterkom. Het plan wordt randvoorwaardelijk opgesteld voor het hotel.
- de verbetering van de ruimtelijke relatie tussen de RAI en de stad, inclusief het Beatrixpark
- de openbare oost-west verbinding voor langzaam (niet gemotoriseerd) verkeer door het RAI-terrein wordt versterkt
- het nieuwe ontwerp voor de Europaboulevard inclusief de aangepaste bus(touringcar) parkeerplaats voor 23 bussen.
- het signaal (de grote reclamemast) wordt mogelijk niet gehandhaafd
- het Europaplein wordt een multifunctionele ruimte met logistieke flexibiliteit



Karakteristieken

Het onderliggende weefsel heeft een aantal kenmerkende karakteristieken:

Europaboulevard als verkeersader

Park (klassiek Beatrixpark en sportpark Amaliapark)

Oost-westverbinding (park - Kennedylaan)

Uitgangspunten

Uitgangspunten voor het ontwerp die uitgaan van een goede aansluiting tussen RAI en de omliggende stad:

Europaboulevard als doorlopende stadsstraat. Duidelijke wanden langs Europaplein en omliggende wegen

Park ontmoet RAI-terrein; westzijde RAI ontmoet park

Oost-westverbinding is dag en nacht een centrale ontsluitingszone voor sleutelgebouwen op het RAI-terrein en verbindt park en Kop Zuidas op een hoogwaardige manier.

Hoofdthema's

Er zijn drie verschillende hoofdzones te onderscheiden:

Vloer: herkenbare basis waar de bebouwing op staat

Rand: verhoogde rand die scheiding Europaboulevard en plein karakteriseert

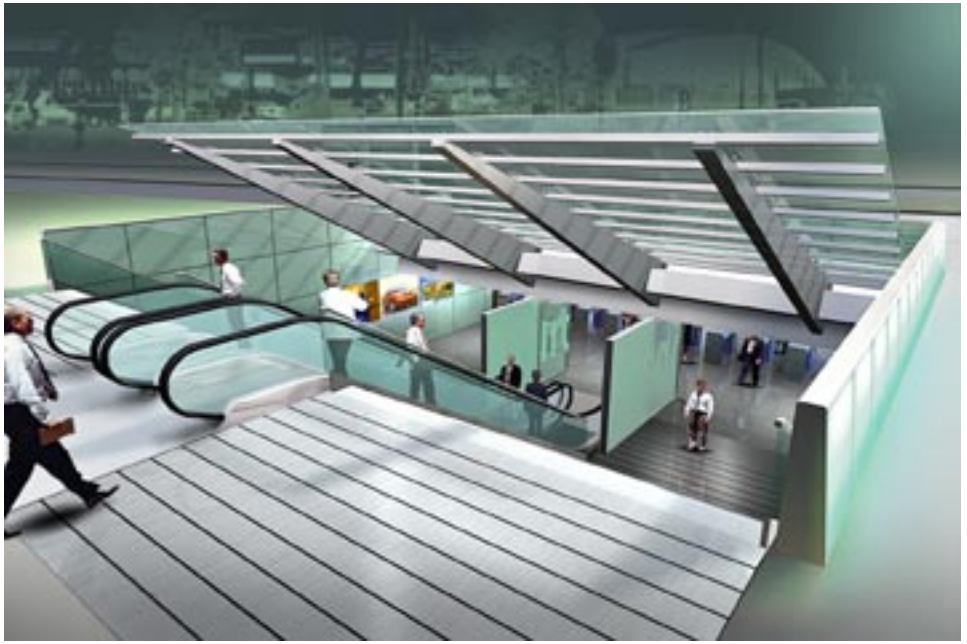
Centrale ontsluitingszone met entrees naar sleutelfuncties

Uitgangspunten voor het inrichtingsplan:

- De centrale as, in oost-west richting, met de belangrijke route theater, waterplein, foyer, hotel en kerkelijk centrum, wordt als openbaar domein ontworpen. Meer ruimte voor horeca en winkels moet worden gevonden zodat de hele zone zowel overdag als ‘s avonds een meer bruisend karakter krijgt. De openbare ruimte in dit gebied verdient een hoger investeringsniveau.
- De Europaboulevard is het dragende ruimtelijke element in de omgeving. Het is heel belangrijk om het plein en de boulevard op een subtiele maar krachtige manier te onderscheiden van elkaar. Hierdoor ontstaat een hiërarchie. De aanwezige hoogteverschillen tussen de straat en het plein kunnen worden benut om dit te realiseren.
- De twee stationsentrees worden ingebed in de structuur van de omgeving door heldere en ruime openbare routes te ontwerpen.
- Het hele terrein van de RAI, inclusief de touringcarparkeerplaats, zal als één geheel worden ontworpen met uitzondering van de centrale as. Deze kan zich op een subtiele manier onderscheiden.
- Het terrein moet zeer flexibel gebruikt kunnen worden tijdens drukke topevenementen. Dit betekent dat vaste attributen (lantaarnpalen, bomen, banken et cetera) alleen op bepaalde plekken mogelijk zijn. Deze attributen zijn beeldbepalend en binnen de geschetste context een bijzondere ontwerpopgave.
- Tijdelijke voorzieningen, zoals hekwerken, planten- en boombakken en bewegwijzering, maken deel uit van de ontwerpopgave. Gestreefd moet worden naar eenduidigheid.

6.3 Randvoorwaarden: Verkeer, parkeren en infrastructuur. Bereikbaarheid en verkeer

De belangrijkste ontsluitingsweg voor de RAI is de Europaboulevard. Deze straat zal de komende jaren worden voorzien van een nieuw profiel. Dit valt echter buiten dit Projectbesluit. Aandachtspunten zijn het verkeer en de logistiek binnen het projectgebied. Goede ontsluiting voor laden en lossen van de RAI is belangrijk voor het functioneren van de RAI. Dit betekent dat er voldoende toegangen naar het RAI-terrein moeten zijn, zodanig dat alle hallen en congresruimten bereikt kunnen worden.
De nieuw toe te voegen functies, maar ook het huidige complex, kunnen worden beoordeeld door te kijken naar de effecten op de verkeersafwikkeling en veiligheid op de openbare weg, de begrijpbaarheid en oriëntatie van de routes, de mogelijkheden tot naleving en handhaving en de relatie met betrekking tot de logistieke afhandeling en beschikbaarheid van de werkterrassen. De exacte ontsluiting van hotel en het kerkelijk centrum in relatie tot de bestaande functies zijn onderwerp van studie in het Uitvoeringsbesluit.



Entree Noord/Zuidlijn

Inrichtingsplan Openbare Ruimte

In het gehele RAI-terrein wordt één materiaal toegepast. Dit materiaal is nog niet bepaald maar moet voldoen aan de logistieke eisen van de RAI. In deze basisvloer kunnen met andere materialen nuances aangebracht worden, waardoor de verschillende zones herkenbaar worden. De meer openbare zones, zoals zones voor langzaam verkeer, worden uitgelicht. Er wordt meer geïnvesteerd in de centrale oost-west as. Hier wordt het accent gelegd op verblijfskwaliteit. Daarnaast worden enkele (groepjes) bomen strategisch geplaatst op bijzondere plekken die naast gebruik door RAI ook intensief door anderen gebruikt worden, zoals rondom de stations van de Noord/ Zuidijn. De plekken krijgen daardoor een kleinschaliger, meer op de buurt gericht karakter.

Openbaar vervoer
Het station RAI, waar alle verkeersmodaliteiten bij elkaar komen, ligt op loopafstand van het plangebied. Op de Europaboulevard, voor de RAI, is een tramhalte. Op het Europaplein voor de RAI komt een halte van de Noord/Zuidlijn . Een tweede toegang komt aan het begin/einde van de oost-west route.

Route langzaam verkeer
De huidige verbinding is een veel gebruikte fietsroute die in de inrichting van de openbare ruimte herkenbaar terug moet komen. Ten behoeve van het langzame verkeer is het van belang deze route te scheiden van logistiek, bijvoorbeeld door de ontsluiting en bevoorrading zo min mogelijk via de begane grond te laten verlopen.

Parkeren
Conform het voor Zuidas vastgestelde parkeerbeleid wordt voor voorzieningen in principe een richtlijn van max. 1: 100 gehanteerd en per locatie en initiatief maatwerk geleverd.
Gezien de hoeveelheid parkeerplaatsen die op het terrein van de RAI aanwezig zijn wordt voor het hotel rekening gehouden met een toevoeging van 250 tot 550 parkeerplaatsen ten behoeve van de medewerkers en hotelgasten. Hierin zijn verdwenen parkeerplaatsen van de RAI als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de RAI verdisconteerd. Daarnaast is er een wens het parkeren zoveel mogelijk inpandig en bij voorkeur ondergronds op te lossen zodat er een maximale kwaliteit van de openbare ruimte kan worden bereikt.
Bij toepassing van ondergrondse parkeerkelders moet gekeken worden wat de invloed is op de grondwaterstand. Uitgangspunt is dat de grondwaterstand niet toeneemt.

6.4 Randvoorwaarden: Milieu, duurzaamheid en ecologie

Op het gebied van milieu wordt een hoog ambitieniveau nagestreefd zoals verwoord in de Visie Zuidas 2004 en de conceptvisie 2007. Doel is een duurzaam en leefbaar stedelijk milieu, waarin spaarzaam met de schaarse ruimte, grondstoffen en energie wordt omgegaan en waarin een duidelijke stap wordt gezet richting duurzame energiebronnen en watersystemen.
Vanzelfsprekend zijn de gebouwen die in het kader van de verdere ontwikkeling van het RAI-gebied worden gebouwd zo milieuvriendelijk en zuinig mogelijk. In de Visie 2007 worden hiervoor niveaus aangegeven.
Bij het specifieke ontwerp van het hotel en het kerkelijk centrum moet daaraan nadere invulling worden gegeven.
Ontwikkelaar(s) van het hotel en het kerkelijk centrum moeten bij de ontwerpen ingaan op de volgende onderwerpen:

- het energiesysteem (wel/geen aansluiting energiesysteem van de RAI)
- maatregelen voor het terugdringen van het energieverbruik
- gevolgen windhinder rond de gebouwen en in het park
- maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid
- materiaalgebruik ter voorkoming van emissies naar lucht, water en bodem;
- maatregelen om de productie van afval tot een minimum te beperken
- beperking van overlast van de bouw

Geluid
In de vigerende vergunning in het kader van de Wet milieubeheer van Amsterdam RAI zijn normen ten aanzien van de emissie van geluid opgenomen. Van de geluidemissie van de nieuwe functies zal nader onderzocht moeten worden hoe deze akoestisch ingepast kan worden.

Water
Het plangebied is in de huidige situatie al verhard. Voor de ontwikkeling van de hotelkavel wordt alleen bij een ander gebruik van de zogenaamde waterkom mogelijk watercompensatie noodzakelijk. Het gebruik van uitlogende materialen wordt voorkomen tijdens de bouw- en gebruiksfase. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen vanuit Waternet worden gevolgd (geen gebruik van: PAK, lood, zink en koper).
Veertig procent van het verharde oppervlak bij herinrichting moet ingericht worden om het hemelwater vertraagd af te voeren (retentie), bijvoorbeeld door toepassing van groene daken. De openbare riolering en het waterleidingnet dienen goed bereikbaar en onderhoudbaar te zijn.
Aan de zuidgrens van het plangebied ligt een secundair verholen waterkering. Er dient in ieder geval rekening gehouden te worden met de beschermingszone langs de waterkering waarbinnen in principe niet mag worden gebouwd. Het Waterkeringsplan geeft aan wat er mogelijk in de toekomst aan wijzigingen aan de waterkering gaat plaatsvinden.
Vanuit Waternet bestaat een aantal randvoorwaarden stellende plannen. Deze plannen (zoals het Rioleringsplan Zuidas 2007 en Drinkwaterplan Zuidas 2008) worden geraadpleegd als input bij het opstellen en uitwerken van het Uitvoeringsbesluit.

Luchtkwaliteit
In deze fase van het Projectbesluit is nog geen nader onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Dit vindt pas plaats op het moment dat dit juridisch planologisch noodzakelijk is. In dit geval als er een artikel 19 procedure wordt opgestart op basis van een bouwplan voor het hotel. De kans bestaat dat als in deze fase al een onderzoek wordt verricht, dat in een latere fase opnieuw moet worden gedaan als gevolg van de snel wijzigende wetgeving over luchtkwaliteit.

Flora & Faunawet
Het plangebied van de RAI is thans in gebruik als parkeerterrein en expositieruimte. Het gebied is vrijwel geheel verhard en heeft een zeer beperkte natuurwaarde. Een natuurtoets om de natuurwaarden te onderzoeken en de voorkomende diersoorten verder te onderzoeken is dan ook niet nodig.
Het kwaliteitsniveau van bestaande beplanting, waaronder bomen, dient te worden onderzocht. Bestaande bomen zullen zoveel mogelijk behouden worden en er zal zeker toevoeging van groen in het plangebied plaatsvinden.
Noodzakelijk onderzoek in het kader van de Flora- en Faunawet volgt nog.

6.5 Randvoorwaarden: Externe veiligheid

In overeenstemming met de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is de invloed op het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) beoordeeld. Voor het traject A10 Zuid is het PR en GR enkele keren berekend. Het PR en GR worden hier bepaald door het LPG transport. De PR-contour ligt binnen de wegverharding van de A10. De grenswaarde van het individuele risico wordt daarmee niet overschreden.
De effectafstand van het LPG transport op het groepsrisico is beperkt tot een zone langs de weg van 85 meter. Het hotel komt op een grotere afstand te liggen dan 85 meter vanaf de rand van de A10 Zuid. Er is daarom geen toename van het groepsrisico.

6.6 Randvoorwaarden: Archeologie

De grond is op dit moment in gebruik als parkeerterrein en expositieruimte. Vanuit oogpunt van archeologie bestaan dan ook geen beletselen.
Noodzakelijk onderzoek in het kader van de Monumentenwet volgt nog.

7.1 Grondeigendom

De grond in het plangebied is eigendom van de gemeente Amsterdam en grotendeels in erfpacht uitgegeven aan de RAI. Er vindt overleg plaats tussen de gemeente Amsterdam en de RAI over eventuele aanpassing of wijziging van de erfpachtcontracten i.v.m. ontwikkelingen zoals de aanleg van de Noord/Zuidlijn, de bouw van de expofoyer en mogelijke toekomstige ontwikkelingen, met als doel de vestiging en inschrijving van aangepaste dan wel nieuwe erfpachtrecht(en). Tevens zullen afspraken ten aanzien van het beheer van het gebied worden gemaakt die zonodig en zo mogelijk in de erfpachtrechten worden opgenomen.

7.2 Grondexploitatie

Voor het plangebied wordt een grondexploitatiebegroting opgesteld. Daarin worden de te verwachten kosten voor het veranderen en aanleggen van de openbare ruimte opgenomen en de te verwachten opbrengsten uit de gronduitgifte. Voor de inrichting van de openbare ruimte van het plangebied wordt, volgens het Plan Openbare Ruimte Zuidas, een standaard inrichtingsniveau nagestreefd.
Uitgangspunt is een positief grondexploitatieresultaat.

7.3 Kosten en opbrengsten

Globaal is geïnventariseerd welke stedenbouwkundige onderdelen in de openbare ruimte te onderscheiden zijn en welke omvang zij hebben:

- verharde openbare ruimte
- groene openbare ruimte
- kade

Voor wat betreft het kostenniveau van de inrichting wordt vooralsnog uitgegaan van bedragen per m^1 / m^2 die in het Zuidasgebied algemeen worden gehanteerd voor de raming van standaardkwaliteit openbare ruimte en waarbij het midden is aangehouden van het inrichtingsniveau voor ‘stadstraat’ en ‘standaard’.

De opbrengsten worden bepaald door de Expofoyer, het hotel en het kerkelijk centrum.

8 Vervolgtraject/planning

Projectbesluit
Het Projectbesluit is opgesteld door de projectgroep RAI, bestaande uit vertegenwoordigers van de centrale diensten, Zuidas Amsterdam en stadsdeel Zuideramstel en in overleg met de RAI. Het document wordt door het Bestuurlijk Overleg Zuidas (BOZ) vrijgegeven voor inspraak. Na de inspraakronde wordt het document ter besluitvorming voorgelegd aan de Stadsdeelraad Zuideramstel.

Uitvoeringsbesluit
Op basis van het Projectbesluit wordt door de projectgroep RAI een Uitvoeringsbesluit voorbereid. Dit Uitvoeringsbesluit bestaat o.a. uit een Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een grondexploitatie-begroting met toetsingsrapport. Na akkoord zal het Bestuurlijk Overleg Zuidas (BOZ) het document vrijgeven voor inspraak. Uiteindelijk wordt het Uitvoeringsbesluit vastgesteld door de gemeenteraad.

Juridisch/planologische procedures
Afhankelijk van de grootte van het hotel en de bestaande vergunningen van de RAI moet worden bekeken welke juridische procedures nodig zijn. In ieder geval moet er een (nieuw) voorbereidingsbesluit genomen worden, er moet een vrijstelling op het bestemmingsplan komen en bouwvergunningen dienen verleend te worden.

BLVC
De Projectorganisatie Zuidas is zich bewust van de invloeden die de uitvoering van het project RAI op de omgeving heeft. Inzake een goede borging van de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid van de bouwlocatie en bestaande omgeving wordt bezien hoe deze aspecten in alle stadia van de projectvoorbereiding meegenomen kunnen worden. Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid vragen om een goede communicatie naar de omgeving (BLVC). Er wordt een BLVC-plan opgesteld in samenhang met de werken van de Noord/Zuidlijn en de herprofilering van de Europaboulevard.

Beheer openbare ruimte
Het stadsdeel is de beheerder van de openbare ruimte in het Zuidasgebied. Het maaiveldontwerp voor het RAI-gebied zal te zijner tijd dan ook in overleg met de sector Beheer van het stadsdeel worden opgesteld. Het openbare gebied moet uiteraard goed te beheren zijn, er kwalitatief goed uitzien, leefbaar en veilig zijn.
Op dit moment wordt het beheer door zowel het stadsdeel als de RAI uitgevoerd. Dit levert veel onduidelijkheden in uitvoering en verantwoordelijkheden op. Het is daarom wenselijk om heldere afspraken te maken over het beheer per deelgebied.

Planning
De mijlpalen in de planning zijn:

- vrijgave Projectbesluit voor inspraak door BOZ (begin 2008)
- vaststelling Projectbesluit door Stadsdeelraad (2e helft 2008)
- opstellen en vaststellen Uitvoeringsbesluit 2008 (2e helft 2008)
- start aanleg openbare ruimte
- voorplein (eind 2008 – 2009)
- RAI e.o. (2009 – 2011, gefaseerd)
- start hotel (2009 - 2011)
- start kerkelijk centrum (2009 - 2011)
- oplevering openbare ruimte (2009 ev)

Communicatie en inspraak
Communicatie en informatie over het project RAI vindt plaats via de nieuwsbrief Zuidas en via de website www.zuidas.nl of www.zuideramstel.amsterdam.nl. Over het Projectbesluit vindt inspraak plaats. Verder zal de directe omgeving, tijdens de ontwikkeling van het project, door het stadsdeel worden geïnformeerd middels bewonersbrieven.
Tekst: Amsterdam Zuidas

Vaste eisen

Plein

- stationsentrees Noord/Zuidlijn met bijbehorende liften, ventilatie e.d. ruimte voor 4 parkeerplekken
- rekken voor 250 fietsen
- heldere, veilige en korte routes tussen de stationsentrees en woonbuurten.
- oost-west verbinding
- ruimte voor 250 auto's of 50 á 60 bussen of vrachtwagens (in oppervlakte uitwisselbaar)
- ruimte voor 6 pendelbussen
- taxi in- en uitstapplaatsen langs een éénrichtingsweg voor taxi's
- 15.000 m² tijdelijke expositieruimte waarvan 5.000 tot 7.000 overdekt
- nutsgebouwen Noord/Zuidlijn (stroomversterkers), nog niet bekend
- twee verkeersingangen vanuit Europaboulevard
- garagedak RAI verkeersklasse 30, Noord/Zuidlijn verkeersklasse 60

Congresplein

- voetgangers- en fietsroute (geen fietspad)
- voorij-route voor leveranciers
- plint-activiteiten zoals winkels en horeca

Waterplein

- hotel met openbare functies op begane grond
- inrichting met verblijfskwaliteit, horeca en terrassen
- inrichting in samenhang met het park
- functie toevoegen achterkant Parkhal
- verhogen contact met en gebruikswaarde van water

Wetering

- eenduidige inrichting over de gehele breedte, in samenhang met het water en het park
- logistieke ruimte RAI
- ruimte voor passieve recreatie, waarbij een deel (zoals in huidige situatie) alleen voor voetgangers
- bomen

Groene zoom en busplaats

- brede voetgangersroute naar station RAI
- fietspad
- ruimte voor minimaal 18 bussen
- stadse, bloemrijke, groene inrichting

Potentiële programmapunten

Algemeen

- overdekte looproutes als samenhangend concept

Plein

- speelgelegenheid (bijvoorbeeld skatebaan, speelvelden)
- passieve recreatie (zitplekken)
- (kleine) horeca faciliteiten met terrassen
- accenten: kunst, water (fontein)

Congresplein

- pleinruimte met zitgelegenheid
- groenvoorziening

Waterplein

- recreatie: strand, bootjes verhuur, oeverrecreatie et cetera (aanpassen waterrand t.b.v. toegankelijkheid)
- kunst

Wetering

- horeca, zichtbare exposities in en aan hallen
- oprijlaan hotel

Groene zoom en busplaats

- overdekte route station RAI
- expositie, beeldschermen aan wanden van de hallen

Leden van de projectgroep RAI:
R. Aluvihare (DRO)
M. Crolla (Zuidas)
N. Frederiks (DMB)
J. Huffener (DIVV)
A. de Jong (Zuidas)
M. Lemmens (Zuidas)
H. van der Made (DRO)
A. Sluijter (DRO)
R. van Soest (Stadsdeel Zuideramstel)
J. Wiemer (OGA)

Afbeeldingen en lay-out: Dienst Ruimtelijke Ordening, Benthem Crouwel
Amsterdam, april 2008