Beschrijving van de Amstelhal (Wielingenstraat 9) – onderdeel van het RAI-complex
Datum beschrijving: 28 februari 2024
Auteur: Paula van der Heiden, Tessa Henkes (M. Statema, 2010)
Bezoekdatum: 20 december 2023, 21 februari 2024

Opmerking
Deze beschrijving is gemaakt door Monumenten en Archeologie in opdracht van het Projectmanagmentbureau Zuidas, in het kader van een aanwijzingsprocedure van een deel van het RAI-complex tot gemeentelijk monument, te weten het Congrescentrum, de Amstelhal en het niet rijksmonumentale, orde 1-deel van het Europacomplex. De voorliggende beschrijving heeft betrekking op de Amstelhal (Wielingenstraat 9).
Al eerder, in 2010, werd door Monumenten en Archeologie een beschrijving opgesteld in het kader van een mogelijke aanwijzing tot gemeentelijk monument. Deze beschrijving had betrekking op het Europacomplex, inclusief de Westhal, het Congrescentrum en de Amstelhal.
Uiteindelijk zijn in 2015, op initiatief van het Rijk, alleen de Europahal en de reclamezuil op het Europaplein aangewezen tot rijksmonument (Europaplein 8, monumentnummer 532206).
De voorliggende beschrijving is een actualisatie van de beschrijving uit 2010. Aanleiding hiervoor zijn de ontwikkelplannen voor het RAI-complex, waarvoor een principenota wordt opgesteld als onderdeel van een gemeentelijk toetsingskader.

Op de ordekaart Algemeen Uitbreidingsplan AUP is de Amstelhal aangemerkt met een orde 1 waardering (monument of monumentwaardige bebouwing).

Architect: A. Bodon (DSBV, ingenieurs- en architectenbureau Drexhage, Sterkenburg, Bodon & Venstra)
Constructie: DSBV
Ontwerpjaar: 1966
Bouwjaar: 1969

Stedenbouwkundige context (algemeen)
Terrein
Het multifunctionele complex, een initiatief van de 'Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiel-Industrie' (RAI) kwam tot stand op een fors bemeten terrein aan de rand van de stad, dat aan de noord- en oostzijde werd begrensd door de op basis van Berlage's Plan Zuid gerealiseerde Rivierenbuurt en ten westen door de Boerenwetering. Terwijl dit terrein in Plan Zuid (AUP, 1917) nog was bestemd als groene parkstrook, veranderde de beoogde bestemming met het Algemeen Uitbreidingsplan (1934) in 'bebouwing met bijzondere bestemming'. Hoewel het terrein toen onbebouwd was, moest voor de aanleg van de RAI wel een stuk van het Beatrixpark (1938) wijken, waarvan een deel toen nog ten oosten van de Boerenwetering lag. De keuze voor dit terrein had te maken met de gunstige ligging ten opzichte van de uitvalswegen en de mogelijkheid van parkeermogelijkheden nabij het gebouw. Het Scheldeplein, zoals het terrein oorspronkelijk heette, werd omgedoopt tot Europaplein om het geheel een internationale allure te geven.

Algemene uitgangspunten RAI
Uitgangspunt voor de RAI was (oorspronkelijk) een tentoonstellingsruimte in een neutrale omgeving, die niet alle aandacht naar zich toe moest trekken. Voor alle bouwwerken gold dat de situering zorgvuldig werd gekozen. Een flexibele indeling van de gebouwen was met oog op het multifunctionele gebruik gewenst. Dit werd enerzijds mogelijk gemaakt door de ruimten zoveel mogelijk in elkaar te laten over lopen, anderzijds door ook de mogelijkheid te creëren om deze ruimten van elkaar te scheiden. Dit door middel van schuifwanden, rolluiken en eigen voorzieningen zoals ingangen, garderobes en toiletten. De basisfilosofie van de RAI dat alle hallen in principe met elkaar verbonden moest kunnen worden, leidde bij de latere uitbreidingen van het complex tot de aanleg van pergola's en diverse luchtbruggen, waaronder de tuibrug langs de parkvijver.

Het Europacomplex (1951-1961)
Het eerste ontwerp van Bodon voor de RAI betrof zowel het Europacomplex (1951-1961) als het Congrescentrum (1961-1965), wat door beperkende maatregelen van de rijksoverheid in twee fases tot stand kwam. De Europahal was de kern waaromheen de overige ruimten en hallen werden gegroepeerd: de Noord- en Oosthal ten noorden (rechts) van de Europahal, de Zuidhal ten zuiden (links) ervan. In 1963 werd hier de Westhal aan toegevoegd. In de vleugel ten zuiden van de tentoonstellingshallen waren ondermeer het restaurant en kantoorruimten ondergebracht. De westzijde (achterzijde, de huidige expeditiestraat tussen de Europahallen en Amstelhal) van het Europacomplex kwam volledig in dienst te staan van de leveranciers, standbouwers en dergelijke, terwijl de andere zijden een publieke functie kregen. Daar werd de openbare ruimte ook op ingericht, waarbij het voorplein een hoogteaccent kreeg in de vorm van de door Dick Elffers ontworpen reclamezuil 'Het Signaal'.

Het Congrescentrum (1961-1965)
Het in 1965 opgeleverde Congrescentrum werd door Bodon bewust ten zuidwesten van het Europacomplex gesitueerd, grenzend aan het water van de Boerenwetering en aan de rand van het Beatrixpark. Dit vanuit het idee dat congresgangers met rondvaartboten vanuit de binnenstad naar de RAI konden worden vervoerd en andersom. Hiervoor werd een speciale havenkom – de huidige parkvijver – aangelegd. Het zuidelijk deel van de Boerenwetering, ter hoogte van het Congrescentrum, werd hiervoor verbreed. Havenkom en Congrescentrum zijn in samenhang met elkaar ontworpen, waarbij de zuidoever van de havenkom in dezelfde lijn ligt als de rooilijn van de zuidgevel van het Congrescentrum. De symmetrische, dubbele bomenrijen langs de oost- en zuidoever van de havenkom in combinatie met de openheid van het wateroppervlak zorgden voor een visuele verbinding met het Beatrixpark. Ook de vlaggenplastiek en de kademuur van het bastion, beide ontworpen door Charles Karsten, maken deel uit van dit ontwerp. Doordat het gebouw slechts aan de noordzijde is verbonden met het RAI-complex, ligt het grotendeels vrij in de omgeving. Het transparante karakter van het gebouw moest de bezoeker al vanaf het Europaplein een doorzicht geven richting Beatrixpark. De drooglopen rondom het Congresgebouw, aan de zuid- en westzijde nog aanwezig, vormen als bewust gecreëerd overgangselement tussen de binnen- en de buitenruimte een onlosmakelijk onderdeel van het ontwerp.

De Amstelhal (1969)
In 1969 werd het Europacomplex uitgebreid met de Amstelhal, eveneens naar ontwerp van Bodon, gesitueerd aan de westzijde van het Europacomplex en grenzend aan de Boerenwetering en het Beatrixpark. In oppervlak is de Amstelhal even groot als de Europahal, maar mede door de gekozen constructiewijze (ruimtevakwerk) en de hoogte van 10 meter (waarmee het aansloot op de kleinere hallen rondom de Europahal) oogt het gebouw toch kleinschaliger dan de Europahal. In maat en schaal werd nadrukkelijk aansluiting gezocht met de Boerenwetering en het Beatrixpark.

Tijdens de Floriade van 1972 maakten het Amstelpark en het Beatrixpark, respectievelijk ten zuidoosten en ten westen van de RAI gesitueerd, deel uit van het expositieterrein. Dit gold ook voor het RAI-complex, dat als schakel tussen de twee parken in lag. Vanuit de havenkom vertrokken er rondvaartboten voor de Floriadebezoekers en de in 1969 gerealiseerde Amstelhal diende als tuinkas

waar diverse bloemen werden getoond. De omgeving van deze hal werd dan ook zorgvuldig ingericht: de geënsceneerde wandelroute langs de westzijde van de Boerenwetering naar het bastion, voorzien van een dubbele bomenrij en bankjes, werd toen aangelegd. De bijzondere rolbrug (waarvan het middendeel weggerold kan worden om doorgang te geven aan transport over het water), die nog altijd ten westen van de Amstelhal ligt, voorzag in een verbinding tussen het RAI-complex en het Beatrixpark, waardoor bezoekers geheel rondom de havenkom konden en kunnen wandelen.

Holland Complex (1977-1982) en Parkhal (1985-1993)
Latere uitbreidingen waarbij het functionele zwaartepunt van de RAI steeds meer naar het zuiden verschoof, zijn van grote impact geweest op het Europacomplex en het Congrescentrum. Tussen 1977 en 1982 werd het Holland Complex gerealiseerd, bestaande uit de Holland-, de Randstad- en de Deltahal. Het hoofdontwerp was afkomstig van Bodons opvolger bij DSBV, J.H. Ploeger, die zich baseerde op een schetsontwerp van Bodon. Om voldoende parkeerruimte te kunnen bieden werd naar wens van de RAI onder de hallen, op maaiveldniveau een zware betonnen onderbouw gemaakt en werd het vloerniveau van de expositieruimten met 3,5 meter opgetild. Het gebouw werd middels een ondergrondse gang verbonden met de Glazen Zaal op de noordoosthoek van de Europahallen. In 1993 werd de Parkhal (ook wel Scheldehal of Hal 11) opgeleverd. Het was het laatste project waarbij Bodon betrokken was; kort voor de oplevering in 1993 overleed hij. Met diverse nieuwe luchtbruggen en drooglopen werd aansluiting op de 'oude RAI' gemaakt. Een deel van de bestaande drooglopen werd verplaatst. Het glazen atrium dat voor de bestaande voorgevel van het Congrescentrum werd geplaatst, speelt een cruciale rol in de verbinding tussen de nieuwe hallen en het Europacomplex. Het entreegebied van het Congrescentrum werd hiermee opnieuw vormgegeven.

Recente ontwikkelingen rondom het Congrescentrum en de Amstelhal
De bouw van de hierboven genoemde hallen heeft een grote impact gehad op de oorspronkelijke opzet van het terrein rondom van het Congrescentrum. De luchtbruggen die zijn aangelegd om de nieuwe hallen met het oude complex te verbinden, onder andere in de zone tussen het Congresgebouw en de havenkom hebben de visuele openheid rondom het Congrescentrum verstoort.
De groenstrook langs de westgevel van de Amstelhal is in de loop der tijd enigszins verstoord. Momenteel is langs de westgevel een 'straat' aanwezig als laad- en losgebied, waarvoor de groenstrook direct langs de gevel en de perken zijn verdwenen. De bomenrij met wandelpad langs de Boerenwetering is echter behouden.
Desalniettemin geldt dat aan de west-zuidwestzijde van het RAI-complex (zijde havenkom en Beatrixpark) de oorspronkelijke inrichting hier nog het meest intact is gebleven (met de door strakke bomenrijen omgeven havenkom met vlaggenplastiek, de rolbrug en het nog geheel intacte bastion bij de Amstelhal).

Gebouwtype en bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
De Amstelhal, gebouwd in 1969 als een uitbreiding van de Europahal, werd door architect A. Bodon ontworpen. Het gebouw heeft een rechthoekige plattegrond en bestaat uit twee bouwlagen: een kelder (garderobe, sanitaire ruimten, magazijnen, cv-installatie) en een tentoonstellingshal op begane grondniveau met een oppervlakte 12.000m² (60x200m). Met een hoogte van 10m is het daarmee vrijwel gelijk aan de Europahal. De kelder is bereikbaar aan de zijde van de Europahal via een onderdoorgang onder het tussenlid dat de Amstelhal met de Europahal verbindt. Aan de noordzijde is onder een betonnen luifel de bezoekersentree gesitueerd. Hier bevinden zich sanitaire ruimten en een garderobe op kelderniveau. Aan de zuidzijde is het café-restaurant geplaatst. Dit is als een tweelaags bouwvolume door de gevel geschoven en bevindt zich zodoende half binnen en half buiten de hal. Op de begane grond van het café-restaurant was oorspronkelijk een snelbuffet waarachter de keuken; op de verdieping bevond zich het restaurant, toegankelijk met hellingbanen en met zicht op de havenkom ten zuiden van de Amstelhal. In tegenstelling tot de Europahal, waarbij de dakconstructie bestaat uit boogspanten op betonnen bokken (de zogenoemde bokkenrijen) die aan weerszijden van de hal zijn geplaatst, is de dakconstructie van het platte dak van de Amstelhal uitgevoerd als een ruimtevakwerkconstructie, ondersteund door een zestiental paddenstoelvormige waaierkolommen op betonnen voet in het interieur.

Uit de bouwtijd dateert de tentoonstellingshal, de bezoekerstoegang (inclusief ticketloketten en tourniquets) en de trap naar de kelder aan de noordzijde. In 1974 werd op het entreevolume een kantoorvleugel met trappen aan weerszijden toegevoegd.
In de loop der tijd hebben verschillende aanpassingen plaatsgevonden. De lichtkappen zijn verwijderd, terwijl de drie lichtstraten zijn geblindeerd (deze ingreep is echter reversibel). Hierdoor is er in de hal op dakniveau geen daglichttoetreding meer aanwezig. In 1983 werd de vaste zonwering van het restaurant, bestaande uit een vijftal vaste, horizontale lamellen vervangen door een systeem met rolgordijnen.

Architectonische verschijningsvorm
De architectonische verschijningsvorm van het Europacomplex, het Congrescentrum en de Amstelhal kenmerkt zich door een heldere, transparante en functionalistische architectuur. De materiaalkeuze was vooral gebaseerd op duurzaamheid en het onderhoudsvrije karakter ervan: schoon beton, ijle staalconstructies en gordijngevels van aluminium en glas.
De door Bodon toegepaste constructie voor de Amstelhal, bestaande uit een ruimtevakwerkconstructie met waaiervormige steunpunten in de ruimte, is een voorbeeld van high-tech bouw en vormde indertijd een noviteit in de bouw van hallen. Hiermee creëerde Bodon een dakconstructie die door de combinatie met de lichtstraten en een grote hoeveelheid aan lichtkappen een uitermate transparant karakter had. Voordeel van deze dakconstructie was tevens dat de gevels zelfdragend konden worden uitgevoerd, wat resulteerde in grote glasgevels (glas in staal op een borstwering van grindbeton). Nadeel was het arbeidsintensieve – en dus kostbare aspect –construeren van het ruimtevakwerk dat ter plekke moest worden samengesteld.

Exterieur
Ligging: De Amstelhal is tussen de Europahal en de Boerenwetering gesitueerd. Behalve de verbinding via een tussenlid met de Europahal aan de oostzijde, ligt de Amstelhal vrij. Aan de westzijde resteert langs de Boerenwetering een groenstrook en aan de zuidzijde, waar zich het café-restaurant bevindt, is een terras aanwezig met een bastion in de Boerenwetering. Dit buitengebied wordt langs de Boerenwetering tot aan het bruggenhoofd begrensd door een betonnen kadewand met een geometrische vormgeving naar ontwerp van architect beeldhouwer Charles Karsten (1904-1979). Aan de noordzijde bevindt zich de entree tot de hal die is gelegen aan een parkeerruimte.

Voor de dakconstructie van de Amstelhal werd het principe van ruimtevakwerk toegepast, verdeeld over vier tafels die elk rusten op vier steunpunten. Deze waaiervormige stalen poten op een zware betonnen voet staan vrij in de ruimte (16 stuks). De tafels worden van elkaar gescheiden door lichtstraten die in de zijgevels doorlopen in tweezijdige erkers met glasruiten die tot op maaiveldniveau reiken. Samen met de negen lichtkappen per tafel werd de hal oorspronkelijk voorzien van veel daglicht van boven. De zelfdragende gevels bestaan aan de oost- en westzijde uit een borstwering van gewassen grindbeton waarboven glas in staalprofielen. De westgevel is boven de borstwering voorzien van een vaste zonwering bestaande uit verticale aluminium lamellen opgesteld onder een hoek van 45 graden in zuidwestelijke richting. Zonwering is een noodzakelijk element bij transparante architectuur.
Bodon past twee soorten zonwering toe. In het exterieur is sprake van vaste zonwering, in het interieur is interne mobiele zonwering door middel van schoepen toegepast (onder meer in het Congrescentrum).
In de oostgevel is ter hoogte van de tweede tafel, gerekend vanaf de zuidgevel, een verbinding met de Europahal aanwezig in de vorm van een tussenlid. De ramen van deze gevel zijn geblindeerd door aluminium platen of melkglas.
De kopse gevels zijn geheel transparant. In de onderste zone van de noordgevel zijn (vermoedelijk oorspronkelijke) geleiders voor rolgordijnen opgenomen, waarschijnlijk meer voor visuele afsluiting dan als zonwering. In de noordgevel is de entree onder een betonnen luifel in de glasgevel geschoven. Op de verdieping van het entreevolume bevinden zich kantoorvertrekken die bereikbaar zijn via een open trap en een doorloop langs de gevel. In de zuidgevel is op dezelfde wijze een ingeschoven tweelagig bouwvolume aanwezig, het café-restaurant. Op een betonnen basement, waarin zich de ontluchting van de in de kelder gelegen keukens bevindt, is de rechthoekige bovenbouw voorzien van stalen kozijnen op een betonnen borstwering. In de horizontale driedeling van de vensters is het middelste smalle raam een klepvenster.

CONCEPT

In 1983 werd het type zonwering gewijzigd waardoor de gevel van het restaurant een andere uitstraling kreeg. De oorspronkelijke zonwering bestond uit een vijftal permanente horizontale lamellen voor de boven- en klepramen, die het horizontale karakter van de architectuur benadrukte. De wijziging bestond uit het plaatsen van een aluminium frame met rolgordijnen, waardoor de ramen volledig in het zicht zijn. (ontwerp Bodon, constructie DSBV) De oorspronkelijke entree tot het terras bevindt zich aan de westzijde. De bordestrap met entree in de zuidgevel dateert van een later moment.

Interieur
Het interieur van de Amstelhal heeft een transparant en ruimtelijk karakter ondanks de waaiervormige daksteunen (16). De transparantie komt voort uit de grote glasgevels, de oorspronkelijke lichtstraten (3) en lichtkappen (36) in het dak en de in het zicht zijnde ruimtevakwerkconstructie. De gesloten borstwering van de lange gevels houdt verband met het gebruik van de ruimte als expositiezaal. De dubbelwandige borstwering met spouw functioneert als ruimte voor de luchtbehandeling van de hal en heeft ventilatieroosters in de buitengevel. In de kelder bevinden zich hieronder de cv-installaties. De oorspronkelijke lage inblaaselementen op de borstwering zijn op enig moment vervangen door hoge buizen met dubbele uitlaat.
De publieksingang met de daarboven gelegen kantoren uit 1974 is als een separaat volume voor de glasgevel geplaatst en is in een onbekend jaar bekleed met geperforeerd plaatstaal.
Het café-restaurant kenmerkt zich door de op regelmatige afstand geplaatste betonnen kolommen en een plafond dat als een stalen raster met vierkanten is opgebouwd; de vierkante vakken zijn deels bekleed met houtwerk. Afgezien van de stoelen, tafels en dergelijke is de oorspronkelijke aankleding bewaard gebleven. Vanuit de expositiehal is het verhoogde restaurantgedeelte buiten de gevel toegankelijk via een hellingbaan. In aansluiting op de zuidoosthoek van de zuidgevel is op enig (onbekend) moment een tweelaags aanbouw gerealiseerd. Vanaf de verdieping van deze aanbouw is middels enkele roltrappen de expositiehal toegankelijk.

Transparantie
Het oorspronkelijk bedoelde transparante karakter van de Amstelhal is in de loop der tijd enigszins verloren gegaan. In de eerste plaats vanwege de verwijdering van de 36 lichtkappen en het blinderen van de lichtstraten op dakniveau. Hierdoor is de daglichttoetreding van de hal in hoeveelheid ingeboet en is de transparantie van het dak niet meer aanwezig. Aan de zuidgevel hebben wijzigingen in de vorm van een aanbouw (zuidoosthoek), het blinderen van de onderste ramen (zuidwesthoek), de huidige afwerking en blindering van de zaalgevel van het restaurant/snelbuffet de transparantie verminderd. Tenslotte zijn de onderste ramen van de drie erkers aan de zijde van de Boerenwetering geblindeerd, waardoor aan de zijde van de westgevel geen visueel contact meer is met de buitenruimte (Boerenwetering en Beatrixpark). In het ontwerp van de architect waren deze erkers als rustpunt voor de bezoekers gedacht.

Cultuurhistorische context
Amstelhal
De Amstelhal is de tweede uitbreiding van het RAI-complex na de bouw van de Europahallen (1958-1961), die de kern van het complex vormen. In 1965 werd met enige vertraging het Congrescentrum gerealiseerd, eigenlijk een onderdeel dat in de eerste fase gelijktijdig met de Europahallen was gepland. De uitbreiding van de expositieruimte was de aanleiding voor de bouw van de Amstelhal. Door de ligging achter de Europahal (westzijde) kon een verbindingslid tussen beide hallen worden aangebracht. De gewenste grootte van de nieuwe expositiehal, die qua oppervlak vrijwel gelijk is aan de Europahal, in combinatie met de beperkte diepte van het aangrenzende perceel bepaalde het ontwerp van de Amstelhal. Zo ontwierp Alexander Bodon een rechthoekige hal waarbij de dakconstructie wordt ondersteund door zestien waaiervormige kolommen in de ruimte. Door toepassing van de ruimtevakwerkconstructie konden de gevels vrijdragend zijn. Deze constructie was behalve een noviteit voor een dergelijke hal een staal van high tech-bouw.

Staalkaart van 'hallenbouw'
Bodon heeft zijn hele leven een grote interesse gehad voor technische vernieuwingen. Alle technische mogelijkheden van de moderne tijd moesten worden benut om lichte en transparante ruimten te creëren. Bodon zag het als zijn taak om steeds weer naar nieuwe oplossingen te blijven zoeken. Daarbij hechtte hij veel waarde aan de samenwerking met constructeurs en andere adviseurs. Het RAI-complex, waarvan de bouw onder leiding van Bodon en DSBV uiteindelijk ruim dertig jaar in beslag zou nemen, vormt in die zin een interessante staalkaart van 'hallenbouw', waarbij het technische en innovatieve karakter een belangrijke rol speelden.

De Europahal neemt daarin een bijzondere plaats in. De enorme ruimte wordt hier overspannen door parabolische stalen spanten op betonnen jukken die ondergronds via trekstangen met elkaar verbonden zijn. Via grote daklichten en de open kopgevel, stroomde het daglicht aan alle kanten toe. Het beperkte terrein voor de latere Amstelhal – in oppervlak even groot als de Europahal – liet een dergelijke constructie niet toe. De 'high tech' ruimtevakwerkconstructie van de Amstelhal met zijn waaiervormige steunpunten in combinatie met de gordijngevels van glas golden voor die tijd (1969) als een noviteit. Hoewel het dak van de Amstelhal op een minimumaantal steunpunten rust, bleek dit in de praktijk toch storender te zijn dan van tevoren was verwacht. Daarom werd door de RAI expliciet vastgesteld dat bij een volgende uitbreiding de vrijheid om de ruimte in te delen niet beperkt mocht worden door kolommen in de ruimte. Bovendien was de op locatie vervaardigde constructie te arbeidsintensief en daarmee, door stijgende loonkosten, nadien te kostbaar. Bij de volgende uitbreiding van het complex met het Holland-complex, eind jaren zeventig, werd de oplossing gevonden in een 'space frame'- een licht ruimtevakwerk, rustend op kolommen in de wanden, dat in onderdelen kon worden aangevoerd en op de bouwplaats slechts in elkaar gezet hoefde te worden. Het ontwerp – dat onder meer resulteerde in een enorme luifel, is de gezamenlijke inspanning van Bodon en diens opvolger J.H. Ploeger, verantwoordelijk voor het hoofdontwerp, en de constructieafdeling van DSBV met J.W.B. Enserink aan het hoofd. In 1983 kreeg de nieuwe uitbreiding van de RAI de Nationale Staalprijs, voor het bouwkundige deel werden Ploeger en Bodon onderscheiden, voor het zeer in het oog springende constructieve deel Enserink.

Alexander Bodon – pleitbezorger van het Nieuwe Bouwen
"Alexander ('Sandór') Karl George (von) Bodon werd in 1906 geboren in Wenen als zoon van een interieurarchitect en meubelontwerper die tot de Hongaarse landadel behoorde. Na de Eerste Wereldoorlog verbleef hij enige tijd in een Nederlands pleeggezin in Voorburg. Hier maakte hij kennis met de architect Jan Wils, die hem in 1926 opnieuw naar Nederland haalde voor een stage. Bodons kennismaking met de vooruitstrevende ideeën van De Stijl en Het Nieuwe Bouwen op het gebied van kunst, architectuur en maatschappelijke verantwoordelijkheid was bepalend voor zijn verdere leven. Na de voltooiing van zijn studie aan de Kunstnijverheidsschool in Boedapest vestigde hij zich in 1929 blijvend in Nederland. Bodon begon als tekenaar bij het socialistisch georiënteerde architectenbureau Buijs & Lürsen in Den Haag. Vanaf 1932 was hij enige jaren werkzaam als meubelontwerper bij de firma Ahrend & Zn in Amsterdam. Als lid van de avantgardistische architectengroep 'De 8', een van de voornaamste bolwerken van het Nieuwe Bouwen in Nederland, kwam hij in nauw contact te staan met de daarin toonaangevende architect Ben Merkelbach. Via de Nederlandse afdeling van de Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) verstevigde hij bovendien zijn reeds bestaande band met de stedenbouwkundige Cornelis van Eesteren. Bodon werkte daarnaast als docent interieurarchitectuur aan de Nieuwe Kunstschool in Amsterdam, een op Bauhaus geënte onderwijsinstelling, waar hij in 1936 aan de leiding kwam te staan. Als chef de bureau bij Merkelbach en Karsten was hij in de jaren 1934-1939 nauw betrokken bij de bouw van de A.V.R.O.-studio in Hilversum. In 1939 kreeg Bodon de Nederlandse nationaliteit.

Na de magere oorlogsjaren, waarin hij zich voornamelijk had beziggehouden met de inrichting van tentoonstellingen, begon Bodon in 1945 zijn eigen architectenbureau in Amsterdam. Jarenlang combineerde hij zijn werkzaamheden als zelfstandig architect met een docentschap aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam en het lidmaatschap van een werkgroep die een stedenbouwkundig en architectonisch plan ontwierp voor het dorp Nagele in de Noordoostpolder. In 1954 ging Bodons bureau een associatie aan met het Rotterdamse architectenbureau Van der Steur, Van Bruggen en Drexhage, later DSBV ingenieurs en

architecten genaamd. In 1963-1972 realiseerde hij in Rotterdam een uitbreiding van het door Van der Steur in 1935 ontworpen museum Boijmans Van Beuningen, die in al zijn transparantie een contrast vormt met de geslotenheid van het oudere gebouw." (Uit: *Erfgoed van de Week*. 'Alexander Bodon', door Paul Nieuwenhuizen)

Van 1951 tot aan zijn dood in 1993 zou hij als huisarchitect van de RAI bij dit gebouw en latere uitbreidingen van het complex betrokken zijn. Toch was een opdrachtverstrekking aan Bodon niet vanzelfsprekend, gezien zijn onervarenheid met dit type gebouw. Voor de opdrachtgeving in 1951 ging de gemeente Amsterdam te rade bij de Bond van Nederlandse Architecten (BNA). Naast Bodon stonden A. Boeken en het architectenechtpaar J.W.H.C. Pot en J.F. Pot-Keegstra op de nominatie voor deze opdracht. Volgens Bodon, die nog nooit een dergelijk gebouw ontworpen had, heeft hij in 1951 de opdracht gekregen dankzij zijn ruime ervaring met het ontwerpen van tentoonstellingen. Tot aan zijn overlijden in 1993 bleef hij bij het complex betrokken, dat hij als zijn levenswerk beschouwde. Tot op hoge leeftijd kwam hij bijna dagelijks naar het DSBV Bouwbureau voor de RAI dat kantoor hield in het RAI-complex. Ook was en bleef hij betrokken bij interne verbouwingen en nieuwbouwplannen.

Conclusie / concept registeromschrijving

Architectonische waarden
De Amstelhal is architectonisch van belang vanwege de esthetische kwaliteiten die zijn gelegen in de grote schaal van de ruimte enerzijds en de lichtheid en transparantie van de ruimtevakwerkconstructie in combinatie met de daglichttoevoer vanuit het dakvlak (lichtstraten en -kappen).
Verder ligt de architectonische waarde in de high-tech toepassing van een ruimtevakwerkconstructie met waaiervormige steunpunten, in combinatie met een grindbetonnen borstwering en gordijngevel van glas. Hetzelfde geldt voor de materiaalkeuze (staal, grindbeton, glas, aluminium) en de vaste aluminium zonwering in het exterieur als tegenhanger van de interne mobiele zonwering in de vorm van schoepen. Ten tijde van de bouw (1969) gold dit als een noviteit.

De Amstelhal heeft bovendien een importante architectonische waarde als ontwerp van architect Alexander Bodon. Het RAI-complex kan beschouwd worden als een staalkaart van 'hallenbouw', waarin de Europahal en de Amstelhal (en het Holland Complex) een belangrijke rol vervullen. Bodon, die lange tijd als huisarchitect van de RAI heeft gewerkt, beschouwde het RAI-complex als zijn *opus magnum*.

Stedenbouwkundige waarde
De Amstelhal is als onderdeel van het RAI-complex *stedenbouwkundig van belang* vanwege de situering, die verbonden is met de naoorlogse ontwikkeling van het gebied.

De plaatsing van de Amstelhal achter de Europahal met verbindingslid maakt een gezamenlijk gebruik als expositieruimte mogelijk. Tegelijkertijd kan de hal separaat functioneren vanwege een eigen entree en restauratiefaciliteiten. Ook met de andere gebouwen van het complex zijn connecties door vormgeving en materiaalgebruik. De tegelijkertijd ontworpen buitenruimte in de vorm van het bastion met terras en de rolbrug over de Boerenwetering vormt een belangrijke schakel in de overgang van de Amstelhal naar het Beatrixpark.

Tevens heeft de Amstelhal *stedenbouwkundige waarde* vanwege de ruimtelijke relatie met de Boerenwetering en het ten westen van het gebouw gelegen Beatrixpark. Net als de noordgevel (waaraan de entree ligt) heeft de westgevel van de Amstelhal een van oorsprong publieke functie. De inrichting van de directe omgeving werd dan ook nauw afgestemd met de hal om een maximale verbinding tussen binnen en buiten te creëren. Dit resulteerde in een brede wandelstrook langs de Boerenwetering die aansluit op de rolbrug en het bastion. Hierdoor ontstond een belangrijke schakel tussen de Amstelhal, de rest van het RAI-complex en het Beatrixpark. De strook werd in het midden beplant met groenperken en dubbele bomenrijen. Ter hoogte van de geheel met glas beklede erkers werd de ruimte echter opengelaten zodat er vanuit de hal een visuele verbinding tot stand kwam met de Boerenwetering en het daar tegenover gelegen Beatrixpark. Het contrast tussen de weelderige

groenaanleg en de functionalistische architectuur van de westgevel van de hal dat hierdoor is ontstaan en dat het beeld bepaalt vanuit het Beatrixpark, is van grote stedenbouwkundige waarde.

Cultuurhistorische waarden
Als onderdeel van het in diverse perioden tot stand gekomen RAI-complex vertegenwoordigt De Amstelhal een *cultuurhistorische waarde*. Dit als uitdrukking van het (economische) vooruitgangsoptimisme in de wederopbouwperiode. Het complex bezit bijzondere waarde als functioneel onderdeel van het voor Amsterdam belangrijke AUP.

Gaafheid/herkenbaarheid
De Amstelhal is in zijn geheel (vormgeving, oorspronkelijk ontwerp en relatie met buitengebied) relatief goed bewaard gebleven en als oorspronkelijk ontwerp herkenbaar. Aanpassingen zoals de opbouw van het entreevolume en de wijziging van de zonwering op de gevels van het restaurant zijn 'onder architectuur' uitgevoerd. Wel is er sprake van enige mate van miskenning van de oorspronkelijke transparantie van de hal. Zo zijn de drie lichtstraten geblindeerd, de 36 lichtkappen op het dak verwijderd en zijn ook de onderste ramen van de erkers aan de zijde van de Boerenwetering (westgevel) geblindeerd. Hierdoor ontbeert de ruimte op dit ogenblik direct daglichttoetreding op dakniveau en is het oorspronkelijke contact met de buitenruimte om maaiveldniveau niet meer aanwezig. Ondanks deze aanpassingen (die gedeeltelijk reversibel zijn) overtuigt het gebouw nog altijd waar het de ruimtelijkheid en esthetische kwaliteit van het ontwerp betreft.

Zeldzaamheid
De toepassing van de ruimtevakwerkconstructie in combinatie met de zelfdragende gordijngevel, waardoor een maximum aan transparantie in de hal werd bereikt, vormde indertijd een noviteit in de hallenbouw.

Bronnen en literatuur
Gemeente Amsterdam, Stadsarchief, Beeldbank
Archief Bouw- en Woningtoezicht Stadsdeel Zuid

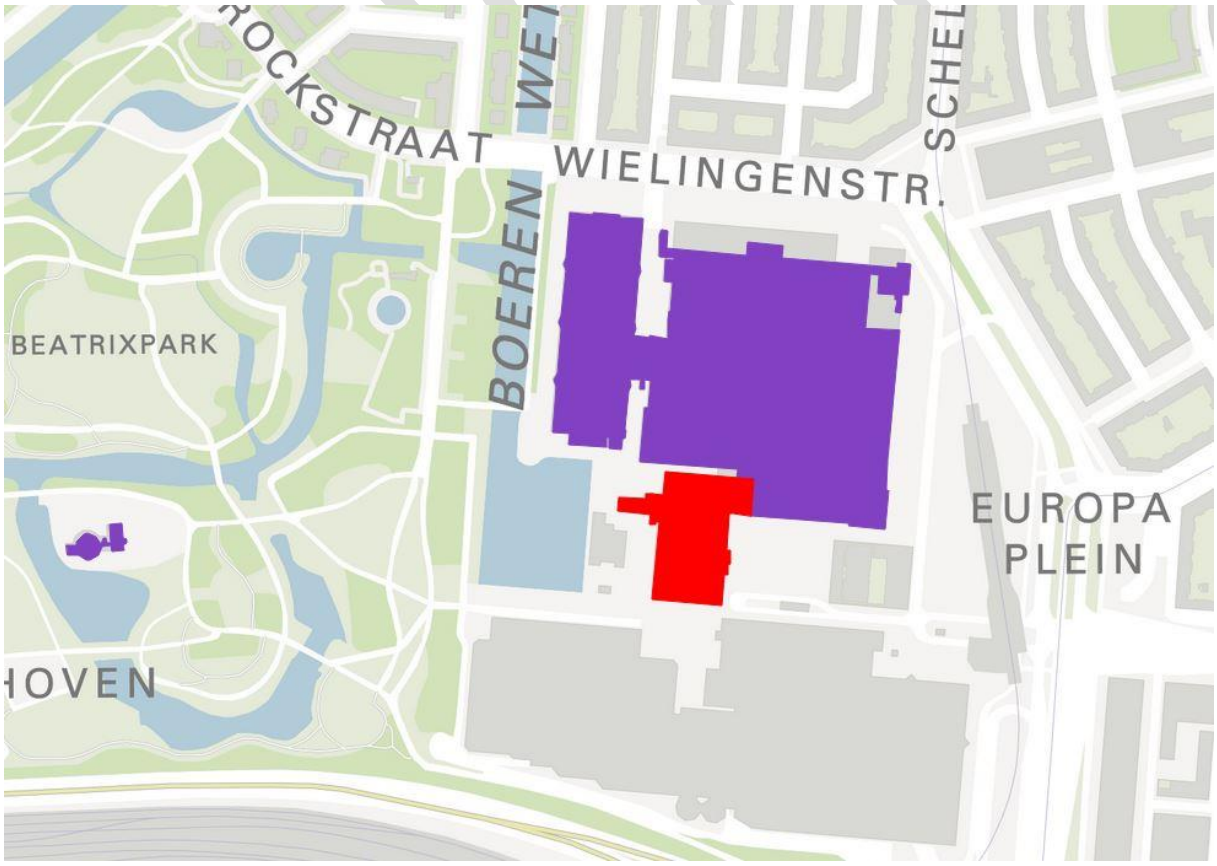
A.Bodon, A., 'Congresgebouw te Amsterdam',in: *Bouw* nr. 1960, p. 1503
A.Bodon, 'R.A.I.-gebouw, Amsterdam', in *Bouw* nr. 32, 1961, p. 972-979
A.Bodon, 'Congrescentrum RAI te Amsterdam', in: *Bouw* nr. 24 1965, p. 876-883.
A.Bodon, 'Uitbreiding RAI-complex te Amsterdam', in: *Bouw* nr. 13, 1966 deel I*, p. 446*
Tonny Claassen, *A.Bodon (1906-1993). Lichtheid en transparantie – architectuur als dienend ambacht.* Bonas-uitgave, Rotterdam 2001
Maarten Kloos, *Alexander Bodon. Architect,* Rotterdam 1990
Paul Nieuwenhuizen, 'Alexander Bodon. Een levenslange pleitbezorger van het Nieuwe Bouwen', *Erfgoed van de Week*, publicatie Website gemeente Amsterdam, januari 2023

CONCEPT

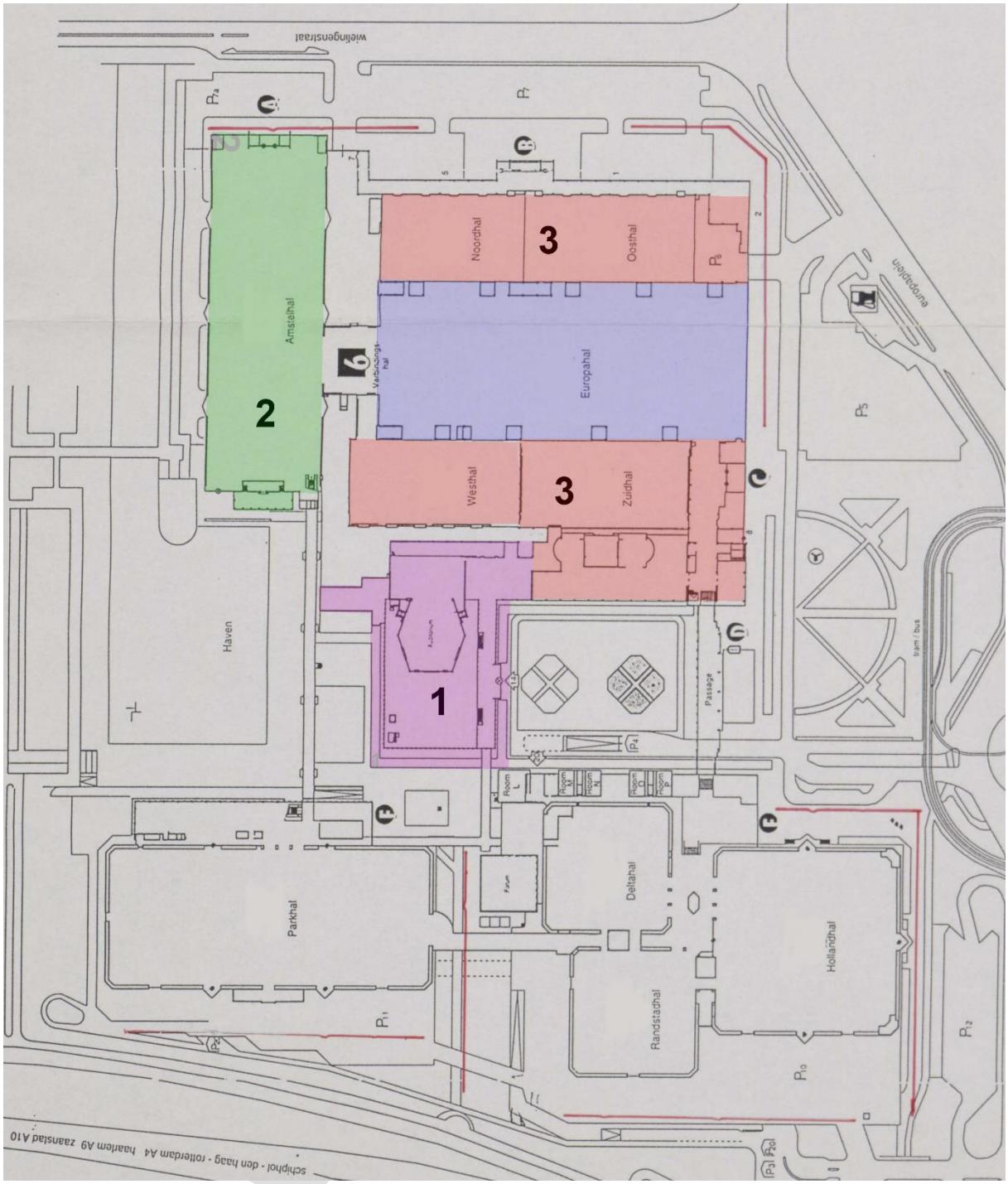
Beeldmateriaal



Contour Rijksmonument nr. Europaplein 8, monumentnummer 532206. Onder het monument valt de Europahal met aan weerszijden de bokkenrijen (de voet van de overspanningsconstructie) en de op het voorplein geplaatste reclamezuil 'het Signaal'. Bron: RCE



Contour van het orde 1 (paars) en orde 2 (rood) -gedeelte, uitsnede uit de Ordekaart Algemeen Uitbreidingsplan (AUP)



De in het kader van de aanvraag onderzochte delen: 1. Congrescentrum 2. Amstelhal 3. Europahallen

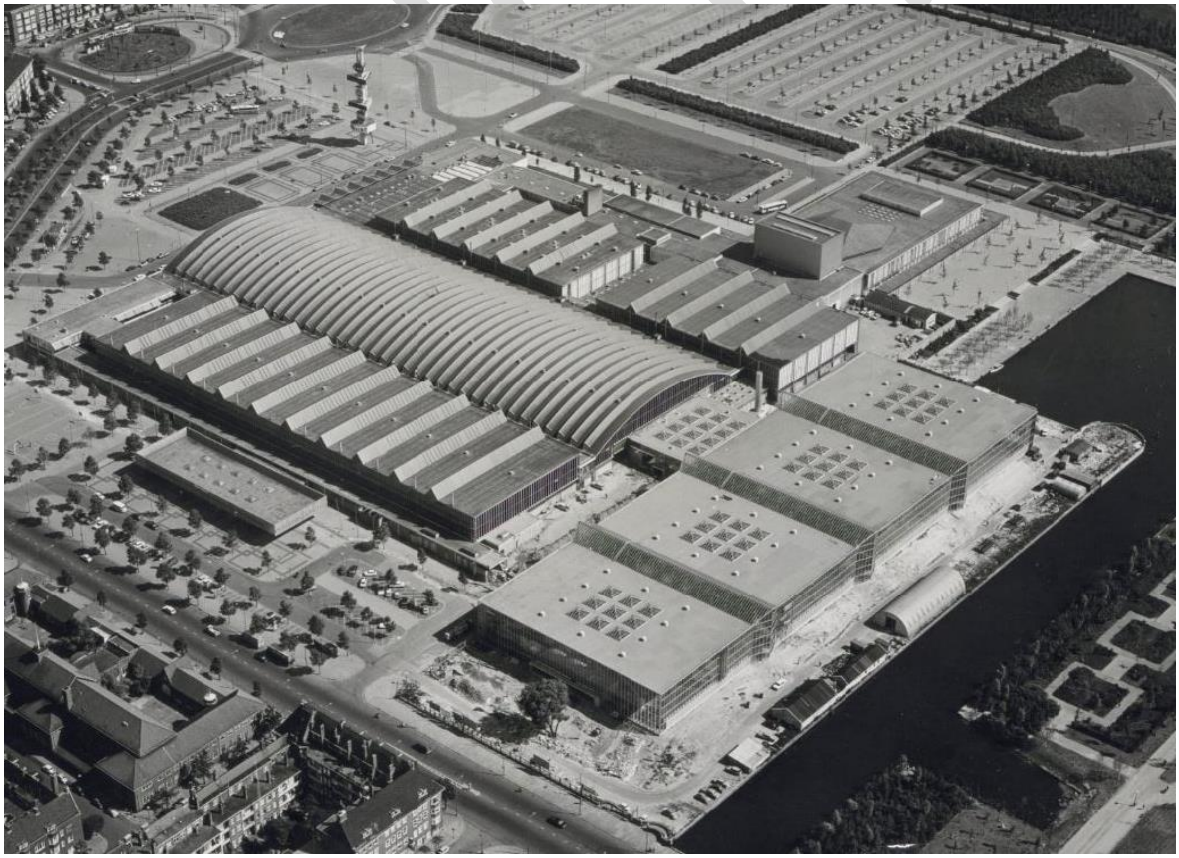


Overzicht van de ontwikkeling van het RAI-complex

1958 Eerste paal voor Europacomplex
1961 Rood: Voltooiing Europacomplex met Europahal, Noord-, Oost- en Zuidhal, hoofdentree, Glazen Zaal, café-restaurant en kantoren
1963 Geel: Bouw Westhal
1965 Oranje: Voltooiing Congrescentrum
1969 Groen: Voltooiing Amstelhal
1971 Aanbouw secretariaat Congrescentrum
1979 Realisatie ondergrondse parkeergarage
1982 Donkerblauw: Voltooiing Hollandcomplex met Holland-, Randstad- en Deltahal
1993 Paars: Oplevering Parkhal
2005 Opening Strand Zuid
2009 Lichtblauw: Elicium
2015 Roze: Bouw Amtrium
2016 Wit: Realisatie parkeergebouw
2019 Opening hotel bij de RAI
2019 Grijs: Uitbreiding hal noordzijde



1961 - Luchtfoto van het Europacomplex gezien in noordwestelijke richting, vlak na voltooiing in 1961. De Westhal, het Congrescentrum (linksboven) en de Amstelhal zijn nog niet gebouwd. SAA: KLM Aerocarto NV, HVVA00102000047.



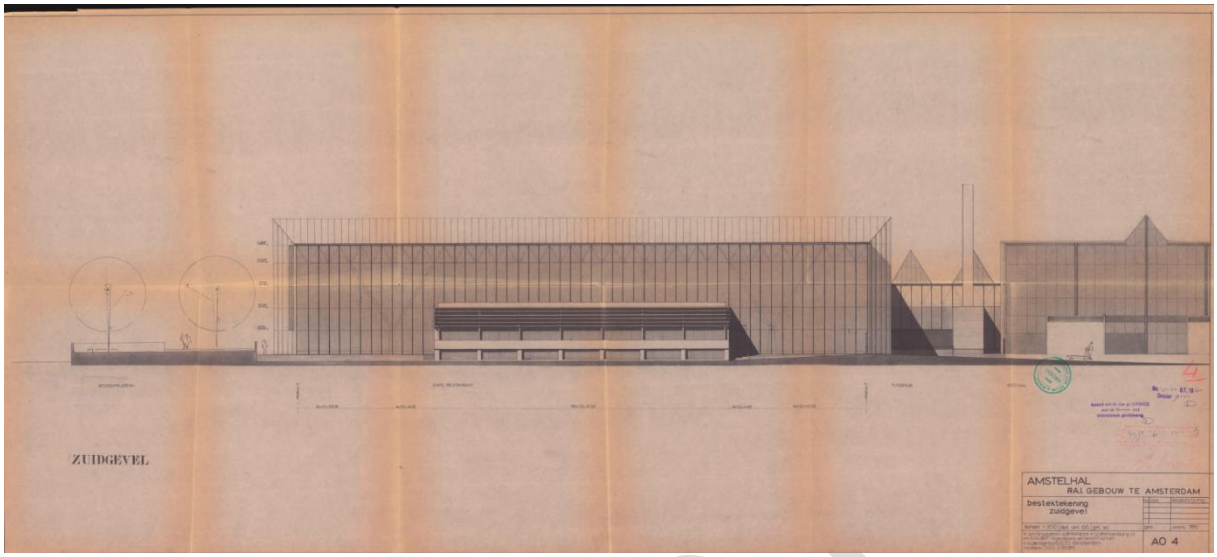
1969 - Luchtfoto van het RAI-complex gezien in zuidoostelijke richting. Rechtsonder de Amstelhal, herkenbaar aan de dakopbouw bestaande uit vier tafels waarin per tafel negen lichtkappen en van elkaar gescheiden door drie lichtstraten, gelegen aan de Boerenwetering en de havenkom. SAA: Aerophoto Schiphol B.V., HVVA00102000099.



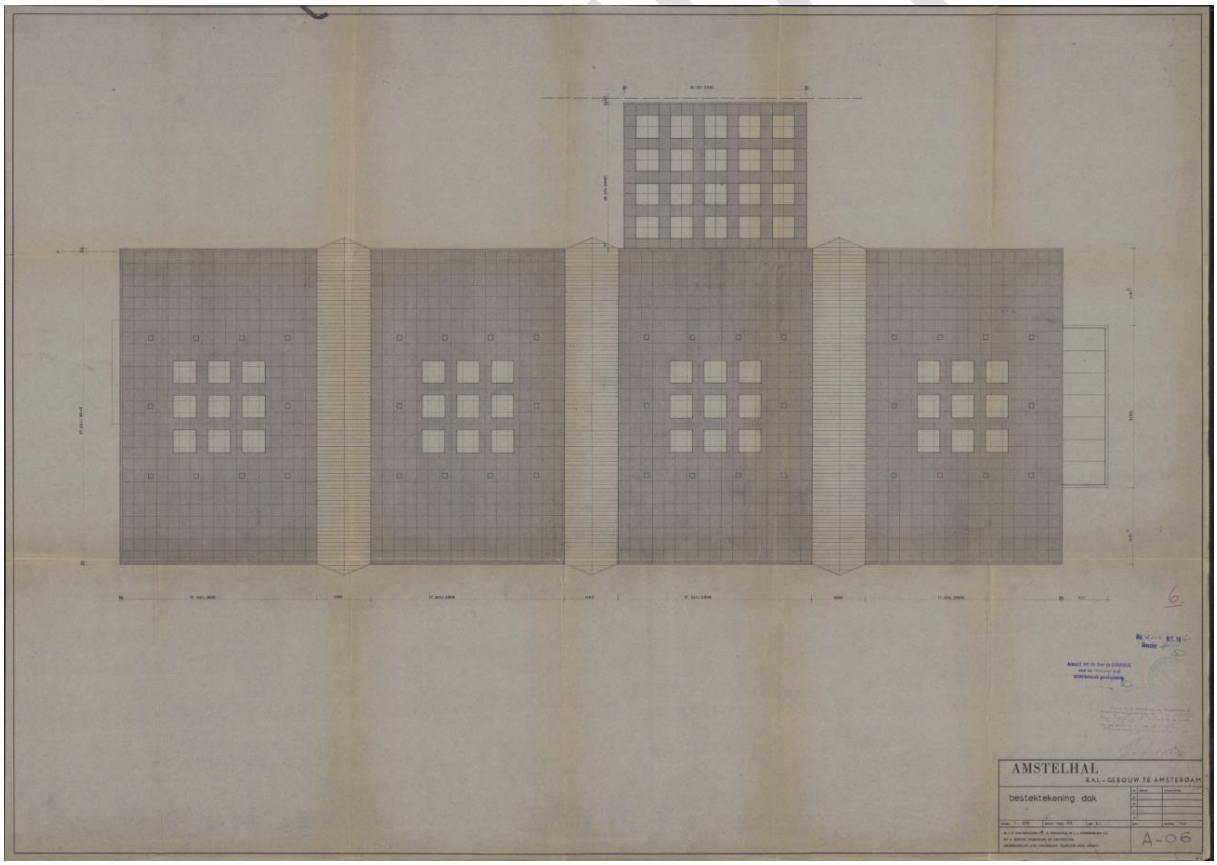
1985 - Luchtfoto van het RAI-complex, gezien in noordwestelijke richting, met op de voorgrond het Holland Complex. Linksboven de Amstelhal. SAA: Archief van de Dienst Ruimtelijke Ordening, Boooo036748



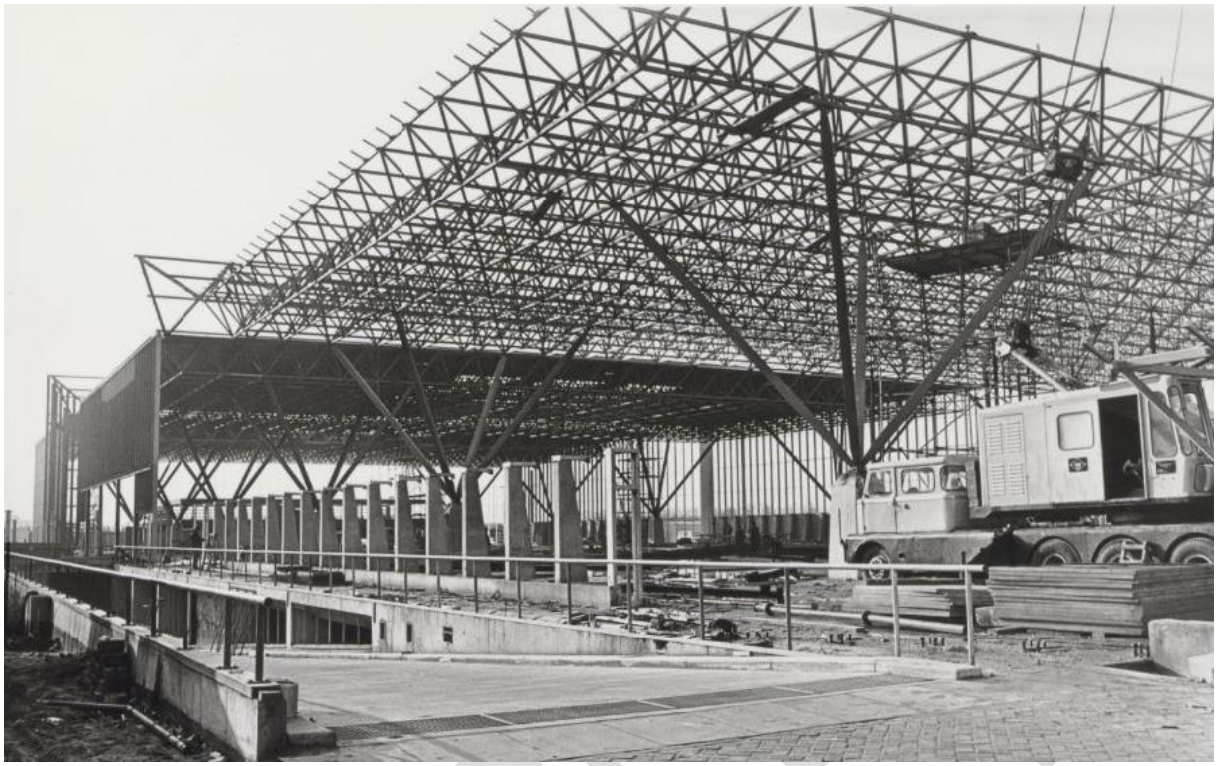
2017 – Het RAI-complex in noordwestelijke richting. Op de voorgrond de Parkhal, met links de Boerenwetering, de Amstelhal, het Europacomplex en het Congrescentrum, herkenbaar aan de toneeltoren en zeszijdige dakopbouw. SAA: Raimond Wouda, ANWZ0005900001.



1966 - Bestektekening van de zuidgevel van de Amstelhal met café-restaurant en aan de linkerzijde de groenstrook. BWT Zuid SW10002549_00001.



1966 - Bestektekening dak Amstelhal. In de vier tafels zijn per tafel negen lichtkappen opgenomen. De tafels worden van elkaar gescheiden door drie lichtstraten. In het tussenlid zijn twintig lichtkappen aangegeven. BWT Zuid SW10002555_00001.



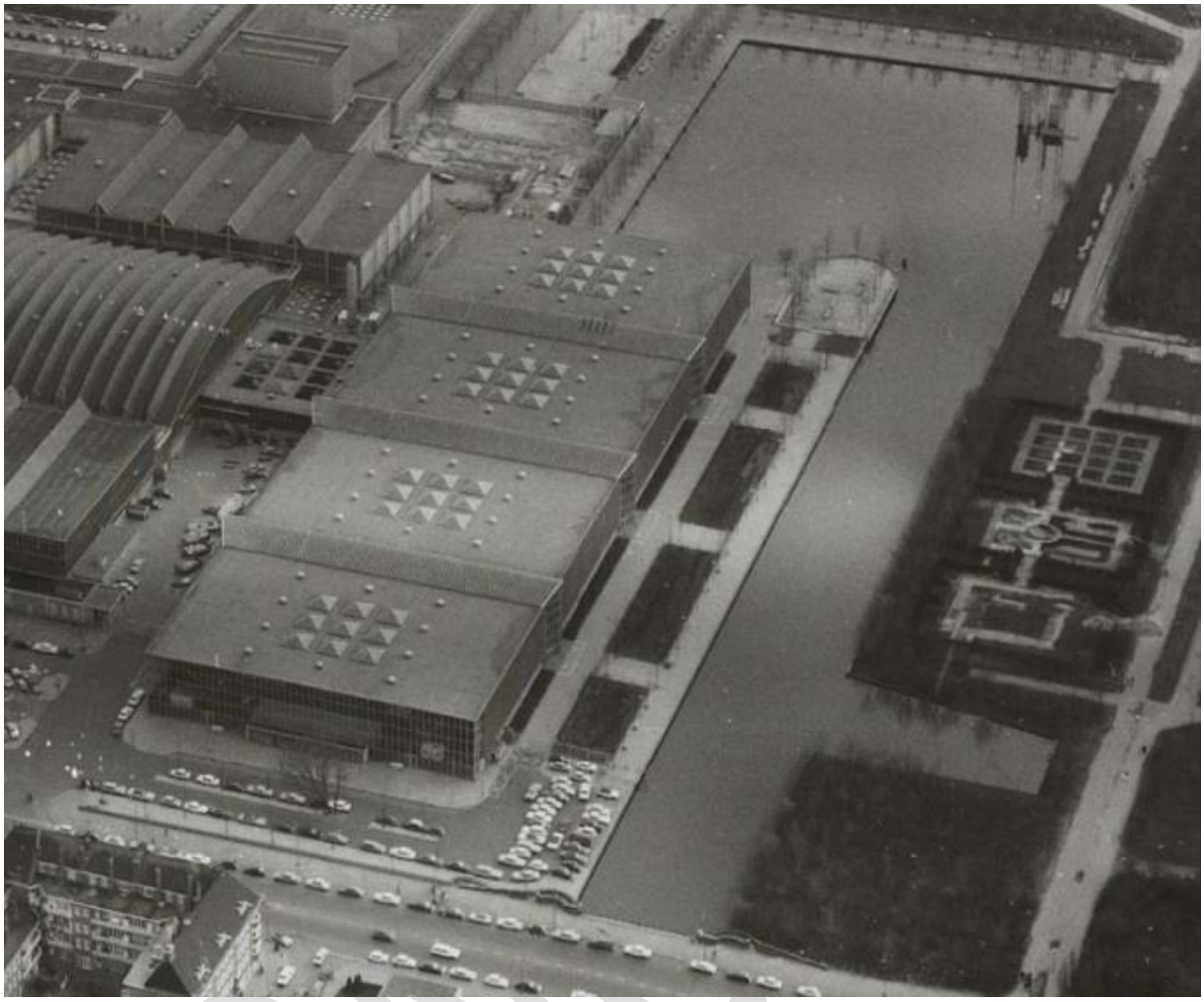
1968- Bouw van de Amstelhal: de ruimtevakwerkconstructie met waaierkolommen. Links de onderdoorgang van het tussenlid. SAA HVVA001020000089.



1969- Westgevel Amstelhal met aan de rechterkant het café-restaurant en de betonnen kademuur met geometrische vormen van Charles Karsten. SAA AANA07105000001.



1985- Kaart Publieke Werken: De groenaanleg ter plaatse van de strook langs de westgevel van de Amstelhal. Tegenover de erkers van de hal is er vrij zicht op de Boerenwetering en het Beatrixpark. Voor de vier tafels van het dak zijn perken aanwezig.



1971- Amstelhal met groenvoorziening in de strook langs de westgevel en het terras op het bastion. Er zijn vier perken voor de vier traveeën van de hal. Vanaf de erkers is vrij zicht op de Boerenwetering en het Beatrixpark. SAA Boooooo33657.



1971- Amstelhal westgevel: langs de gevel is een groene border, in het middendeel van de strook langs de Boerenwetering is een aantal perken met groen aan weerskanten voorzien van bomen. SAA 010122002620.



2024- Amstelhal, noordwesthoek: links oostgevel, rechts noordgevel met entreeluifel. MenA.



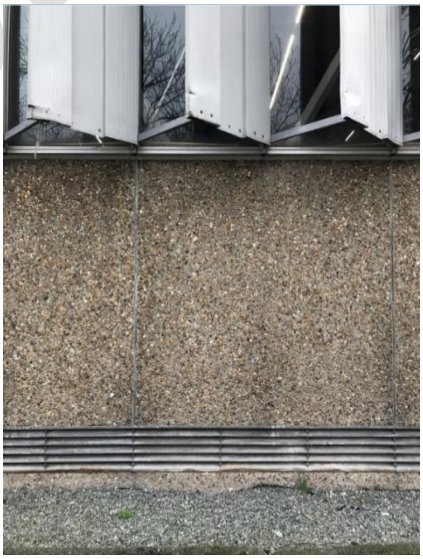
2024- Amstelhal, zuidwesthoek: links westgevel, rechts zuidgevel met café-restaurant. Op de voorgrond de betonnen kademuur met geometrische vormen van Karsten. MenA.



2024- Amstelhal, noordwesthoek: links noordgevel, rechts westgevel met vaste zonwering en erkers. MenA.



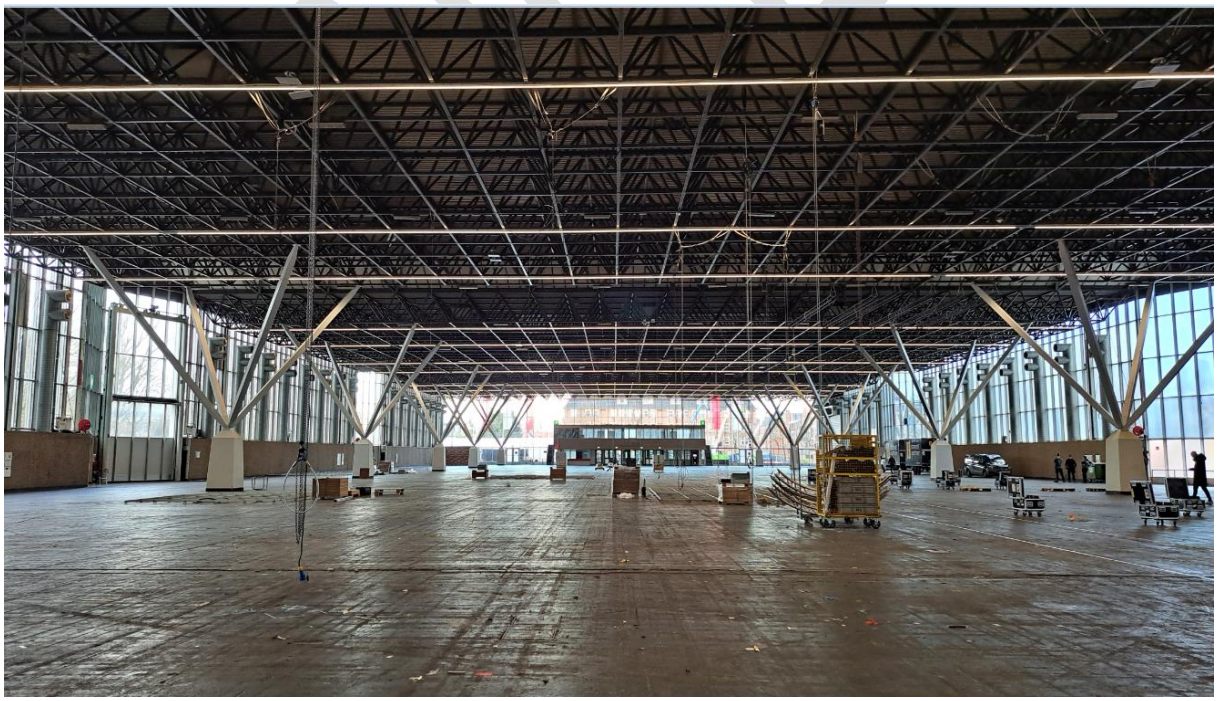
2024- Amstelhal, westgevel: erker met aan weerszijden vaste zonwering. MenA.



2024- Amstelhal, westgevel: vaste zonwering boven grindbetonnen borstwering met ventilatieroosters. MenA.



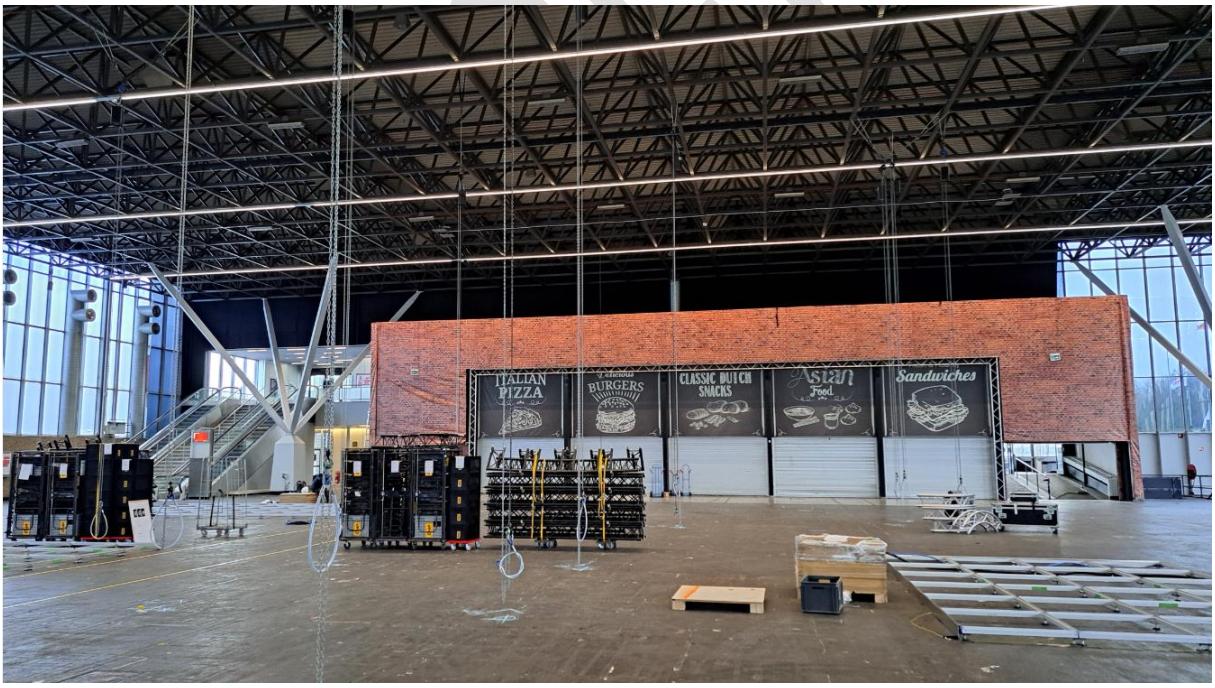
1969- Amstelhal naar noordgevel met eenlaags entreevolume en neergelaten rolgordijnen.



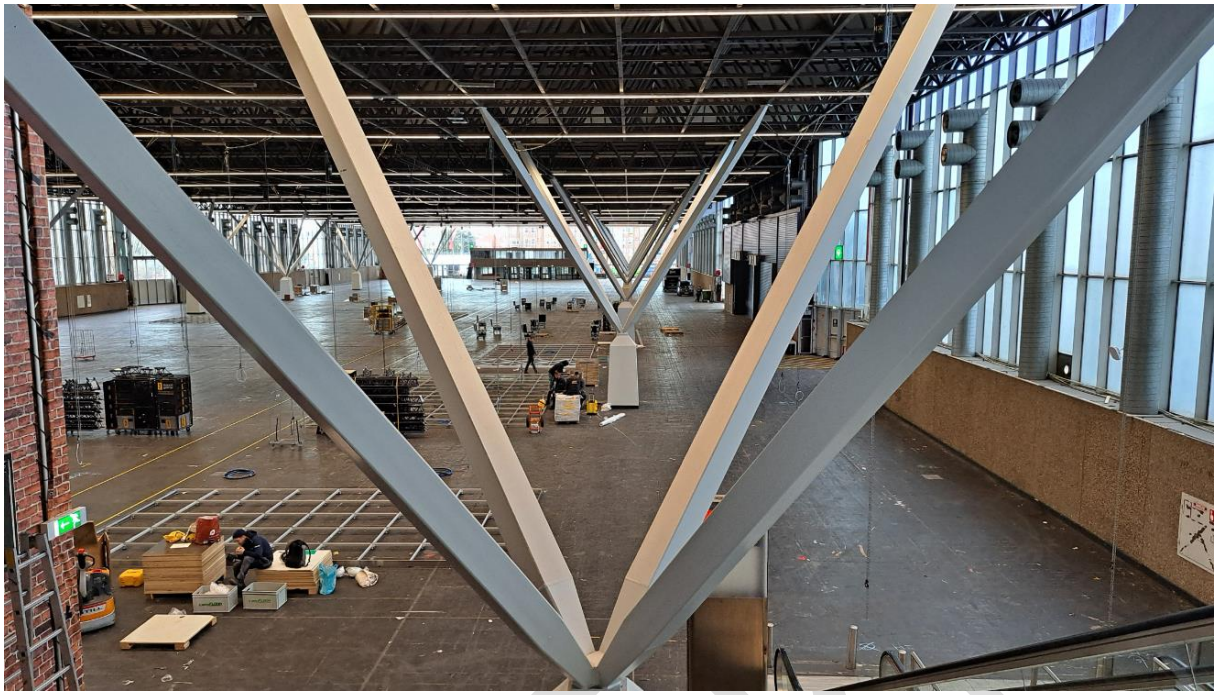
2023- Amstelhal naar noordgevel met kantooropbouw op entreevolume. MenA.



2023- Amstelhal, naar westgevel. De onderste ramen van de erker zijn geblindeerd, evenals de lichtstraat. Op de borstwering staan de buizen van de luchtbehandeling. MenA.



2023- Amstelhal, naar zuidgevel. De binnengevel van het café-restaurant is verscholen achter een tijdelijke afdekking. Rechts is de hellingbaan tot het caré-restaurant. Links zijn roltrappen naar de nieuwe aanbouw in de zuidoosthoek van de hal. MenA.



2023- Amstelhal naar noordgevel door de waaiervormige kolom vanaf de aanbouw in de zuidoosthoek. MenA.



2023- Amstelhal, noordgevel, entreevolume met kantooropbouw uit 1973. MenA.