Analyse en argumentatie achter de analyse en 4 gepresenteerde modellen. Hoe de modellen te lezen vanuit belangen?

Amsterdam 15 maart 2020

Deze notitie is bedoeld als antwoord op een vraag die ontstond tijdens de stuurgroep van 2 maart j.l. De vraag was “Hoe kunnen de vier verschillende, gepresenteerde varianten gelezen en gewogen worden. In het navolgende zijn argumenten verzameld.

De door R&D opgestelde en gepresenteerde analyse is het antwoord op een vraag van de wethouders. De vraag ontstond na de presentatie van drie mogelijke locaties voor de Nieuwe Meervaart op 16 december 2019. Voorkeur van de wethouders ging uit naar de waterlocatie op basis van een onderzoek uitgevoerd door Mecanoo & Urhahn. De vraag van wethouders betrof de context van de waterlocatie. Om een besluit te kunnen nemen, willen wethouders meer begrijpen, dan wel meer inzicht krijgen over de context rondom de waterlocatie. De vraag ging, meer specifiek, over Meer en Vaart als verkeers-as, het park, de plas en de Boulevard en de relatie met CNW, en mogelijke invulling van de vrijgekomen locatie (indien de MV vertrekt).

De essentie die volgt uit de analyse en het context onderzoek is dat, indien een gebouw in het water wordt gemaakt, men ook de omgeving aan zou moeten pakken. Zowel de verkeersas Meer en Vaart, de boulevard en wellicht het park, en de invulling van de huidige locatie. Met andere woorden een visie voor de Nieuwe Meervaart vraagt om een visie op de andere entiteiten: water, park, straat, verkeer en centrumgebied.

Caveat Emptor! [1]De analyse en gewenste visies zijn het belangrijkst. De geschetste varianten kunnen alleen gelezen worden als oefeningen en niet als eindbeeld. Het is voor de discussie goed om eindbeelden te tekenen maar ‘t is ook lastig omdat een schets door de beschouwer kan worden geïnterpreteerd als oplossing. Daarvoor is het nog te vroeg. De varianten zijn geen ontwerpen maar slechts een schets van een mogelijke toekomst en bedoeld als uitleg bij de analyse en moeten als zodanig worden begrepen.

Argumenten vanuit Ruimte en Duurzaamheid (R&D), verwoord in een email van [redacted] 11 maart 2020 (tekeningen van zijn hand hieronder gebruikt):

> Onze rapportage geeft antwoord en advies op de gestelde vragen.
>
> Verhaallijn daarin is dat het plaatsen van de nieuwe Meervaart in de plas alleen leidt tot meerwaarde als de openbare ruimte van de oeverlijn van de baai tussen de twee schiereilanden integraal wordt ontworpen en opgeknapt.
>
> Dat daarbinnen twee richtingen denkbaar zijn: A. de baai vormgeven in de geest van het AUP met een ruimtelijke autonomie die overeind blijft met plaatsing nieuwe Meervaart in de plas. Hiervoor is o.i. nodig dat het volume/ de volumes voor de nieuwe Meervaart opgeknipt wordt in kleinere volumes zodat transparantie en doorzichten behouden blijven. Alternatief binnen deze richting is een excentrische plaatsing van de nieuwe Meervaart, liefst op het schiereiland.

[1] Latijn: koper, wees op uw hoede!

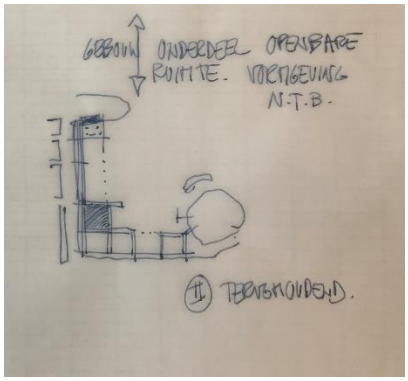
Alternatieve richting B. is het toevoegen van een nieuwe laag in de overgang land-water. Een nieuw landschap van boardwalks, watertuinen en zwemwater waarbij de nieuwe Meervaart onderdeel wordt van deze architectonische oplossing.

Hieronder zijn de diverse belangen (Ruimtelijk, Meervaart, technisch, CNW, G&O) voor de vier alternatieven verzameld.

Voor de vier modellen geldt:

a. De vier varianten geven antwoord op de wensen die zijn geformuleerd door de wethouders en directeur van de Meervaart: op een prominente plek in het water, niet in de hoofdgroenstructuur, niet op de huidige plek.
b. De vier varianten veronderstellen een verandering van de Meer en Vaart als verkeersader. De ultieme wens autovrij en 30 km. In de praktijk zal het afwaarderen een grootse opgave zijn vanwege o.a. verkeersafwikkeling in de hele wijk, de tram en de bussen van de west tangent.
c. De Meer en Vaart is de afgelopen jaren geheel aangepast en ge-herprofileerd. Dit heeft tot veel overlast in de wijk geleid. Het opnieuw aanpakken van de Meer en Vaart zal niet zonder meer worden begrepen en of tot onbegrip leiden.
d. In principe gaan de vier varianten - in meer of mindere mate - uit van het herinrichten van de boulevard, (langs Lelylaan en Meer en Vaart), het samen ontwerpen van het water, park en boulevard en het integraal ontwerpen van openbare ruimte CNW, Meer en Vaart en Boulevard.
e. De vier varianten veronderstellen - in meer of mindere mate - een integraal ontwerp van gebouw en openbare ruimte. De vierde variant wellicht het minst en de derde variant het meest. Bij de derde moet wellicht ook (een deel) de uitvoering integraal worden aanbesteed.
f. Ontwerpintegratie betekent wellicht ook - in meer of mindere mate - een integratie van de dekking van kosten die normaal (1) in de GREX zijn opgenomen of (2) die uit het bouwkrediet worden gedekt. Kunnen we dat netjes oplossen?

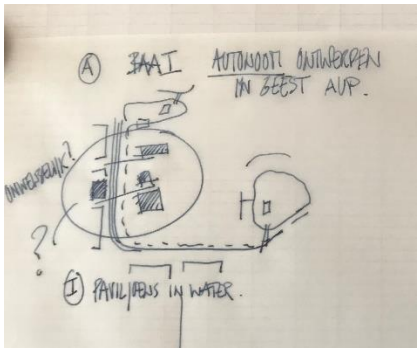
1, aan de plas, terughoudende variant; watervariant



- Deze variant blijft het dichtst bij het Mecanoo/Urhahn onderzoek van 2019 maar stelt een grotere ingreep voor boulevard en plas voor en een afwaardering van Meer en Vaart.
- Er ontstaat een culturele maatschappelijke trekker aan de oever van de Sloterplas en daarmee een logische verbinding tussen Centrum Nieuw-West en de Sloterplas in de vorm van een waterplein.

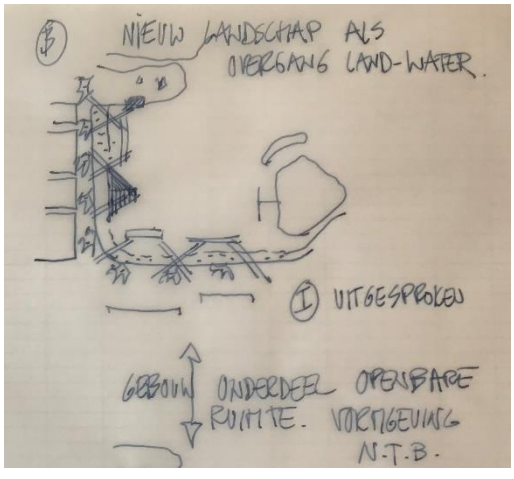
- Door de extra ruimte te creëren aan de zijde van de landtong ontstaan extra kansen voor de horeca ondernemers. Immers het betreft een groot terras, een goed gelegen openbare plek, aanlegsteiger, aan het water en op het zuiden.
- De baai (kenmerk van het ontwerp van Van Eesteren) is door de ligging en vormgeving van gebouw niet meer als geheel herkenbaar. In plaats daarvan ontstaan twee ruimtes: het waterplein aan de kant van het centrum en een steigerpark aan de zuidkant.
- De plaatsing van een terras is kritisch vanwege de oriëntatie.

Variant 2, paviljoens en los van de oever



- Deze variant knipt het gebouw in twee en daarmee de organisatie van de Meervaart. Deze variant lijkt bedoeld het volume te verkleinen. Opknippen is niet de wens van de Meervaart, dat er naar streeft alle functies onder één dak te brengen en streeft naar efficiënte bedrijfsvoering.
- Deze variant kent logistiek gezien een forse uitdaging. Het vraagstuk vrachtverkeer, laden en lossen en efficiënte interne en externe afhandeling is noodzaak voor een goede en kostenbeperkende bedrijfsvoering van de Meervaart.
- Het kan zijn dat deze variant kostenverhogend is vanwege groter gevelvlak en doordat het in een dieper deel van de plas is geprojecteerd (maar wellicht is het nog te schetsmatig daar heldere uitspraken over te doen).

Variant 3, landschappelijk gebouw

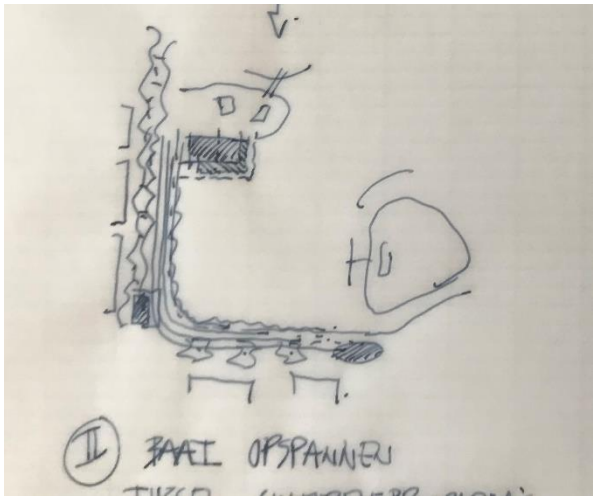


- Deze variant betreft een verdere integratie (samensmelting) van gebouw ontwerp en landschappelijke ontwerp. Een soort super integratie.
- Deze variant voelt groots en spannend. Er lijkt nader onderzoek noodzakelijk omdat het volume van 15 duizend vierkante meter, in landschappelijkheid, een bijzondere

architectonische vorm zal geven, een bijzondere bouwenvelop en wellicht een grote foodprint? Ook gewenst om kosten te onderzoeken.

- Deze variant zou kunnen als er een integrale ontwerpopdracht wordt verstrekt aan architect en landschapsarchitect. Kan door middel van een opdracht aan meerdere bureaus.
- Betekent binnen de gemeente een organisatie met meerdere opdrachtgevers en meerdere wethouders.
- Moet aanbestedingsrechtelijk goed worden uitgezocht en voorbereid, zowel voor de ontwerpfase als de uitvoering.

Variant 4. Op de landtong



- Variant sluit niet aan bij de opdracht om de context van de waterlocatie (variant 1 in dit document) nader te duiden en te analyseren, maar kan wel in de discussie ter onderbouwing en afweging worden betrokken.
- Uitkoop van 4 ondernemers zal juridische ingewikkeld zijn, wellicht leiden tot een langdurig proces. Er zullen (forse) kosten worden gemaakt.
- Momenteel worden op deze locatie nieuwe horecapanden gebouwd en wordt de openbare ruimte vernieuwd. Het amoveren van deze vier functies t.b.v. de Nieuwe Meervaart zou leiden tot kapitaalvernietiging aan de zijde van de ondernemers en aan de zijde van de gemeente.
- Wat is het signaal dat de gemeente afgeeft als deze locatie wordt gekozen? Juist nu de gemeente met ondernemers uit de buurt werkt aan het verbeteren en aantrekkelijk maken van het gebied. O.a. door juist meer horeca en Leisure toe te voegen aan het gehele gebied en de landtong.
- Voor het draagvlak bij ondernemers lijkt deze variant gevaarlijk. Wij stellen daarom voor het onderzoek KABINET te houden.
- Variant lijkt niet de gewenste “stedelijke kop” te creëren. Oplossing zorgt niet voor meer maar voor minder functies aan de zijde van het water en de Sloterplas.
- De noodzaak om de Meer en Vaart af te waarderen is wellicht niet meer valide of uitlegbaar. Afwaarderen is noodzakelijk om over de lengte van de Meer en Vaart oversteken te verbeteren naar nieuwe functies. Met deze variant komt het zwaartepunt van de functies echter aan de noordzijde van de boulevard te liggen.
- Verbinding van het programma van Centrum Nieuw West naar de Sloterplas komt minder tot stand.
- Idee van de “kunst-as” waarlangs OBA, Filmhuis en Meervaart liggen gaat verloren.

- De baai blijft in volle glorie behouden. Het is belangrijk om deze openbare ruimte goed te programmeren met bij voorbeeld urban sports, skaten, watertrappen, spelen, etc.
- Deel van het gebouw wordt op het land gerealiseerd, hierdoor zullen funderingskosten lager zijn dan in de watervariant.
- De expeditie voor het theater kan op een goede manier worden opgelost. (noordzijde theater)
- Het terras van het theater ligt op de zuidkant en ligt daarom goed in de zon.

Ergo,

Belangrijke conclusie uit t onderzoek is dat het plaatsen van de Nieuwe Meervaart in de plas alleen leidt tot meerwaarde, als de openbare ruimte van de oeverlijn, van de baai, etc. integraal ontworpen en opgeknapt worden. Het verdere proces vraagt om een sterke integrale opdrachtbenadering: van het gebouw, de openbare ruimte de as Meer en Vaart, de oever en de aansluiting met Centrum Nieuw-West. Daarbij is een integrale kijk op de aanbesteding en uitvoering tevens een aandachtspunt. Bij alle varianten geldt dit en voor variant 3 geldt dit het meeste vanwege de ‘superintegratie’ tussen gebouw en landschap.

[redacted]