

Expeditie

Rotterdam



Of de ontdekkingsstocht naar de verborgen Wederopbouwstad

Expeditie Rotterdam

of de ontdekkingstocht naar de verborgen Wederopbouwstad

-

Een verkenning naar revitalisatie van expeditiebouwblokken in de binnenstad van Rotterdam
leidend tot een ontwerpvoorstel door het blootleggen van de potentiële waarden van dit naoorlogs stedelijk weefsel

Supervisie

dr. ir. Willemijn Wilms Floet | Architectuur
ir. Ype Cuperus | Bouwtechniek
dr. ir. Machiel van Dorst | Onderzoek
ir. Pieter Graaff | Veldacademie

ir. Leo van den Burg | Examinator

Extern

ir. Suzanne Groenewold | Bouwtechniek
ir. Like Bijlsma | Architectuur

Hedwig van der Linden
4151798
hedwigvdlinden@gmail.com

Veldacademie Graduation Lab
Delft, 2018

Expeditiestraat Het Industriegebouw, 2016, Gemeente Rotterdam



Achterkant winkelpanden expeditiestraat Lijnbaan, 2016, Ossip van Duivenbode



Toeganspoort expeditiestraat 2e Sint-Janshof, 2017, auteur



Toeganspoorten expeditiestraten 2e Goudsewagenhof en 2e Sint-Janshof, 2016, Gemeente Rotterdam



Achterkant winkelpanden Hoogstraat, expeditiestraat 2e Sint-Janshof, 2017, auteur



Expeditiebouwblok Sint-Janshof in aanbouw, 1954, Aviodrome



“Je gaat het pas zien als je het doorhebt”

Johan Crujff, profvoetballer en voetbalcoach

Proloog

Als afsluiting van de studie *Architecture and the Built Environment* duik ik graag diep in de stad waar ik geboren en opgegroeid ben: Rotterdam. Dit afstudeerproject is ontstaan vanuit de fascinatie voor de 'achterkanten' van de stad; verborgen en vergeten plekken waar ruimte is voor ontwikkelingen. Het project vindt plaats bij de afstudeerstudio Veldacademie. De Veldacademie wordt gekenmerkt door de benadering dat (stedelijke) architectuur niet opzichzelf staat maar overlapt met andere disciplines als sociologie, omgevingspsychologie, politiek, economie en (culturele) geschiedenis. Een architect bouwt voor mensen in een vaak al geplande en deels al bestaande gebouwde omgeving en kan de discipline niet los zien van de andere disciplines. Deze benadering spreekt mij erg aan, vandaar dat ik mijn project bij de Veldacademie in Rotterdam heb gedaan.

Expeditie Rotterdam, of de ontdekkingsstocht naar de verborgen Wederopbouwstad focust op de expeditiestraten- en hoven in Rotterdam die voortgekomen zijn uit de Wederopbouwperiode. Door het blootleggen van de potenties van dit naoorlogs stedelijk weefsel poogt het ontwerpvoorstel bij te dragen aan de revitalisatie van de binnenstad. Een zoektocht naar de wijze waarop de Rotterdamse expeditiehoven met de tijd mee gaan.

Hedwig van der Linden, Delft, 2018

Inhoudsopgave

Summary

Introductie

- Achtergrond
- Probleemveld
- Doel en onderzoeksvragen
- Relevantie
- Onderzoeksopzet
- Leeswijzer

Ruimtelijke identiteit van Rotterdam

- Moderne Wederopbouwstad
- Stad van tussenruimtes
- Porositeit van de binnenstad

Intensivering van de bestaande stad

- Nabijheid door verdichting
- Binnenstedelijke woonvormen
- Van functiescheiding naar functiemenging

Identiteit van het expeditiebouwblok

- Stedelijk bouwblok: de mate van openbaarheid
- Ontwikkeling en analyse van het expeditiebouwblok
- Expediehof als tussenruimte

Wederopbouwwijk het Hoogkwartier

- Hoogkwartier initiatief
- Cultuurhistorische waarden en karakteristieken
- Wederopbouwarchitectuur
- Expediebouwblok Sint-Janshof

Conclusies

- Beantwoording onderzoeksvragen
- Strategie: spelregels
- Ontwerppunten

Literatuurlijst

Appendix

Summary

The aim of this exploration is to reinterpretate and revitalise underused areas in the modernist urban fabric of Rotterdam.

Since Rotterdam was bombed during the Second World War, a whole new modernist city could arise. The Reconstruction plan can still be seen as a manifesto of modern architecture and urbanism. Main focal points were the separation of functions, space for traffic and the suppression of residential functions. The organization of traffic and the aim of separation of functions are in fact the carriers of the plan, with main traffic routes, pedestrian shopping streets, mixed traffic / shopping streets and expedition courtyards and streets. The main traffic routes were executed as boulevards, with separate traffic lanes and wide sidewalks.

Although few statements about the buildings were made in the Basisplan, the spatial image was implicitly determined by the scale of the open space and the traffic grid, as a result of which object-driven buildings with successive scale jumps resulted in spacious open buildings. A coarsening of the city's network was the result. This decreasing intricacy leads to decreasing density and diversity (intensity), the building blocks for a lively city center. This intricacy can be introduced by deploying the expedition streets as a secondary network in the city.



Nollimap van Rome 1:100.000, Giambattista, 1748



Nollimap van Rotterdam 1:100.000, SUB office, 2006

At the end of the thirties it is clear that the car is the future way of transport and an efficient way of traffic is necessary; wide boulevards and spacious streets have been created. Shops are no longer supplied by handcarts and chariots but by trucks. A solution must also be found there. Presumably, the idea of expedition courtyards by urbanist Witteveen has not only been developed from traffic-related functionality but mainly from aesthetic motives. Witteveen wanted a monumental street scene, with harmonious facade walls. By moving the distribution to the innerside of the building block, the harmonious facade is not compromised and there is no interference between people shopping and the supply of the stores. It presents itself as a new type of inner courtyard, where the supply of stores can also take, with parking lots, greenery and entrances of houses. This new type of city space is located between two U-shaped blocks with high retail, office and residential buildings. *It meets: [...] the special demands and needs of modern life and (...) has been specially developed for the need for parking, the need to provide the necessary space, sun, light to the houses on the floors of urban construction And to provide air, and finally to allow the shops and businesses to be able to access the relatively narrow shopping streets with inevitable traffic. (City Archives Rotterdam).*

In the Reconstruction plan of 1946 by Witteveen's successor Van Traa, the concept of expedition courtyards have been translated in a purely functional manner: the plan is clearly hierarchically set up with main streets, an alley and an expedition street accessible through an entrance gate.

Expedition streets and courtyards form an important part of Rotterdam's reconstruction city. In the center of Rotterdam they are found in all sorts of sizes. The development of the expedition courtyards has resulted in numerous unused spaces.

Rotterdam is characterized by an overload of public space, this can be illustrated by comparing the nollis map of Rome with Rotterdam.

The innercity of Rotterdam is on a turning point of becoming a more residential place. Converting underused spaces into defined places.

Shaping the public space can be conceived as an important contrast between the traditional European city and the modern city. In the traditional city, the facades of the buildings define the boundaries of the public space and thus become a series of cavities in the urban fabric. While the public space in the modern city becomes an open space with detached objects, modernist buildings. This design proposes a structure in which the public, semi-public, collective and private spaces are shaped. This structure is related to the surrounding modernist building and creates various places with different degrees of publicness.

The following research question is formulated: *How can the identity of the post-war Rotterdam expedition building block Sint-Janshof in Hoogkwartier withstand the time by fulfilling the demand for densification and spatial quality?*

What are the spatial and functional characteristic qualities of the Reconstruction period? What is the identity of the expedition building block and what are the potential values of the identity of the Sint-Janshof?

This design speculates on the future of the Rotterdam expedition building block. The design proposal engages in a retroactive densification of the inner city. A typological study of the expedition streets as urban artifacts has been made. The expedition streets were once the system for supply of shops and companies, whereas they went through change in use over time.

At the moment this space is underused and not attractive. You could call it a no man's land since there is no (main) use. Due to the many different property owners, making a strategy for these spaces is a challenge.

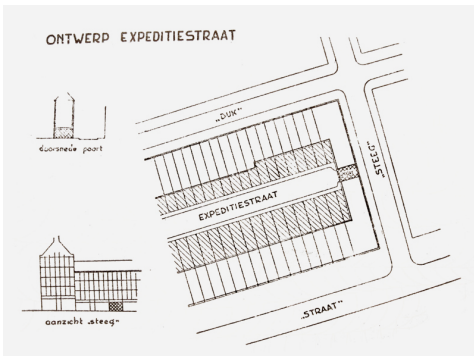
Completely according to the concepts of the Reconstruction period, this expedition courtyard provides light, air and space to the surrounding building block.

In this design project the unused space in the courtyard is publicly reprogrammed and housing is added to the roof of the low workshops in the zone in the middle. In this way, the spaces in-between becomes a collective courtyard. In order to interweave with the existing building block, it is divided into comparable and measurable entities. To do so, a generic analytical orthogonal grid was used, suggesting that an identical process can be followed for every other building in the city. This grid is superimposed on the existing block.

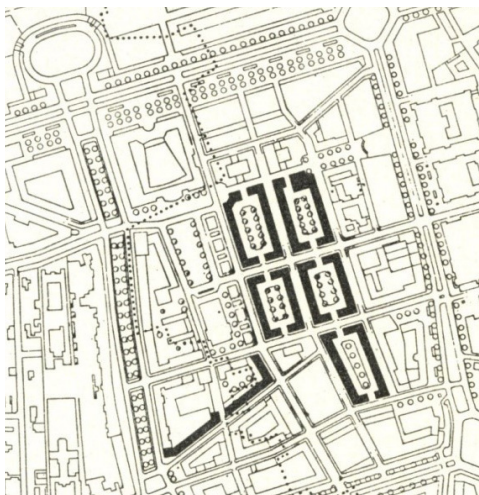
Although the expedition streets, in the way they were been created during the Reconstruction period, can be conceived as innovative, there had been already a number of similar solutions for the import and export of goods in various places. For instance, the late nineteenth-century passages often have a system of expedition streets. Moreover, in many cities in the United States, the building blocks are intersected by back alleys.

Most of them are clearly developed as a back side and designed with little attention. Often it forms a messy whole of low-rise buildings with warehouses and garages.

By formulating ground rules to reactivate the expedition courtyards, the



Functional design expedition courtyard with hierarchy of streets, Het Nieuwe Hart van Rotterdam 1946



More aesthetic approach towards design expedition courtyards, Het Nieuwe Hart van Rotterdam 1946

typology of the expedition building block is revived and therefore ready for the future. The strategy with ground rules is universal, but the application is specific. Since there is not just one recipe for the intensification of the expedition courtyards; besides a number of generic elements, it is strongly depending on the context.

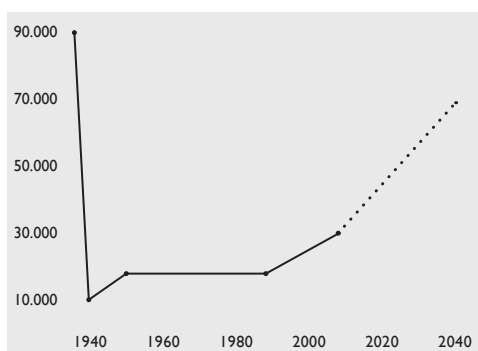
In this exploration all kinds of characteristics of the expedition building block have been examined from which qualities have been extracted. These characteristics form the identity of the expedition building block. To answer the question of identity, you come across personality. The expedition building block has an alter ego, another me. This is a second personality that distinguishes it from the real identity. The real identity is formed by the formal characteristics of the expedition building block; the clear form, the rigid, the tight, the functionalist. But in addition, the expedition building block also has the alter ego, the second personality, of the informal one; the noncommittal, the everyday, the pleasant, the messy. And these two opposite characteristics reinforce each other precisely. This dualism, the existence of two opposite or coexisting characteristics, forms for me the identity of the expedition building block and is thus of importance to keep in the design.

Introductie

Steeds meer mensen wonen in steden. Ook het wonen in de binnenstad is in trek. Hierdoor is er vraag naar meer en een diversiteit aan woningen, ook in Rotterdam. Door de ruimtelijke identiteit van Rotterdam, dé Wederopbouwstad van Nederland, heeft Rotterdam in tegenstelling tot andere steden nog ruimte om woningen bij te bouwen in de binnenstad.

Achtergrond

Na het bombardement op Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog ontwierpen Witteveen en Van Traa het Basisplan voor de stad. Dit stedenbouwkundig plan kan gezien worden als de blauwdruk voor Rotterdam voortgekomen uit het gedachtegoed van die tijd. Een stad gekenmerkt door modernistische ideeën als functiescheiding heeft typologieën opgeleverd die decennia niet zijn aangetast. Ideeën en typologieën die nu op gespannen voet staan met het hedendaagse mengen van functies en de verandering van de economie.



Aantal inwoners binnenstad Rotterdam, 1940-2018, prognose tot 2050, CBS 2015

De naoorlogse opzet van het wonen aan de randen van de stad, in de naoorlogse buitenwijken, en het werken in de binnenstad heeft ertoe geleid dat het aantal inwoners van de binnenstad van Rotterdam decennia lang erg laag was en nog lang niet terug is bij het aantal van de vooroorlogse binnenstad (zie grafiek). Dit vormt een essentieel contrast met het gedachtegoed van toen en de hedendaagse aantrekkingskracht van het wonen in de stad. Rotterdam wil de komende jaren vijftigduizend nieuwe woningen te bouwen binnen de contouren van de bestaande stad en streeft naar een inwonersaantal voor de binnenstad van 60.000 in 2030. Dit betekent vanaf nu tot 2030 zo'n 800 nieuwe bewoners per jaar.

Daarnaast staat de stad voor de uitdaging om de bestaande woonomgeving een kwaliteits- en energiesprong te laten maken.

De wereldwijde verstedelijking zal zich de komende eeuw blijven voortzetten. Al deze stedelijke gebieden samen zullen in 2050 nog geen 5 procent van de totale landoppervlakte van de aarde vormen. (IABR, 2012) Ook in Nederland is deze trend zichtbaar waardoor er tot 2040 een half tot twee miljoen woningen bij moeten komen als gevolg van de groei van de bevolking en de toename van het aantal kleinere huishoudens. Het merendeel van deze woningen zal in binnenstedelijke gebieden gerealiseerd moeten worden.

In Nederland is het ruimtegebruik per individu in de afgelopen eeuw vertwaalfvoudigd: half zo veel mensen wonen in drie keer zo grote huizen die op twee keer zo grote kavels staan. De toegenomen ruimteclaim op het grondgebied van Nederland maken het noodzakelijk om efficiënter met de grond om te gaan en op zoek te gaan naar mogelijkheden om deze intensiever en optimaler te benutten.

Al lange tijd groeit in Nederland het aantal huishoudens naar verhouding sterker dan het aantal inwoners. Sinds 1971 is het inwonertal met 29



Van Traa presenteert Basisplan Rotterdam gebaseerd op de tabula rasa visie, Stadsarchief Rotterdam



Alkemade moedigt aan tot de werkwijze gebaseerd op de tabula scripta visie, 2017

procent toegenomen. De groei van het aantal huishoudens was in dezelfde periode met 93 procent ruim drie keer zo sterk. Dit komt vooral door de opkomst van het eenpersoonshuishouden. (Duin & Stoeldraijer, 2016)

Deze druk op de stad leidt ertoe dat de woontorens uit de grond schieten in Rotterdam. Deze woonvorm is verheven boven de stad en een eenzijdige woonvorm die niet voor een ieder is weggelegd. De stad dient verdicht te worden met verschillende woonomgevingen waardoor er meer diversiteit ontstaat. De tijd is nu rijp om voort te bouwen op de Wederopbouwstad; met het middel verdichten dient het doel om te intensiveren bereikt te worden. Hierbij wordt voor verdichten de definitie gehanteerd van het “verkleinen van het poriënvolume van een materiaal” en onder intensivering wordt verstaan de “maatregelen om vaker en meer van een oppervlak te oogsten”. Het verschil hier tussen is dus de kwantitatieve ten opzichte van de kwalitatieve benadering. Bij intensivering gaat het om de opbrengst, het oogsten, van een gebied en niet enkel om het toevoegen van ‘meer’.

De homogene samenleving zoals de planners die tijdens de Wederopbouw voor ogen hadden, bestaat niet. Er bestaat behoefte aan zeer uiteenlopende woonvormen, openbare ruimtes en een aanbod van specifieke diensten en voorzieningen.

Was de vorige generatie ontwerpers bezig met de uitbreiding van de steden, is het nu tijd om na te denken over de transformatie en groot onderhoud van de bestaande stad. Rijksbouwmeester Alkemade (2017, 28 augustus) moedigt aan tot het maken van inbreidingsplannen in plaats van uitbreidingsplannen voor de stad. Zo staat zijn tabula scripta aanpak, het bestaande als bouwveld voor het nieuwe, recht tegenover de tabula rasa aanpak waarbij, grotendeels geholpen door het bombardement, begonnen is met een onbeschreven blad. (Alkemade, 2014)

De verdere ontwikkeling van de binnenstad van Rotterdam zal gaan over het invullen en definiëren van de lege plekken op dit beschreven blad waarbij het bestaande niet alleen behouden blijft maar ook wordt ingezet als kwaliteit waar het nieuwe op kan voortborduren.

Probleemveld

Wereldwijd staan steden voor de uitdaging om de oppervlaktes in de stad beter te benutten. De binnenstad van Rotterdam bestaat voor bijna 10% uit expeditiehoven en -straten die hun voormalige functie zo goed als verloren zijn waar ze in onbruik zijn en achterstallig onderhoud kennen. Rotterdam dient de potenties te gaan zien van dit soort niemandsland; dit is een urgente opgave want de wereldbevolking is hard op weg om allemaal stedeling te worden, en juist nu is er de noodzaak om zuinig en duurzaam om te gaan met elke vierkante meter stad.

Het bestaande kan worden ingezet om een diversiteit aan woonomgevingen te creëren waarbij het bestaande als kwaliteit wordt ingezet door te verdichten en de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren.

De Rotterdamse expeditiehoven en -straten hebben een sterke potentiële waarde door de koppeling met een aantal hedendaagse stedelijke vraagstukken als de woningvraag, klimaatverandering en de energietransitie. Een groot deel van de vraag naar woningen moet ingepast worden in de bestaande stad waardoor samenwerking met reeds aanwezige omwonenden en bedrijven van belang is. De uitdaging van de klimaatverandering uit zich in extreme weersituaties als regenbuien en grote hitte waardoor het van belang is dat de stad ruimte biedt voor voldoende waterberging en groen dat

kan zorgen voor verkoeling. Ook de benodigde energietransitie is een belangrijke opgave voor de bestaande stad waar een groot deel van de bestaande gebouwen een laag energielabel heeft. Om te reageren op deze opgaven moet de stedelijke ontwikkeling meegaan met de tijd. (Rijke, 2017)

Doel en onderzoeksvragen

Dit afstudeerproject is een verkenning naar het revitaliseren van de expeditiehoven in Rotterdam leidend tot een ontwerpvoorstel door het blootleggen van de potenties van dit naoorlogse stedelijk weefsel.

Onder revitalisatie wordt verstaan “een nieuw leven inblazen”. Zo wordt de binnenstad verrijkt met een nieuwe bindende laag die een fijnere korrel introduceert en de ruimte in de Wederopbouwstad optimaal benut.

Deze expeditiehoven zijn verborgen plekken in de stad die uitkomst kunnen bieden aan hedendaagse stedelijke vraagstukken.

Door het eenzijdige woningaanbod in Rotterdam te verrijken met meer verbeeldings- en ontwerpkracht kun je in een bestaande context woningen maken die diverser zijn dan de gestandaardiseerde hedendaagse woningen en appartementen.

Op deze manier wordt er gestreefd naar een perceptieverandering van de expeditiehoven die op dit moment voornamelijk als informele achterkanten fungeren.

Om een hoogstedelijk milieu te creëren is intensivering door een diversiteit van stedelijke functies en wooncategorieën in de bestaande context het uitgangspunt, hetgeen zorgt voor intrigerende architectonische uitdagingen. Dit ontwerpproject onderzoekt de mogelijkheid van het verder verdichten van en programma toevoegen aan de binnenstad, waarbij de Wederopbouw niet ontkend wordt maar als kwaliteit gezien wordt.

Hiertoe dient stedelijke verdichting naast woningen ook een verbeterd leefklimaat op te leveren. Het plannen van de extra woningopgave binnen het stedelijk gebied betekent dat je daarmee het bestaande stedelijk gebied kunt opwaarderen. De kwaliteit van het openbare domein speelt daarbij een hele belangrijke rol. (Alkemade, 2017, 28 augustus)

Intensivering door middel van verdichting is een strategie om het stadslandschap te verduurzamen doordat fysieke verbindingen tussen wonen, werken en recreëren worden verkort. De verandering in ruimtegebruik schept nieuwe kansen voor de expeditiestraten.

Door spelregels op te stellen om van de expeditiehoven actieve stadsdelen te maken, wordt de typologie van het expeditiebouwblok nieuw leven ingeblazen en daarmee verzekerd van een toekomst. De strategie met spelregels is universeel, echter is de toepassing specifiek. Er is niet één recept voor de intensivering van de expeditiehoven; op een aantal generieke elementen na is deze sterk contextafhankelijk. Echter gezien de ligging van deze expeditiebouwblokken in en de trek naar de binnenstad is het verlevendigen een haalbare opgave.

Het expeditiebouwblok is een resultante van het geloof in de auto in de naoorlogse decennia. Dit gedachtegoed heeft een duidelijke ordening in de Wederopbouwstad aangebracht. In deze 21ste eeuw denken we anders over het gebruik van de auto in de stad, waarmee gebouwtypologieën als het expeditiebouwblok anders gebruikt kunnen worden waarbij de identiteit van het expeditiebouwblok behouden blijft. Nu we in een andere tijd leven dan toen expeditiebouwblokken gebouwd werden, dient deze gebouwtypologie

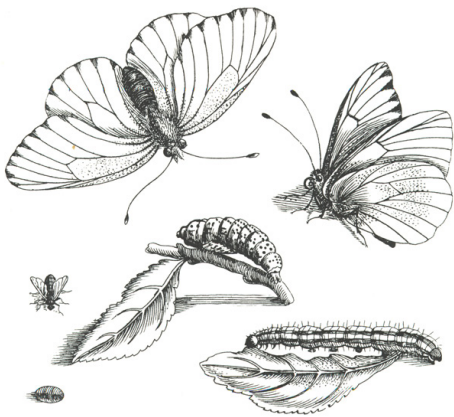
op een eigentijdse manier gerevitaliseerd te worden in de stad. Op welke manier kan het bestaande het nieuwe inspireren?

Om aan dit doel te beantwoorden zijn de onderstaande onderzoeksvragen geformuleerd:

Hoe kan de identiteit van het naoorlogse Rotterdamse expeditiebouwblok Sint-Janshof in het Hoogkwartier met de tijd meegaan door deze in te zetten voor de vraag naar verdichting en ruimtelijke kwaliteit?

Wat zijn de ruimtelijke en functionele kenmerken en kwaliteiten van de naoorlogse Wederopbouwperiode?

Wat is de identiteit van het expeditiebouwblok en tot welke potentiële waarden leidt de identiteit van het expeditiebouwblok Sint-Janshof?



Metamorphose, Plate LXXXV Erucarum Ortus Alimentum et Paradoxa Metamorphosis, Maria Sibylla Merian (1679-1717)

Hiertoe wordt voor identiteit de definitie van stedenbouwkundige Taeke de Jong toegepast: "Identiteit houdt zowel een (aan de ander) verschillend-zijn (uniciteitsaspect) in, als een (aan zichzelf) gelijk-blijven (continuïteitsaspect)." (Jong, 1978) Deze identiteit wordt gevormd vanuit de kenmerken van de plek. Vanuit deze kenmerken zullen kwaliteiten worden geformuleerd die behouden blijven en verstrekt worden bij de transformatie van het expeditiebouwblok.

Deze transformatie van het expeditiebouwblok kan gezien worden als een metamorfose waarbij de ziel, ofwel de identiteit, van hetgeen dat de metamorfose ondergaat ongewijzigd blijft. Deze identiteit wordt overgebracht naar een volgende verschijningsvorm. Hiertoe maakt de dimensie tijd de verandering tot een metamorfose. (Assem, Ronner & Hooijdonk, 2010, p. 68 & 91)

In de huidige Rotterdamse praktijk zien we de ambitie om voorkanten te maken van deze 'achterafstraatjes', echter gaat op deze wijze de identiteit van de expeditiestraten- en hoven als achterzijde verloren. In dit ontwerpvoorstel blijft het contrast tussen de publieke straat en de expeditiestraat behouden.

Het doel is het schetsen van een toekomst voor het expeditiebouwblok; om met Taeke de Jong te spreken zijn er waarschijnlijke, mogelijke en wenselijke toekomst. Voor het ontwikkelen van deze toekomst is de creatieve vaardigheid benodigd, deze is niet wetenschappelijk te onderbouwen. (Jong, 1992) Vandaar dat deze verkenning eerder essayistisch van aard is.

Relevantie

Dit project verkent de manier waarop de identiteit van het expeditiebouwblok Sint-Janshof met de tijd mee kan gaan. Daarnaast levert deze verkenning een bijdrage aan de revitalisatieopgave van de verschillende expeditiebouwblokken in de Rotterdamse binnenstad.

In Rotterdam zijn reeds meerdere initiatieven aangaande het verdichten van de stad zowel vanuit publieke als private partijen.

De gemeente Rotterdam ontdekte dat (nieuwe) bouwontwikkelingen

in Rotterdam (kunnen) grenzen aan de expeditiehoven en -straten. De gemeente is voorstander van het tot leven laten komen van deze plekken en inventariseert welke expeditiehoven en -straten geschikt zijn voor een metamorfose. De gemeente denkt hierbij aan binnentuinen, speeltuinen, terrassen voor restaurants of woningen. Zodoende kunnen de expeditiehoven en straten een waardevolle toevoeging worden voor de binnenstad. Met het opstellen en beschikbaar stellen van het document “Nieuw leven voor de Rotterdamse expeditiestraten” in 2016 hoopt de gemeente het zogenaamde laaghangende fruit, coalitiepartners, te vinden voor die ontwikkelingen. (Schaik, 2017, 5 oktober)

Ontwerpteams deden in het kader van het programma *Licht Verdicht* een onderzoek naar het verdichten van de stad door gebouwen uit de Wederopbouw op te toppen. (Edens, Ibelings & Heemskerk, 2017) Het onderzoek gaat uit van een verdichtingsstrategie waarbij gebouwd wordt op, tussen en over bestaande bebouwing heen. Op deze wijze behoud je de karakteristieken van de bestaande tijdslagen van Rotterdam waardoor een rijkere omgeving ontstaat.

Het project *Rotterdam Klein&Fijn* is een voorstel om de bouw van woningen bij te laten dragen aan de structuur van de stad, zo kan architectuur bijdragen aan logische en aangename verbanden die het netwerk versterken. (Hartzema, 2012)

En de beweging *Happy Streets* bestaat uit verschillende Rotterdammers en zet zich in voor inclusieve, duurzame mobiliteit en beter gebruik van publieke ruimte voor wie de expeditiestraten een belangrijk punt van aandacht zijn.

Deze verkenning kan gezien worden als een verlengstuk van deze studies over de intensivering van de binnenstad van Rotterdam en de expeditiehoven, waarbij deze verkenning het expeditiehof niet als ruimte an sich maar juist als contravorm van en in relatie tot het gehele expeditiegebouwblok beschouwd.

Binnenstedelijke gebiedstransformatie en renovatie van de bestaande gebouwenvoorraad vormen een steeds groter onderdeel van de bouwopgave. Een deel van de groeiende ruimtebehoefte voor functies als wonen en werken kan worden opgelost binnen de bestaande gebouwenvoorraad. Het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad is een grote opgave voor de komende jaren. (NRP Platform voor renovatie en transformatie, 2017, 22 november). Zo is de economische levensduur van de Wederopbouwpanen in Rotterdam inmiddels verstreken; om deze te behouden en een hoger energielabel te geven zijn flinke renovaties nodig.

Om in de binnenstad van Rotterdam te voldoen aan de groei van het aantal woningen dient naast transformatie ook te worden bijgebouwd.

De uitrusting van woon/winkelblokken met expeditiestraten aan de achterzijde of aan de binnenzijde van het bouwblok is kenmerkend voor de Rotterdamse wederopbouwperiode. Deze typologie leidt ertoe dat de expeditiestraat uitsluitend gebruikt wordt voor aan- en afvoer en niet of nauwelijks een verblijfs- of wandelfunctie heeft. Praktisch gezien heeft deze functiescheiding nog steeds vooral voordelen. Door velen worden echter tegenwoordig de rauwe, onopgesmukte achterkanten van de winkels beschouwd als iets dat niet in een stadscentrum aanwezig hoort te zijn. In dit opzicht is de perceptie van hoe de sfeer in een centrum zou moeten zijn radicaal veranderd sinds de wederopbouw. Expeditiestraten en achterkanten zijn natuurlijk niet ‘gezellig’, en dat wordt tegenwoordig als een groot probleem

beschouwd. (Crimson Architectural Historians, 2004, p. 66)

De expeditiebouwblokken worden soms nog gebruikt, maar het is zeker dat de expeditiestraten momenteel een rustiger bestaan leiden dan in de eerste jaren van hun bestaan; uit kwalitatief onderzoek blijkt dat nog maar zo'n twee van de twaalfondernemers de expeditiestraat in hun oorspronkelijke functie gebruiken, dus als aan- en afvoerroute van goederen. Wat de plek potentie geeft is dat het overige deel van de dag wanneer de expeditiestraat niet voor aan- en afvoer wordt gebruikt. Aan- en afvoer is een momentopname. Dit geeft de crux aan tussen het hedendaagse functiemengen en het functiescheiden van na de oorlog.

Hierboven is voornamelijk de maatschappelijke en praktische relevantie beschreven, daarnaast heeft het project ook een meer theoretische, wetenschappelijk relevantie. De expeditiestraten kunnen gezien worden als gaten, tussenruimtes, in de stad. In deze verkenning is een theoretische verkenning gedaan naar begrippen als de 'porositeit van de stad' en 'tussenruimtes' in de stad.

Tot slot bestaat de persoonlijke relevantie van dit project eruit dat als geboren en getogen Rotterdammer de toekomst van Rotterdam mij aan het hart gaat. Hierbij is het van belang dat het geen exclusieve stad met enkel enorme woontorens wordt, maar dat er verschillende woonomgevingen gecreëerd worden en er een interessante ruimtelijke kwaliteit ontstaat zodat je op ontdekkingstocht kan in Rotterdam!

Onderzoeksopzet

Het studiegebied is de Rotterdamse binnenstad met als ontwerpgebied het Hoogkwartier, de oostelijke binnenstad. Het ontwerp zoomt verder in op de dubbele expeditiestraten 2e en 3e Sint-Janshof. Het studiegebied is onderzocht door middel van een theoretisch kader, waarna vanuit de geformuleerde concepten is ingezoomd op het ontwerpgebied.

Om de gefomuleerde onderzoeksvragen te beantwoorden dienen verschillende kwalitatieve onderzoeksmethoden te worden gecombineerd tot een eigen aanpak. Kwalitatief onderzoek bedient zich van verschillende bronnen, van feiten, observatie, interviews en beschrijvingen (Jürgehake, 2016, p. 31). Originele tekeningen en authentieke teksten en foto's uit de tijd van de Wederopbouw zijn primaire bronnen, maar ook secundaire bronnen en persoonlijke observaties hielpen om een compleet beeld van het studie- en ontwerpgebied te krijgen.

Door middel van literatuur- en beleidstudies, analyse van historische teksten, ruimtelijke analyses, semi-gestructureerde interviews en observaties is zowel de fysieke als de sociale context van de ontwerpogave onderzocht. Zodoende kan een consistente op onderzoek gebaseerde ontwerpogdracht aangaande de potentie van de Rotterdamse expeditiebouwblokken ontwikkeld worden.

Onder de ruimtelijke analyses vallen de typo-morfologische en architectonische verkenning. Typo-morfologisch onderzoek leidt tot de mogelijkheid om algemene uitspraken te maken over de relatie tussen type en morfologie. De architectonische verkenning richt zich op de gebouwde omgeving en het gebouw zelf en dient als uitgangspunt voor de architectonische expressie van het ontwerp. Analyses van de architectuur van de wederopbouwperiode kunnen leiden tot bepaalde architectonische middelen die in het



Wandeling door het Hoogkwartier met de Gemeente, ondernemers en onderzoekers, auteur, 2017

ontwerp zullen worden gebruikt.

De semi-gestructureerde interviews en observaties vallen onder het veldwerk. Er is gesproken met verschillende betrokkenen; van gemeente tot dakloze, van lokale ondernemer tot wijkbeheerder, van bewoner tot historicus. De observaties zijn vastgelegd door middel van fotografie en film, waardoor een sfeerimpressie van het expeditiebouwblok en de omgeving ontstaat.

Vanuit deze verkennig is een strategie met spelregels ontwikkeld die ontwerpuitgangspunten formuleren voor het ontwerpproject. Deze methode is in lijn met de zogenaamde patroontaal, oorspronkelijk ontwikkeld door Christopher Alexander; een ontwerpinstrument dat helpt om de kern van ontwerpbeslissingen te beschrijven en in verband te brengen met andere ontwerpbeslissingen; en vormt daarnaast een communicatiemiddel tijdens het ontwerpproces tussen verschillende partijen (bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, gemeente, etc). Elke ontwerper die in een bestaande stad aan een opdracht werkt, moet de 'patroontaal', de 'grammatica' van de stadsvorm, de regels die ten grondslag liggen aan de relatie tussen stadsplattegrond, stratenpatroon en bebouwing, leren kennen om het nieuwe gebouw zinvol te laten communiceren met de omgeving. (Alexander, et al., 1977; Dorst, 2005; Meyer, 2008)

Leeswijzer

De opzet van deze verkenning volgt de verdeling van de hoofdvraag in de beide deelvragen; zo wordt in de eerste drie hoofdstukken het studiegebied, de Rotterdamse binnenstad, beschreven. In het eerste hoofdstuk wordt de ruimtelijke identiteit toegelicht aan de hand van het gedachtegoed van verschillende tijdsgeesten, waarna je in het tweede hoofdstuk leest over de huidige opgaven en de potenties van de bestaande Wederopbouwstad. Vervolgens worden in het derde hoofdstuk de karakteristieken van de expeditiebouwblokken toegelicht en vervolgens is er ingezoomd op het Hoogkwartier als ontwerpgebied. Tot slot worden de eerste drie hoofdstukken zal worden gekeken naar de ruimtelijke eigenschappen en potenties van Rotterdam als Wederopbouwstad. In het volgende hoofdstuk is ingezoomd op het Hoogkwartier als ontwerpgebied. En in het laatste hoofdstuk is het antwoord op de onderzoeksvragen samengevat en omgevormd naar een strategie met spelregels en meer specifieke ontwerpuitgangspunten om tot een ontwerpvoorstel te komen om het expeditiebouwblok Sint-Janshof met de tijd mee te laten gaan.

Ruimtelijke identiteit van Rotterdam

De vooroorlogse stad Rotterdam was een stad zoals vele Hollandse steden er nu nog steeds bijliggen; een fijnmazige verweven structuur van straten, pleinen, grachten, woningen en publieke gebouwen.

Na het bombardement in mei 1940 was het centrum van Rotterdam een grote, kale vlakte. Deze kaalslag heeft geleid tot de radicale keuze om opnieuw te beginnen met een volledige tabula rasa. Geen herstel, alles wat nog niet plat was in de stad werd plat gemaakt. Geen nieuwbouw binnen bestaande eigendomsverhoudingen, maar alle grond in het centrum werd onteigend waardoor het bindende juridische kader verdween en het mogelijk werd een geheel nieuwe stad te ontwerpen. Zo kon worden afgerekend met de problemen van de oude, dichtbevolkte en benauwde binnenstad. Een geheel fysiek en sociaal leeg blad. Dit ging gepaard met een nieuw soort ideale samenleving in een ontrafelde stad. Geen fijnmazige stad met dubbel gebruikt, maar enkel duidelijke bestemmingen, functies als wonen, werken, winkelen en recreëren gescheiden, met elkaar verbonden via weidse verkeerswegen en omringd door ruime groene woongebieden. Geen stedelijk leven, geen binnenstad als samenhangend gebied, geen binnenstad als plek. Met dit functionalistische gedachtegoed is iedere stad in aanraking gekomen maar in Rotterdam is zo goed als de gehele binnenstad op deze wijze wederopgebouwd. Tot op de dag van vandaag is dit de overwegende structuur van de binnenstad. (Architectuur Instituut Rotterdam, 2009)



Sfeer van het vooroorlogse Rotterdam, de Thoolenstraat 1910, het straatje liep van de Bredestraat naar de Goudsesingel, Stadsarchief Rotterdam



De kaalslag van de stad, Rotterdam, mei 1940, Stadsarchief



Met het bombardement op Rotterdam werd de ziel uit de stad geslagen, beeld Zadkine

Moderne Wederopbouwstad

Het stedenbouwkundig denken werd al tijdens het interbellum gedomineerd door het functionalisme, dit gedachtegoed werd de blauwdruk voor de vormgeving van de Wederopbouw. (Bosma & Wagenaar, 1995)

De uitgangspunten voor de moderne architectuur en stedenbouw is voor het eerst vastgelegd in een gezamenlijke verklaring tijdens het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), een groot internationaal platform dat in de eerste helft van de 20e eeuw. Een van de belangrijkste ideeën die uit de CIAM voortkwamen was het idee van de functionele stad. In de CIAM werden geplande steden gepropageerd met een zo groot mogelijke economische efficiëntie in de productie en de realisatie van het ontwerp, waarbij de functies als wonen, werken en recreatie van elkaar gescheiden zijn. Deze uitgangspunten vormden wereldwijd de basis voor de naoorlogse architectuur en stedenbouw en hebben nog steeds grote invloed.

De stad moest opnieuw 'bedacht' en 'gemaakt' worden. Direct na het bombardement gaf het gemeentebestuur stedenbouwkundige Witteveen de opdracht tot het maken van een nieuw plan. In 1941 was het Wederopbouwplan af. De architecten van het 'Nieuwe Bouwen' vonden het Plan Witteveen te traditioneel, waardoor in 1946 het basisplan Herbouw Binnenstad Rotterdam onder leiding van stedenbouwkundige Van Traa op tafel lag. In dit plan werd de toekomstige stad gezien als een verzameling van zelfstandige wijken en afzonderlijke industriegebieden met de binnenstad als zakelijk cen-

trum. Hieraan dankt Rotterdam haar heterogene stadsstructuur, zie afbeelding.



Evolutie van morfologie en structuur van Rotterdam 1850-1995, Teeffelen, 2016

Het Basisplan kan nog steeds worden gezien als een manifest van moderne architectuur. Basiselementen waren de verplaatsing naar het hart van het centrum rond de Coolsingel, scheiding van functies, ruimte voor verkeer en het weren van woonfuncties. De organisatie van het verkeer en de nagestreefde functiescheiding zijn in feite de dragers van het plan, met hoofdverkeerswegen, voetgangerswinkelstraten, gemengde verkeers-/winkelstraten en expeditiehoven- en straten. De hoofdverkeerswegen werden uitgevoerd als boulevards, met aparte verkeersstroken en brede trottoirs. Winkels werden vanaf de straatzijde toegankelijk gemaakt voor publiek en via expeditiehoven aan de achterzijde voor leveranciers.

Hoewel er in het Basisplan weinig uitspraken over de bebouwing werden gedaan, werd het ruimtelijk beeld impliciet bepaald door de schaal van de open ruimte en het verkeersgrid, waardoor object gestuurde bouwwerken met opeenvolgende schaa sprongen resulteerden in ruime open bebouwing. Een vergroving van het netwerk van de stad was het resultaat. Deze afnemende fijnmazigheid leidt tot afnemende dichtheid en diversiteit (intensiteit), de bouwstenen voor een levendige binnenstad. (Hauben, et al, 2013)

Er werden 25.000 woningen vernield, waardoor van de 90.000 binnenstadbewoners er 80.000 dakloos werden. Daarnaast gingen ook talloze winkel, bedrijven, kantoren en openbare voorzieningen verloren. Het Basisplan bood ruimte aan 10.000 nieuwe woningen, waardoor er 15.000 minder woningen in de binnenstad waren dan voor de oorlog. Dertig jaar geleden woonden er dan ook nog maar 20.000 mensen in de binnenstad. Ook werd er minder vierkante meter aan winkel-, kantoor-, en bedrijfsruimte teruggebouwd. (Komossa, Meyer, Risselada, Thomaes & Jutten, 2002; Gemeente Rotterdam, 2012)

In de jaren '60 en '70 ontstond er vanuit een jongere generatie architecten kritiek op de uitgangspunten van de functionele stad met voorzieningen in de binnenstad en wonen in buitenwijken waarbij de condities voor nieuwe stedelijke activiteiten, functies, sociale samenhang en culturele identiteit afwezig was. 'De mens vereenzelvt zich gemakkelijk met zijn eigen woning maar niet zomaar met de stad waarin deze zich bevindt. "Ergens thuishoren" is een fundamentele emotionele behoefte - en de associaties die met deze behoeften verbonden zijn, zijn de eenvoudigste die men denken kan. Uit "het thuishoren - identiteit - vloeit de verrijkende ervaring van nabuurschap voort. Het korte smalle straatje in een krottenwijk slaagt, waar ruim opgezette stadssaneringen vaak mislukken' aldus de Nederlandse architect Aldo van Eyck. (Eyck, 1959; Frampton, 1985)

De interesse groeide naar de voorwaarden voor een specifiek soort stedelijk leven, die in de oudere steden en stadsdelen wel aanwezig waren. Dit resulteerde in studies over de morfologie van de stad en over de typologie van de stedelijke elementen. Het onderzoek van Muratori (1960) naar de systematiek van de relatie tussen stedenbouwkundig patroon en gebouwtypologie toont aan hoe complex en genuanceerd deze relatie is en hoe deze heeft geleid tot vele soorten specifieke overgangen tussen openbaar en privé, tussen straat en gebouw. (Meyer, 2008)

Door de rationalisatie van de Europese stedenbouw in de twintigste eeuw is de relatie tussen gebouw en stad, tussen privé en openbaar, verdwenen en

zodoende kun je stellen dat architectuur haar 'stedelijkheid' verloren heeft. (Castex, Depaule, Panerai & Hoffmans, 1990)

Stad van tussenruimtes

Rotterdam ontleent haar ruimtelijke identiteit aldus aan de Moderne Beweging die zich in Europa en de Verenigde Staten richtte op de objectmatige kwaliteit van gebouwen; een in één keer ontworpen systeem in plaats van individuele kavels te ontwikkelen. In tegenstelling tot de traditionele Europese stedenbouw die zich juist bezighield met de kwaliteit van het gebouwde als continuïteit, ontwikkelde de Moderne Beweging zijn eigen traditie - die van de 'the space between', de tussenruimte. Het bewaren van afstand tussen gebouwen dient als bemiddeling tussen de gebouwen. Dit is ook duidelijk te zien in Rotterdam.

Traditionele Europese steden kenmerken zich door de stedelijke cultuur waardoor er een bijzondere samenhang is tussen bebouwing en het publiek domein. In deze steden zijn er vele architectonische middelen die bemiddelen tussen gebouwen, zoals colonnades, trappen, muren en bestrating. Terwijl in het gedachtegoed van de Moderne Beweging slechts de variatie van het interval bestaat. (Risselada, 1999)

Het bepalen van de juiste afstanden is volgens stedenbouwkundige Bernardo Secchi (2006) de essentie van het ontwerpen aan de stad. Bemiddelende mechanismen tussen de openbare en de private dimensie nader vorm te geven, onder andere door gesloten bouwblokken plaatselijk open te breken en zo de binnenterreinen te betrekken bij het openbare leven van de stad. Het waren Interventies die typisch pasten bij de sfeer van de stadsvernieuwbeweging, die zich in de jaren omstreeks 1970 richtte op de herontdekking van de geschakeerde ruimtelijke kwaliteiten van de historische stad. (Bijlsma & Groenland, 2006)

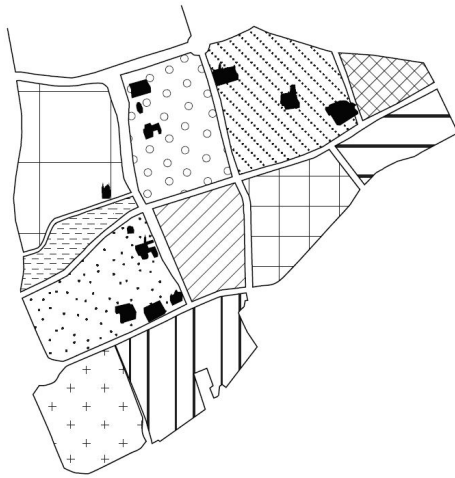
Door de opzet van het Moderne Bouwen van na de Tweede Wereldoorlog is er relatief veel open ruimte in Rotterdam. Het bebouwde oppervlak van de Rotterdamse binnenstad is nog geen 30%. Dit betekent dus een onbebouwd oppervlak van zo'n 70% van de Rotterdamse binnenstad en wordt gevormd door verkeersaders en boulevards. De ruimtelijke opzet van Rotterdam wordt gekenmerkt door gesloten bouwblokken met geprivatiseerde en collectieve binnenterreinen in vooroorlogse stadsdelen en open bouwblokken met expeditiestraat in de naoorlogse structuur.

Het publiek toegankelijke oppervlakte van de Rotterdamse binnenstad is 63%. Dit is te veel in vergelijking met andere Europese steden. De ruimtelijke opzet kent een groot verschil in hoeveelheid private buitenruimte tussen de vooroorlogse en naoorlogse stad. Op enkele plekken worden verbindingen gemaakt tussen straten door het toevoegen van publieke ruimtes in een gebouw/bouwblok. (Hauben, et al, 2013)

Een tussenruimte is volgens de Van Dale een "ruimte tussen twee voorwerpen of tijdsperioden in". Je kunt dus spreken van een plaats- en een tijdsaspect. Het plaatsaspect heeft een component van overgang naar een andere ruimte en van overgang tussen publiek en privaat.

Porositeit van de binnenstad

De stedelijke ruimte is te begrijpen als de dynamiek van dichtheid en leegte; in deze verkenning aangeduid als de porositeit van de stad. De bestudering en definiëring van de porositeit van de bebouwing leidt tot begrip van ruimtelijke dragers voor dichtheid. (Uytenhaak, 2005)



Heterogeen stedelijk weefsel van de binnenstad van Rotterdam, Studio public realm, 2011, p. 45

Voor de betekenis van de 'porositeit van de stad' bestaan verschillende concepten naast elkaar. Hieronder worden deze concepten verder toegelicht. Zo kan de porositeit begrepen worden als de ruimte die beschikbaar is voor beweging; connectiviteit als maatstaf voor de mate van mobiliteit; doorlatendheid als een maat voor het gemak van beweging; en toegankelijkheid als een maat voor het vermogen om van het ene punt naar het andere te bewegen. (Bandarin & Oers, 2014)

Porositeit staat niet alleen voor een fysiek, de verhouding uit tussen het percentage open en bebouwde ruimtes, maar ook voor een sociaal kenmerk, namelijk opnamecapaciteit van mensen in de stad. De stad ontstaat namelijk uit het bij elkaar komen van vele individuele en gemeenschappelijke belangen. Die nabijheid is de essentie van de stad, de bundeling van mensen op een plek. (Uytenhaak, 2005) Zo kan de inclusiviteit van de stad worden bekeken vanuit de mate van uitwisseling tussen de vele soorten sociale en economische activiteiten die in de stad mogelijk is. Ook kun je met het porositeitsconcept zien hoe toegankelijk steden zijn en in welke mate zij veranderingen op verschillende manieren opnemen. Porositeit beschrijft de relatie tussen de stedelijke massa als geheel en de delen die permeabel zijn en ontstaan voor transformatieprocessen. (Jakobsen, 2012)

Volgens stedenbouwkundige Vigano (2009) is een poreuze stad een dichte verzameling betekenisvolle plekken. (Vigano, 2009, p. 96-99) Het concept van de poreuze stad gaat over toegankelijke, doorlaatbare ruimtes en de gelaaagdheid van de stad; over de toevoeging van lagen waardoor de porositeit van de verschillende stedelijke weefsels en hun vermogen tot absorptie van ruimtelijke en constructieve transformatie naar voren komt. Het op deze manier nadenken over de stad biedt kansen voor heroverweging en transformatie van de bestaande woonomgeving.

De Amerikaanse socioloog Richard Sennett (2013) legt uit dat je de 'poreuze stad' kunt begrijpen als een plek waar de mensen poreus of adaptief zijn en/of een plek waar het fysieke, sociale en economische weefsel van de stad poreus of meegaand zijn.

Concreet kunnen bijvoorbeeld architecten en planners de stad 'porosificeren', door het openen en vervagen van de randen van gebouwen zodat mensen eerder naar binnen worden getrokken dan verdrongen. Het mengen van publieke en private functies is hierbij van belang.

Sennett zegt hierover het volgende: "I don't believe in design determinism, but I do believe that the physical environment should nurture the complexity of identity. That's an abstract way to say that we know how to make the porous city; the time has come to make it." (Sennett, 2015, 17 november) Sennett gelooft niet in de functionele, efficiënte stad, maar juist is een fysieke omgeving die niet compleet en intensief gemengd is zodat de ruimtes toegankelijk, permeabel, zijn voor de vele verschillende identiteiten die de stad kenmerken.

Sennett moedigt aan tot het ontwerpen van zogenaamde 'ambiguous edges' tussen delen van de stad; hij maakt hiertoe een vergelijking met de porositeit op cellulair niveau. Er is een onderscheid tussen celwand en celmembraan. De celwand houdt zoveel mogelijk intern vast, deze functioneert als grens. Het celmembraan is meer open, deze functioneert meer als rand. Membranen onthullen iets belangrijks over wat 'open' betekent. Het membraan functioneert niet als een open deur; een celmembraan is tegelijkertijd poreus en biedt weerstand. Sennett: "Think of the distinction between

wall and membrane as a difference in degree: at the cellular level, conservation and resistance are part of the equation which produces openness.“ Deze natuurlijke verschillen tussen grens/muur en rand/membraan verduidelijken gesloten- en openheid in het fysieke stedelijk weefsel. De grens/muur domineert de moderne stad; opgesplitst in gescheiden delen door verkeersstromen, door functionele scheiding in zones als werken, winkelen en wonen. Sennett haalt de meest populaire vorm van nieuwe woongebouwen internationaal gezien aan: de gated community. Deze woonvorm toont de muur als grens in zijn extreme vorm waardoor de uitwisseling tussen verschillende gemeenschappen afneemt. In plaats van grenzen/muren zouden we moeten nadenken over randen/membranen.

Daarnaast geeft Sennett het belang aan van onafgemaakte gebouwen en plekken en ontwikkelen; dit staat voor architectuur die niet volledig bepalend en af is maar waar die kan worden aangevuld en intern kan worden herzien in de loop der tijd als de behoeften van gebruikers veranderen. Zodoende dienen we de relatie van functie en vorm te doorbreken waardoor gebouwen meer evoluerende structuren worden.

Met deze voorbeelden laat Sennett de verschillen zien tussen de gesloten en de open stad. Waarin de gesloten stad staat voor de statische, te veel bepaalde en lineaire stad, in contrast met de onvolledige, dwalende open stad. De gesloten stad kenmerkt zich door grenzen en muren, terwijl de open stad meer grenzen en membranen heeft. De gesloten stad is bovenaf ontworpen en gestuurd, de open stad is een bottom-up-plek voor en door de mensen. Sennett nuanceert dat deze contrasten niet zo zwart-wit zijn, “real life is painted in greys. Yet to design the modern city well, I believe we have to challenge unthinking assumptions now made about urban life, assumptions which favor closure. I believe we have to embrace less reassuring, more febrile ideas of living together, those stimulations of differences, both visual and social, which produce openness.” (Sennett, 2017, p. 97)

Voor onvoorspelbaarheid en meervoudig ruimtegebruik was er in de Wederopbouw geen ruimte. Later kwam er kritiek op deze voorspelbare, breed opgezette, anonieme stad.

Historicus en filosoof Siebe Thissen (2015, 18 mei) roept op om de wederopbouwarchitectuur te transformeren in een laboratorium voor innoveren.

Intensivering van de bestaande stad

Door de in het vorige hoofdstuk beschreven geschiedenis van Rotterdam zijn er in de binnenstad unieke kansen om de stad door te ontwikkelen op een manier zoals die in andere Europese binnensteden ondenkbaar is.

Nabijheid door verdichting

De mate van stedelijkheid kan worden geïntensiveerd door verdichting. Verdichting van steden is niets nieuws; het is zo oud als de stad zelf en het vormt de functionele grondslag van hun bestaan. Dichtheid is geen doel op zich, maar de nabijheid die het veroorzaakt is het geheim van de levende stad. Steden met hoge dichtheid en een rijke ruimtelijke gelaagdheid zijn vaak niet in een keer zo ontworpen, maar vanuit de behoefte aan nabijheid werd alle gaten opgevuld door steeds dieper en hoger te bouwen leidend tot een dicht stedelijk weefsel. (Uytenhaak, 2008)

Daarbij is verdichting niet alleen een kwantitatieve, de optelsom van hoe hoog of laag een gebouw moet zijn, maar ook een kwalitatieve opgave; inventariseren wat er al is en hoe je hier het best op kunt reageren.

De term stedelijke dichtheid wordt gehanteerd om de relatie tussen het beschikbare terreinoppervlak en het gebouwde of te bouwen programma uit te drukken. Naar de relatie tussen dichtheid en stadsvorm en bebouwingstypologie is veel onderzoek gedaan, zie grafiek op de volgende pagina. Dichtheid kan op vele manieren benaderd worden; er is niet veel fundamenteel onderzoek gedaan in het perspectief van de beleving van dichtheid. Naast het verschil tussen de meetbare en de gevoelsdichtheid, kan een tweede onderscheid gemaakt worden. Dit heeft te maken met de sociaal-economische en de fysiek-ruimtelijke aspecten van dichtheid. De meer sociaal-economisch georiënteerde analyses maken gebruik van inwonersdichtheid (aantal inwoners of werknemers per hectare), terwijl de fysiek-ruimtelijke benadering eerder zal kijken naar de ratio tussen vloeroppervlak en terreinoppervlak. Het gebruik van het aantal woningen per hectare kan gezien worden als een compromis tussen beide. (Meyer, 2008) Meer gebruikers van minder openbare ruimte stimuleert ontmoetingen.

Hoewel dichtheid geen absolute grootte vormt op basis waarvan de stad gepland en ontworpen kan worden, is er in het afgelopen decennium veel onderzoek gedaan naar het meten, vergelijken en relativeren van dichtheden als onderdeel van het ontwerpproces. De ruimteclaims op het grondgebied van Nederland worden steeds groter; we zijn genoodzaakt efficiënter met de grond om te gaan en op zoek te gaan naar mogelijkheden om deze intensiever en optimaler te benutten. (Meyer, 2008)

De behoefte aan onderlinge nabijheid vraagt om meervoudig ruimtegebruik, plekken iwaar verschillende groepen of op verschillende tijden of tegelijkertijd gebruik van kunnen maken, met andere woorden ruimte voor elkaar overlappende territoria. De stedelijke diversiteit die zo mogelijk wordt gemaakt

is bepalend voor de kwaliteit en dynamiek van een stad. (Uytenhaak, 2008)

Stadsactiviste Jane Jacobs (1961) geeft aan dat binnensteden plekken van hoge dichtheid en diversiteit dienen te zijn, aangezien deze fysieke condities onverwachte ontmoetingen stimuleren waardoor de kans op ontdekkingen en innovatie, de genius loci van de stad, vergroot wordt. Zij hield een pleidooi voor de levendige stad; een minimale dichtheid van 250 woningen per hectare, gecombineerd met een bebouwingspercentage van 60 tot 80 procent, zodat alleen kleine tuinen mogelijk zijn en men gebruik zal maken van de straten, pleinen en parken. (Meyer, 2008)



Nollimap van Rome 1:100.000, Giambattista, 1748

De monotone scheiding tussen wonen, werken en recreëren die de modernisten hoog in het vaandel voerden, was volgens haar de dood in de pot. Wil dat straatballet goed functioneren, willen er mensen op straat zijn en dus ogen op straat die voor de sociale veiligheid zorgen, dan moet er aan vier criteria worden voldaan. Er moet een hoge dichtheid zijn, zowel aan mensen als aan gebouwen. Mensen moeten verschillende dingen kunnen doen, zoals wonen, werken, winkelen, rondhangen, praten met elkaar. De straatblokken moeten kort zijn en er moeten oude en nieuwe gebouwen door elkaar staan. Het sleutelwoord is diversiteit, in de straten, de mensen, de gebouwen, de activiteiten. In feite is het ideaal de historische Europese stad. (Metz, 2009, 30 oktober)

De publieke ruimte is al eeuwenlang een essentieel onderwerp voor architecten, stedelijke ontwerpers en planners. De definitie van “publieke ruimte”, waar traditioneel gezien de straten, pleinen en parken in een stedelijke context mee bedoeld worden, is een omstreden thema voor debat. We gebruiken de term “publiek domein” en definiëren deze als alle plaatsen die worden gezien als publieke straten, pleinen, parken, maar ook privé beheerde collectieve ruimten die nog steeds als publieke ruimte functioneren. (Hajer & Reijndorp, 2001) Voor studies naar het publieke domein, wordt nog steeds de methode gebruikt die in 1748 voor het eerst door Giovanni Battista Nolli is getoond met zijn uitgebreide plan van Rome. Met deze kaart creëerde Nolli een uniek perspectief op de stad als een samenspel van private en publieke ruimten; de publieke ruimtes worden niet alleen gedefinieerd door straten en pleinen, maar ook door publieke ruimtes in binnenruimtes van privaat eigendom. In een zogenaamde Nolli-map worden privégebieden met donker weergegeven en de publieke ruimtes zijn wit. Zo wordt het verplaatsen in de stad, de porositeit van de stad getoond, in plaats van het onderscheid tussen de gebouwen en de onbebouwde omgeving. (Harteveld, 2014)



Nollimap van Rotterdam 1:100.000, SUB office, 2006

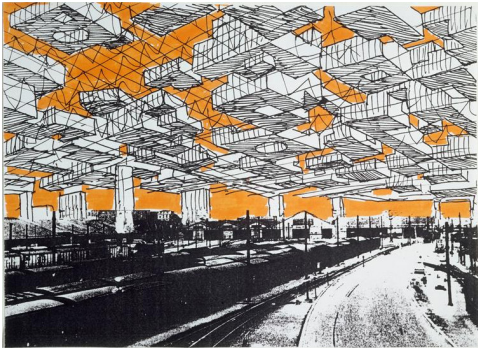
In steden als Rome creëerde de dichte bebouwing ingekaderde publieke ruimtes, zie ter illustratie de Nolli kaart van Rome. De kaart van Rome door Giambattista Nolli laat het verschil tussen private, zwarte, en publieke, witte, ruimte zien. Kerken en palazzi zijn even toegankelijk als straten, pleinen en stegen; de interieurs van alle publieke gebouwen van Rome zijn erin getekend. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen binnen en buiten: een plein wordt een straat, een straat wordt een steeg, een steeg wordt een kerk, een kerk wordt een tuin en een tuin wordt weer een plein. De publieke ruimtes in de stad vormen een netwerk in de dichtbebouwde stad. Wanneer we de Nolli kaart van Rome naast die van Rotterdam leggen, zien we in Rotterdam de bouwwerken meer vrij in de ruimte staan en de publieke ruimte niet zijn ingekaderd. In Rotterdam is het object bepalend voor de openbare ruimte. Rotterdam is na de oorlog niet percelsgewijs, maar

objectgewijs ontwikkeld. Rotterdam heeft een laag bebouwingspercentage. De dichtheid zit in de lucht. Door de grote afstanden tussen bebouwing en de grote afwisseling in programma landt de dynamiek van de dichtheid niet op het maaiveld. Hierdoor is een overmaat aan publieke, witte, ruimte te zien. Dit illustreert dat we in Rotterdam ruimte hebben om een tweede laag over de stad te leggen, zowel op maaiveldniveau als in de hoogte.

Voor de toekomst van de stad zijn de afgelopen honderd jaar al vaker beelden geschetst.

Zo pleit de architect Yona Friedman met zijn manifest *Mobile Architecture* in 1956 voor een constructiesysteem boven de bestaande stad waarin bewoners het ontwerp van hun eigen woning kunnen bepalen. Je kunt dit zien als structuren die het onvoorspelbare dienen. Met dit principe hoopte hij ook een methode te introduceren die het opslurpen van het landelijk gebied door de groeiende steden zou kunnen beperken. Volgens Friedman is het niet nodig om oudere stadsdelen te slopen om nieuwe huizen te bouwen omdat je ook kunt bouwen boven de bestaande stad waarmee hij pleitte hij voor de compactheid van de stad.

In Friedman's visioenen vor de stad onttrekt het nieuwe zich volledig aan het bestaande: "de nieuwe principes zijn zo volstrekt anders dat het bestaande kan voorbestaan terwijl er een nieuw systeem overheen of tussendoor wordt geprojecteerd. Het meest utopische maar juist daardoor ook een zeer boeiend onderzoeksthema. Een oefening in omdenken om vrijheden te genereren. Superimpositie als bijzondere vorm van tabula scripta." (Alkemade, 2014)



Spatial city, Perspective 1958/1959, Yona Friedman

Een ideaal van de compacte stad is het wonen boven en op stedelijke voorzieningen, hiervan zijn de Kubuswoningen van Piet Blom uit de jaren '80 en de hoogbouw golf uit de jaren '90 het gevolg. Dit ging vrijwel altijd gepaard met grootschalige sloop in plaats van het voortbouwen op het bestaande. (Tilman, 2017, 15 mei)

Binnenstedelijke woonvormen

Het intensiveren van nog beschikbare ruimte in de stad biedt mogelijkheden om de stedenbouwkundige structuur zowel programmatisch als ruimtelijk te complementeren en dus van nieuwe samenhang te voorzien. De koppeling van deze intensieve woningbouwopgave aan de stedenbouwkundige verfijning van de stad stimuleert in belangrijke mate de verscheidenheid in het gebruik van de stedelijke ruimte. Intensivering vormt nog steeds een belangrijk fundament voor een veelzijdige stad en biedt daarmee kans om de interne ruimtelijke en functionele samenhang van de stedelijke structuur voortdurend te verbeteren. De hiervoor vereiste kritische massa in het gebruik van een levendige, openbare ruimte vraagt om zorgvuldige inpassing van woningbouw. Hierbij is een hoge dichtheid uiteraard geen doel op zich; dichtheid vormt geen absolute grootheid op basis waarvan de stad gepland en ontworpen kan worden. Wel kan een bewuste omgang met hoge dichtheden opnieuw invulling geven aan het streven om de stad ruimtelijk en programmatisch levendig en bijeen te houden. Naar aanleiding van de woningbehoefte en het huidige ruimtegebruik lijkt het essentieel om nieuwe stedelijke typologieën voor wonen en openbare ruimte te creëren. (Verdonk, et al, 2009)

De relatie tussen de publieke ruimte en het private wonen liggen in de stad vaak zeer dicht bij elkaar liggen. De stad is daarom de broedplaats voor

nieuwe woonvormen, ook doordat hier de woningnood het grootst kan zijn. Als oplossing kwam op een gegeven moment de gestapelde bouwvorm waardoor de relatie tussen woning en stad, de ontsluitingstypologie en de architectonische elementen die de overgang articuleren, zoals stoepen, luifels, erfscheidingen en uiteindelijk de gevel van het wonen veranderde. (Jürgehake, 2016, p. 10, 47; Meyer, 2008)

Door de toenemende individualisering is de definitie van collectief niet meer eenduidig. Voor de woningbouwopgave is daarom een herdefinitie nodig van de begrippen privé, collectief en openbaar. Door de woning in de stad in nieuwe verhoudingen tot elkaar te brengen, kan een nieuwe functionele en ruimtelijke woonomgeving ontstaan. (Verdonk, et al, 2009)

Hoge dichtheid wordt vaak als synoniem gezien van hoog stapelen; hoogbouw is uiteraard een manier om hoge dichtheid te verkrijgen, maar Rotterdam moet zich niet vastklampen aan deze manier van bouwen als enige manier om de stad te verdichten.

Nu alleen skyscrapers gebouwd als antwoord op het verdichtingsvraagstuk. De huidige verdichtingsoperatie door middel van grote hoogbouw projecten in de binnenstad heeft in de afgelopen decennia niet de gewenste binnenstedelijke kwaliteit opgeleverd. De verdichting heeft in het laatste decennium vooral geleid tot schaalvergroting en verarming van de functionele diversiteit. Grootschalige ontwikkeling heeft het centrum gevuld, maar heeft geleid tot een gebrek aan activiteit en stedelijkheid. Om het centrum meer te activeren en leefbaar te maken zijn kleinschalige ontwikkelingen in het centrum van belang. (Hauben, et al, 2013)

Er zijn meerdere bouwvormen zijn die een hoge dichtheid kunnen opleveren (zie grafiek).

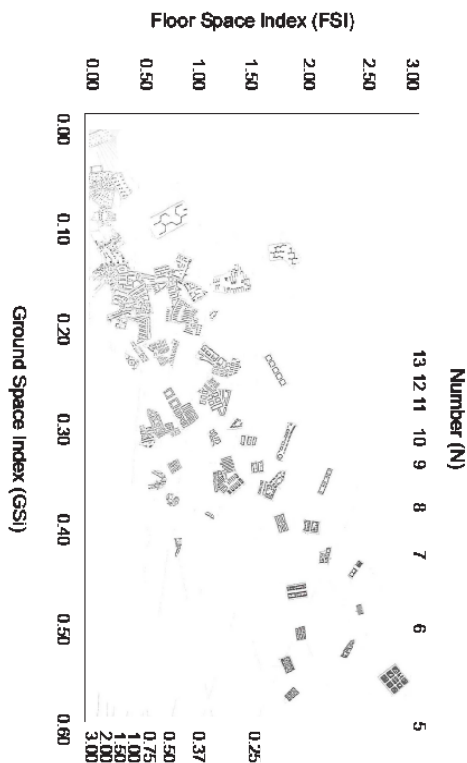
Compact bouwen is geen nieuwe vinding; in de historische Nederlandse steden vinden we de hofjes, vaak gesitueerd op de binnenterreinen van bouwblokken en bereikbaar via een collectieve tussenruimte met een poort als doorgang. De definitie van het hof is “een architectonische eenheid van bebouwing rondom een (autoluw) plein” (Van Dale, 2018). Door middel van kleinschalige bebouwing op minimale kavels werd een bijna dorpse manier van wonen midden in de stad gerealiseerd. (Wilms Floet, 2009; Jürgehake, 2016, p. 123)

Het streven naar compact bouwen in de bestaande stad vraagt om nieuwe interpretaties en ontwerpen van gebouwtypologieën. Bij het hybride gebouw definieert het architectonische type de relatie tussen architectuur en de stad. Wanneer je nieuwe gebouwtypes verbindt met de bestaande stad, kan er een nieuwe stedelijke structuur ontstaan waardoor de diversiteit en intensiteit van de stad toeneemt.

Zo werkt het hybride stedelijk bouwblok niet alleen verdichtend maar deze draagt tevens bij aan het publieke domein van de stad, waardoor er een intensiever gebruik van de ruimte plaatsvindt.

Zo'n toegankelijk hybride stedelijk bouwblok is niet alleen publiek vanwege het karakter van de plint naar de omliggende straten, maar ook doordat het interieur gedeeltelijk toegankelijk is voor publiek. Voor het slagen van dit soort stedelijke semi-publieke ruimten is de aanduiding van de entree, de zichtbaarheid van een binnenwereld, de mate van verfijning in detaillering en decoratie, het toegangsregime, de verticale ontwikkeling en de doorwaarderbaarheid en aanknopng op het stedelijk weefsel van belang.

Het is stadse architectuur die producten zijn van hun tijdgeest en een poging om aan de steeds veranderende stedelijke condities gehoor te geven. (Floris & Klundert, 2011)



Space-mate-grafiek met verschillende stedelijke weefsels en clusters van bebouwingstypologieën, Meyer, 2008, p. 43

Met het verstrijken van de tijd zijn deze standaard bouwtypen niet meer opgewassen tegen de snel veranderende buitenwereld. Het huis is zo toegespitst op zijn primaire functie, dat het woning is gaan heten. In het huis waren combinaties van wonen en werken geen uitzondering, net als het inwonen van familieleden. De naoorlogse woningen zijn hier echter niet op berekend. (Graaff, 2017, mei) In die tijd was het gezin de hoeksteen van de samenleving. Tegenwoordig hebben veel mensen behoefte aan een ruimte waar je ook kunt werken, waar je andere dingen kunt doen en dat beeld beantwoordt niet aan het standaard rijtjeshuis met woonkamer, keuken en drie slaapkamers. (Alkemade, 2017, 3 april)

Daarbij is verdichting een kans om het autogebruik flink af te doen nemen. Wanneer mensen immers dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer wonen kan een norm van 0,2 parkeerplaatsen per woning voldoende zijn, waardoor ook nieuwe woonvormen mogelijk worden. (Platform stad, 2017, 27 september)

Uit onderzoek blijkt dat nabijheid, ontstaan door verdichten, de interactie tussen mensen vergroot. En vanuit deze interactie ontstaan nieuwe ideeën, innovaties. Daarom is de kans op het ontstaan van succesvolle start-ups in steden met een hoge dichtheid groter; hier kan het effect van clustering ontstaan. (Glaeser, 2011) Wanneer de dichtheid van de binnenstad van Rotterdam dus hoger wordt, kan dit aldus positieve effecten hebben op de (lokale) economie van de stad.

Rotterdam had na de oorlog een dichtheid van 4.000 mensen per vierkante kilometer. Dit is inmiddels gestegen naar 7.500 inwoners per vierkante kilometer, maar dat is nog altijd weinig in vergelijking met Amsterdam (14.000 inwoners per vierkante kilometer). Volgens voorspellingen van het CBS en het PBL zal Rotterdam tot 2030 met 10% groeien, wat een plus betekent van dik 60.000 mensen ofwel zo'n 30.000 à 35.000 woningen. In 2040 zouden er zelfs 87.500 mensen in de binnenstad van Rotterdam moeten kunnen wonen, wat neer komt op een dichtheid van 20.000 inwoners per vierkante kilometer.

In de binnenstad zijn vooral woningen in het vooroorlogse Oude Westen en in het Laurenskwartier, ten oosten van het centrum. De diversiteit aan woonvormen is minimaal; in het Laurenskwartier zijn dit voornamelijk appartementen tussen de 50-70 vierkante meter met portiekontsluiting en in het Oude Westen vooral sociale huurwoningen in vooroorlogse bouw. Op dit moment zien we in Rotterdam veel hoogbouw in het centrum verrijzen. (Hauben, et al, 2013)

De sociale veranderingen hebben vooral betrekking op de gewijzigde gezinssamenstelling. Het gezin is allang niet meer de belangrijkste woonvorm. Het aantal alleenstaanden is de laatste decennia sterk toegenomen. Het aantal gehuwden met kinderen is afgenomen. Er hebben zich grote aantallen immigranten in Nederland gevestigd. Deze immigranten hebben een eigen wooncultuur en andere gezinssamenstellingen. Ook de vergrijzing stelt eisen aan de woningen en leefomgeving. Deze veranderingen leveren een caleidoscopische veelheid aan mogelijke woonvormen op, wat lastig samengaat met standaardisatie en esthetische normering.

Tevreden bewoners hebben de optimale mix gevonden tussen levendigheid en rust; en tussen sociale interactie en anonimiteit. (BPD, 2017)

Steeds meer hoog opgeleide, jonge, veelal eenpersoons-huishoudens voelen zich aangetrokken tot het stedelijk leven en zij kiezen steeds vaker voor een relatief klein appartement in een gebouw met services en een voorzieningenrijke buurt. Een belangrijke opgave voor de komende jaren ligt in het ontwikkelen van voor deze doelgroep aantrekkelijke hoogstedelijke woonmilieus, onder andere door transformatie en herontwikkeling van binnenstedelijke gebieden. Een hoge bebouwings- en gebruikersintensiteit heeft een positief effect op de leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving. (Verdonk, et al, 2009)

Een van de domeinen van sociale cohesie is de binding en identiteit die men ontleent aan de woonplaats. (Forrest & Kearns, 2001, p.2129) Ook nu mensen voor hun sociale contacten niet meer afhankelijk zijn van de buurt waarin zij wonen, wordt nog veel waarde gehecht aan de herkenbaarheid van de buurt en woonomgeving. Een omgeving met een duidelijk herkenbare identiteit en eenheid verschaft het gevoel van een gedeelde identiteit en gemeenschapszin. Community architecture is een manier om in de bestaande stad meer mogelijkheden te bieden voor complexe transformatieprocessen. Particuliere eigenaren, zelfbouwers, woonconsumenten, beleggers, ontwikkelaars, zorginstellingen en de gemeente kunnen gezamenlijk deelnemen aan de herontwikkeling van een locatie of buurt. (Woude, et al., 2012)

Van functiescheiding naar functiemenging

Dichtbebouwde stadsdelen behoren tot de meest geliefde woonbuurten van Nederland. Het is opmerkelijk dat we de ruimtelijke vertaling van deze stedelijke cultuur tijdens de Wederopbouw van Rotterdam zijn vergeten; er is een stad gemaakt die gebaseerd is op de auto. Dit maakte een tegengesteld stedelijk patroon mogelijk en stimuleerde de omslag naar het wonen in lage dichtheden. De noodzaak tot fysieke nabijheid verdween en daarmee ook de samenhang tussen de functionele en de ruimtelijke organisatie van steden. (Verdonk, et al, 2009)

Het huidige binnenstadsplan van de gemeente Rotterdam streeft naar een diverse, inclusieve en dynamische binnenstad. Deze ambitie staat lijnrecht tegenover de principes van het binnenstadsplan van Van Traa uit 1946. Door de functiescheiding in het Wederopbouwplan woonden er veel minder mensen in de binnenstad dan voor de oorlog. De Gemeente Rotterdam geeft aan het aantal woningen in de binnenstad te willen verdubbelen; er is in de binnenstad grote behoefte aan een combinatie van kleine, middelgrote en grote woningen met een structuur die kansen biedt voor het samenvoegen van woningen of transformatie. (Gemeente Rotterdam, 2016a)

In de bestaande binnenstad vindt er weinig menging plaats van nieuwe woon- en werklocaties. Het verdichten met woningen wordt vaak niet gekoppeld aan het ontwikkelen van werkruimtes. Dat is opvallend, aldus het PBL (2012), omdat de combinatie mogelijkheden schept voor verdichting; gebouwen die immers niet geschikt zijn voor wonen bijvoorbeeld vanwege geringe daglichttoetreding, kunnen wel gebruikt worden als werkruimte. Maar doordat de woonfunctie in de Nederlandse binnensteden zoveel opbrengt worden andere functies als kleinschalige bedrijfspanden verdrongen. (Gadet, 2017, 4 mei) Door deze huidige omgang met woon- en werkfuncties namen functiemenging en ontmoeting af, twee traditioneel essentiële bestanddelen van het stedelijk leven. (Bijlsma & Groenland, 2006)

Identiteit van het expeditiebouwblok

Stedelijk bouwblok: de mate van openbaarheid

In de traditie van de Hollandse stedenbouw werden private woonhuizen naast elkaar gebouwd en vormden zo een meestal gesloten stedelijk bouwblok. Hier waren het publieke en het private strikt gescheiden, er was een straatkant van het gebouw en een achterkant naar een binnenhof gericht. (Komossa, 2010) Het traditionele bouwblok kenmerkte zich door zijn polifunctionaliteit (wonen, werken en handel in één blok aanwezig), de duidelijke buitenkant – een doorgaande gevel – en de binnenkant – de private percelen met tuinen, hoven en een informele achtergevel. “De dichte buitenkant is direct verbonden met de straat, opgevat als de plek van de uitwisseling en als de door codes beheerste ruimte van presentatie. De binnenkant van het blok is echter een zone die van de straat af ligt, van haar gescheiden is; deze bezit de kenmerken van een niet zichtbare (niet noodzakelijk zichtbare) of verborgen plek. Hij heeft geen functie van algemene representatie meer, is kneedbaar en wordt gemarkeerd door losse codes die tegenover de algemene erkende codes van de openbare kant staan. De binnenkant nodigt uitom toegeëigend te worden.” (Castex, Depaule, Panerai & Hoffmans, 1990, 54-55)

Met het openen van het bouwblok ontstaat een nieuwe relatie tussen het publieke en het private. Zo ontstond een zekere dubbelzinnigheid binnen bouwblok, een zekere spanning tussen de individualiteit van de woningen, het collectief en passanten. De binnenruimtes zijn meestal eigendom van de gemeente en dus openbaar, maar kan ook via een Vereniging van Eigenaren particulier eigendom zijn van de bewoners.

De relatie tussen de open ruimte binnen het bouwblok en de stad wordt met name bepaald door het al dan niet onderdeel zijn van ‘stedelijke routes’; dit wordt bepaald door de aanwezigheid van voorzieningen voor niet-bewoners, de eigendomssituatie en de ligging ten opzichte van het stedelijke netwerk van voorzieningen. (Cate, 2009) Het Sint-Janshof ligt aan de rand van de binnenstad en zijn aldus alleen in secundaire zin onderdeel van een stedelijke route.

Naast publieke en private ruimte, wordt er in het bouwblok een collectieve ruimte gedefinieerd. Aan deze collectieve ruimte worden verschillende namen gegeven: ‘other space’, ‘in-between space’, ‘third space’, ‘generic space’, of ‘heterotopia’. Het onderscheid tussen publieke en private binnenruimtes worden vaak gedefinieerd aan de hand van het eigendom. Wanneer we het publieke meer definiëren aan de hand van gedrag; we gedragen ons anders in het domein van het publieke dan in het domein van het private. (Harteveld, 2014)

In navolging van de socioloog Henri Lefebvre onderscheiden zij drie soorten domeinen in het stedelijk leven: het private, het dagelijkse (collectieve) en het openbare. Stedelijke woonvormen zijn volgens hen vormen waarin

deze drie niveaus tezamen aanwezig zijn: 'In het woongebouw wordt tussen het openbare en het privé-gebied een reeks ruimten geïntroduceerd, die gemeenschappelijk worden gebruikt: portalen, hallen, vestibules, trappen, binnenplaatsen. (Bijlsma & Groenland, 2006)

Ontwikkeling en analyse van het expeditieblok

Expeditiestraten waren een nieuwe typologische vinding, die het mogelijk maakte om het expeditieverkeer een andere te laten volgen dan het winkel-publiek. Deze vinding was een direct resultaat van de behoefte die tijdens de wederopbouw bestond om de stad op een functionele, rationele manier in te richten. Een nieuwe typologie voor een nieuwe stad. Functiescheiding was een belangrijk ordenend principe tijdens de Rotterdamse wederopbouw. In Rotterdam zijn er uiteenlopende vormen van expeditiestraten te vinden. Door de hele binnenstad van Rotterdam zijn expeditiestraten aangelegd. Op sommige plekken zijn het werkelijk straten, op andere plaatsen worden de expeditiestraten omsloten door een hof. Kenmerkende expeditiestraten in het centrum zijn bijvoorbeeld de straten rondom de Lijnbaan. (Bureau Monumenten en Cultuurhistorie, 2013)

De expeditiehoven- en straten in Rotterdam is een fenomeen wat is ontstaan tijdens de planvorming van de wederopbouw door Witteveen en Van Traa en vormen een belangrijk onderdeel van de Rotterdamse wederopbouwstad. De waardering van wederopbouwarchitectuur wordt steeds groter en wordt daarom steeds beter beschermd in het juridisch kader. Zoals de kaart hiernaast laat zien liggen veel expeditiestraten in een wederopbouw-aandachtsgebied en veel van de omliggende bebouwing wordt beschermd door een monumentale of beeldbepalende status. Het transformeren van deze expeditiestraten vergt een secure aanpak. (Gemeente Rotterdam, 2016c)

In het Rotterdamse centrum zijn ze in alle soorten en maten te vinden. De dubbele straten tussen Hoogstraat en Groenendaal in het Hoogkwartier vormen een merkwaardige eigen wereld.

In het Hoogkwartier vormen de expeditiestraten een eigen circuit ten opzichte van de gewone stratenstructuur. Er wordt zelfs beweerd dat hier meer straatlengte aan expeditiestraten zou zijn dan aan gewone straten. (Groenendijk, 2017) Het circuit is niet om van A naar B te komen, maar eerder een beleving.

De expeditiestraten kunnen beschouwd worden als stedelijke restruimten; bevoorradingshoven waar werknemers sigaretten roken tussen geparkeerde (vracht)auto's. Het zijn stukken stad die heroverd en herontdekt kunnen worden en een nieuwe betekenis kunnen krijgen voor bewoners, bezoekers en andere gebruikers. Een mogelijke landaanwinst voor Rotterdam in het centrum! Door het internet zijn ook bedrijven en winkels op meer verborgen plekken in de stad goed te vinden. Hierdoor verandert de betekenis van zo'n verborgen plek. Desondanks blijft het een plek waar mensen doelgericht naar toe gaan, je moet het weten.

Kenmerkend voor de wederopbouwperiode is de aandacht voor ruimte voor de kleinere en grotere bedrijven in de stad, die belangrijk waren voor het economische herstel van de stad. De in- en verkoop van goederen vereiste steeds meer transport, en de handkarren en vrachtwagens uit de jaren '30 maakten plaats voor een groeiende vloot van bestelbusjes en luxe auto's in de jaren '50 en '60. Op veel plekken in de binnenstad is de wederopbouw

HET VRIJE VOLK — VRIJDAG 6 JUNI 1952

Expediehoven zijn van grote stedenbouwkundige betekenis

Krantenknipsel, *Het Vrije Volk*, 6th of June 1952



Krantenknipsel, *Het Vrije Volk*, 6th of June 1952

benut om dit transport een eigen infrastructuur te geven, als alternatief voor de verdwenen historische structuur van voor- en achterstraten. Tuinen of openbaar groen waren geen prioriteit. In de nieuwbouw bestaan de bouwblokken vaak uit gesloten 'carrés' in verschillende vormen, die doorsneden worden door expeditiestraten en -hoven waar het laden en lossen kan plaatsvinden zonder dat de hoofdstraten hierdoor gehinderd worden. Ze bedienen de uitgebouwde achterzijden van de winkels en ondernemingen op de begane grond, waar de magazijnen liggen. De toegangen tot deze binnenstraten bestaan uit poorten onder de woningen van de verdiepingen waardoor het gesloten karakter van de bouwblokken intact blijft. (Bekooy, 2017)

Al eerder, in het vooroorlogse Rotterdam, kwam het voor dat de binnenterreinen van woonblokken benut werden voor algemene doeleinden, zoals scholen en achterstraatjes voor de winkels en huizen. De expeditiestraten van na de oorlog zetten dit idee voort in een meer toegespitste structuur voor de middenstand, "als een onzichtbaar orgaan - in dienst van de stofwisseling van de stad." (Bekooy, 2017, p.4)

Kenmerkend zijn de terugkerende elementen: de onopvallende rechthoekige poorten in de bouwblokken, de zichtbare constructie van betonnen spanten met daartussen bakstenen wanden aan het binnenterrein, de afgeschuinde hoeken die het draaien van de trucks in de binnenhoven mogelijk maken. De hoven vormen restruimten tussen de magazijnen, zonder architectonische pretentie, maar wel zorgvuldig ontworpen vanuit functioneel oogpunt. De herhalende structuren zijn veelal getekend door anonieme bouwkundige van de gemeente Rotterdam. De bouw is economisch en traditioneel, tekenend voor de zuinige jaren van de wederopbouw. Geen glanzend modernisme, maar wel enige voorzichtige expressie, in een nette uitvoering met rechthoekige rasters en in vriendelijke metselverbanden. Even terughoudend, maar minder anoniem zijn de dienststraten in de projecten van de architecten Maaskant en Van Tijen (het Industriegebouw aan de Goudsesingel, en het Groothandelsgebouw aan het Weena - beide bedrijfsverzamelgebouwen), en van Van den Broek & Bakema (achter het autovrije winkelgebied, de Lijnbaan) en Hugh Maaskant (de woonflats en de expeditiestraten daarachter). (Bekooy, 2017)



Industriegebouw expeditiestraat, Stadsarchief Rotterdam

Alles aan deze expeditiestraten is secundair: dienstbaar gelegen achter de hoofdwegen, onuitgesproken in vormgeving en materialen, en zeker niet bedoeld om gezien of gefotografeerd te worden. Ze vormen de luwten in het stadscentrum: wel omsloten, maar te hard en te functioneel om langer te verblijven. Zestig jaar na dato is het karakter van de handel en de winkels in de stad sterk veranderd, maar nog steeds functioneren deze straten voor de aan- en afvoer, voor de bestelbusjes, en voor de vuilnisdienst. Winkelpersoneel pauzeert hier met een sigaretje. Rotterdammers die de weg weten vinden er een parkeerplek, en 's nachts is er beschutting voor handeltjes die geen aandacht willen trekken. (Bekooy, 2017)

Al enkele jaren worden door de gemeente en door architecten plannen ontwikkeld om deze ruimten in de stad beter te gaan gebruiken en levendier te maken; inmiddels komt dit langzaam in beweging en het karakter van de hoven zal langzaam maar zeker veranderen. Ramen worden vergroot, om de ruimte beter te kunnen gebruiken als winkel, eethuis of yogastudio. Aan de Linke Rottekadehof zijn onlangs nekel werkplaatsen behoudzaam verbouwd tot woningen. (Bekooy, 2017)

Oude stadse, gesloten bouwblokken kennen geen publieke achterkanten. Het zijn voor het publiek ruimtelijke geheimen; de vaak prachtige, serene binnentuinen, zijn slechts bereikbaar voor de eigenaren van de panden in kwestie. Bevoorrading vindt daar dus noodzakelijkerwijs plaats aan de voorzijde.

In moderne omgevingen hebben we de publieke neveneffecten van bevoorrading bij ons weggeorganiseerd. Vanaf omstreeks het Interbellum werden nieuwe winkelomgevingen steeds vaker voorzien van open achterkanten, waar bevoorrading gescheiden van het winkelend publiek kan plaatsvinden. Ongeruimd staat netjes, zullen ingenieurs denken. Maar voor sociologen ziet deze efficiënte orde er minder florissant uit. Zij weten dat fysieke veiligheid en sociale veiligheid vaak communicerende vaten zijn. Bevoorradingstraten zijn van een gevaarlijke halfheid: het publiek kan erbij – ongere types dus ook – , maar heeft er niets te zoeken. En de winkelstraat blijft achter met stillere uren dan ze ons lief zijn. (Maas, 2014, 3 september)

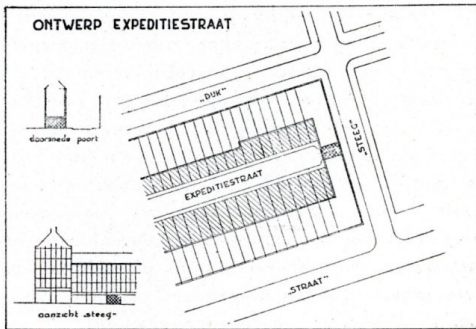
We hebben hier te maken met een ondersoort van de bekende functiescheiding in wonen-werken-winkels-horeca. Bij winkels (en vaak ook horeca) worden de functies verder gescheiden in bevoorrading en afzet.

De voeding van winkels vindt plaats in halfverborgen bevoorradingstraten waar het reguliere publiek nauwelijks komt. Biedt sociale onveiligheid zowel in het bevoorradingdeel als (na sluitingstijd) in het winkeldeel.

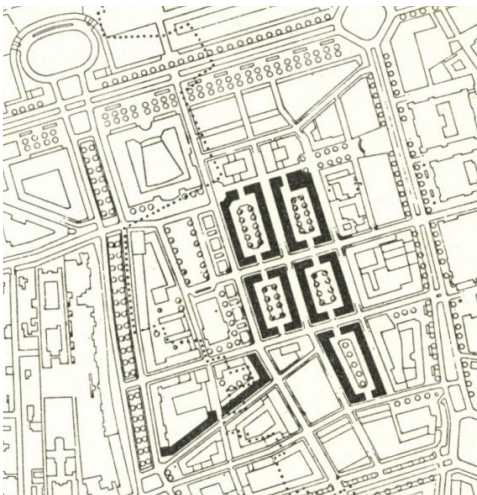
De nadelen van gescheiden bevoorrading doen zich niet alleen voor in de stille uren. Ook op drukke uren is duidelijk dat deze wijze van bevoorrading eilandvorming van winkels veroorzaakt, in plaats van dat ze deel uitmaken van aaneengesloten stedelijk weefsel. Het meest uitgesproken voorbeeld hiervan is de overdekte winkelmall. Tja, daar kunnen de bestelbussen natuurlijk niet in. Jane Jacobs (1961) bezigde een mooie term voor de leegheid aan expeditiestraten, parkeerplaatsen, opslagplaatsen en groenstroken rondom grote, naar binnen gekeerde gebouwen: oozings. Vrij vertaald: parelend wondvocht. Een mooie beeldspraak voor alles wat zo'n gebouw aan randzaken uitbraakt waar niemand primair in is geïnteresseerd. Het hyperambitieuze Zaanse Inverdan-project leidt aan dezelfde kwaal: winkelstraten van picture postcard-kwaliteit, maar met onherbergzame expeditiestraten erachter.

We denken moderne winkelomgevingen slim in te richten, maar het betreft slechts ingenieursslimheid, leidend tot een openbare ruimte als efficiënte transportbaan met gescheiden aan- en afvoersystemen. Het is geen toeval dat vrijwel geen enkele moderne winkelomgeving de sfeer en goede reputatie van oude straten heeft geëvenaard. Dat heeft te maken met meer dingen, maar de bevoorradingkwestie is daar zeker een van. Vanzelfsprekend is dit alles tevens een pleidooi voor fijnmazige stedelijkheid met een menselijke maat.

Hoe meer activiteiten ruimtelijk worden verbijzonderd, hoe klinischer en onveiliger publieke ruimten voelen. Straten daarentegen die functioneren als verzamelplaatsen van uiteenlopende publieke activiteiten zijn geliefd en veilig, met robuuste kwaliteiten die waarschijnlijk ook nog eens het beste bestand zullen zijn tegen de opkomst van het internetwinkelen. (Hajer & Reijndorp, 2001) Laten we daarom dat Londense tafereel op veel meer plaatsen tot leven brengen. Laten we de schaarse mensen die de publieke stedelijke ruimte op stille uren bevolken koesteren en vermeerderen, en dat lukt het best als we ze samenbrengen langs gesloten bouwblokken. Bewoners, bezoekers, personeel én bevoorraders: samen maakt dit volk de (winkel) straat tot een weliswaar soms rommelige, maar ook levendige en veilige ruimte.



Ontwerp expeditiestraat met hiërarchie aan wegen, Het Nieuwe Hart van Rotterdam 1946



Ontwerp expeditiestraat als groen hof, Het Nieuwe Hart van Rotterdam 1946



Impressie toegangspoort naar expeditiestraat, Het Nieuwe Hart van Rotterdam, 1946

De nadelen van gescheiden bevoorrading doen zich niet alleen voor in de stille uren. Ook op drukke uren is duidelijk dat deze wijze van bevoorrading eilandvorming van winkels veroorzaakt, in plaats van dat ze deel uitmaken van aaneengesloten stedelijk weefsel. Het meest uitgesproken voorbeeld hiervan is de overdekte winkelmal. Tsjá, daar kunnen de bestelbussen natuurlijk niet in. Jane Jacobs (1961) bezigde een mooie term voor de leegheid aan expeditiestraten, parkeerplaatsen, opslagplaatsen en groenstroken rondom grote, naar binnen gekeerde gebouwen: oozings. Vrij vertaald: parelend wondvocht. Een mooie beeldspraak voor alles wat zo'n gebouw aan randzaken uitbraakt waar niemand primair in is geïnteresseerd. (Maas, 2014) (Maas, 2014, 3 september)

Ik denk dat het heel erg moeilijk is om een goede afweging te maken van de voordelen en nadelen van bevoorrading via de voorkant. Die rafelige expeditiestraten zijn nu juist te plekjes waar personeel even ongestoord een sigaretje kan roken of hun meegebrachte broodje kan opeten, zonder dat ze naast de ingang rondhangen. Oftewel: wacht nog even met het overal zomaar afschaffen van expeditie via de achterkant!

Maar op één punt ga je in de fout: ongestoord aan de achterkant een sigaretje roken kan ook zonder rafelige expeditiestraten. Zoals ik in mijn blog al betoogde: gesloten bouwblokken hebben ook achterkanten.

Vaak wordt gedacht dat het idee van expeditiestraten is geïntroduceerd bij het ontwerp van de Lijnbaan. Befaamd zijn ook de expeditiestraten door het Industriegebouw en het Groothandelsgebouw. Soms wordt het een Amerikaans concept genoemd, ontwikkeld voor suburbane shopping malls. Expeditiehoven, expeditiestraten, expeditieruimten, ook wel bedieningsstraten of bevoorradingsstraten genoemd, blijken op basis van de beschikbare dossiers en publicaties echter gewoon een idee van W.G. Witteveen, die al in diens Wederopbouwplan van 1941 voorkomen. In het Dagblad van Rotterdam van 25 oktober 1941 staat:

Dit is een volkomen nieuwe gedachte van ir. Witteveen die hierdoor het drukke vrachtverkeer uit Rotterdamse straten wil verbannen. Een expeditie-hof wordt dus een ombouwde ruimte aan de achterzijde der panden, waar rustig geladen en gelost kan worden. (Dagblad van Rotterdam, oktober 25, 1941)

In het Basisplan voor de wederopbouw van 1946 van Witteveens opvolger Van Traa krijgt het model van de expeditiehoven een andere invulling. Het concept wordt op een puur functionele wijze uitgewerkt. (Groenendijk, 2017)

Zo werd een nieuw type stadsruimte geïntroduceerd en daarmee een nieuwe bebouwingstypologie: binnenstadshoven en expeditiestraten. Extra diepe bouwblokken met ruime binnenhoven, toegankelijk voor verkeer. Op de begane grond kwamen winkels, op de verdiepingen daarboven kleine kantoren en woningen. Het laden en lossen van goederen vond plaats in de expeditiestraat aan de 'achterzijde' van de winkel.

Er ontstond daardoor een 'dubbelstructuur', met een voorkant met winkels en publieksfuncties en een achter- en binnenkant met bevoorrading, ambachtelijke bedrijvigheid, etc. In verticale zin: beneden winkels, boven woningen. De hoven vormen een zeer kenmerkend onderdeel van de Rotterdamse wederopbouw; ze dienen ter bevoorrading e.d. en voor parkeren (expeditiehof), maar zorgen ook voor licht en lucht voor de omringende etagewoningen (woonhof). De woningen worden meestal aan de straatkant ontsloten. De hoven zijn afwisselend toegankelijk via poorten in de gevelwand of via openingen tussen de bouwblokken. (Komossa, Meyer, Risselada,

Dit “geheel nieuw type van stadsruimte” is gelegen tussen twee U-vormige blokken met hoge winkel-, kantoor- en woonbebouwing. Het komt tegemoet aan de bijzondere eischen en nooden van het moderne leven en (...) speciaal is ontwikkeld ter wille van de behoefte aan parkeergelegenheid, van de noodzaak om aan de woningen op de verdiepingen der stadsbebouwing de noodige, ruimte, zon, licht en lucht te verschaffen en ten slotte om het mogelijk te maken om de winkels en bedrijven langs de betrekkelijk smalle winkelstraten toch met het onvermijdelijke rijverkeer te kunnen benaderen. (Groenendijk, 2017)

[...] de bijzondere eischen en nooden van het moderne leven en (...) speciaal is ontwikkeld ter wille van de behoefte aan parkeergelegenheid, van de noodzaak om aan de woningen op de verdiepingen der stadsbebouwing de noodige, ruimte, zon, licht en lucht te verschaffen en ten slotte om het mogelijk te maken om de winkels en bedrijven langs de betrekkelijk smalle winkelstraten toch met het onvermijdelijke rijverkeer te kunnen benaderen.

In de plannen voor de wederopbouw van Rotterdam is grote nadruk gelegd op het verkeer. Het is eind jaren dertig duidelijk dat de auto het vervoermiddel van de toekomst is en dat een efficiënte verkeersafwikkeling noodzakelijk is. Er moeten dus brede boulevards en ruime straten komen. Winkels worden niet meer bevoorradt door handkarren en paard- en wagens maar door vrachtauto's. Ook daar moet een oplossing voor komen. Vermoedelijk is het idee van expeditiehoven door Witteveen niet alleen ontwikkeld uit verkeerstechnische functionaliteit maar vooral vanuit esthetische motieven. Witteveen wilde een monumentaal straatbeeld, met harmonieuze gevelwanden. Door de bevoorrading naar de achterzijde te verplaatsen komt de harmonieuze voorgevel niet in gevaar. Het winkelend publiek moest geen hinder ondervinden van de bevoorrading van de winkels. (Groenendijk, 2017)

Helemaal uitgewerkt is het idee nog niet; wel staat het groene karakter van de squares voorop.

Zo kunnen in sommige daarvan gazons, kinderspeelgelegenheden of bescheiden sportvelden worden aangelegd, hetgeen de bewoonbaarheid van de city aanmerkelijk ten goede zal komen. In een enkelen hof kan eventueel een kerk of een ander bijzonder gebouw worden geplaatst [...]

Verder wordt de mogelijkheid van de toegang door poorten in de bebouwing of onder overbouwingen door niet uitgesloten. Deze binnenstadshoven zijn gedacht in het winkelgebied waar later de Lijnbaan is gekomen. De ideeën over hoge woonbebouwing en groen zijn op een heel andere manier uitgewerkt in de Lijnbaanhoven. (Groenendijk, 2017)

In 1952 wijdt Rein Blijstra, de bekendste propagandist van het nieuwe Rotterdam, een artikel in Het Vrije Volk van 6 juni 1952 aan de expeditiestraten. Hij komt met een andere theorie over het ontstaan van de expeditiestraten:

Het denkbeeld tot de aanleg voor expeditiestraten vloeide voort uit de eigenaardige toestand, die reeds voor de oorlog in de St. Laurensstraat evenwijdig aan de Hoogstraat lopend, ontstaan was. De grote winkelbedrijven aan de Hoogstraat hadden toen reeds hun achteruitgangen aan de St. Laurensstraat en de goederen

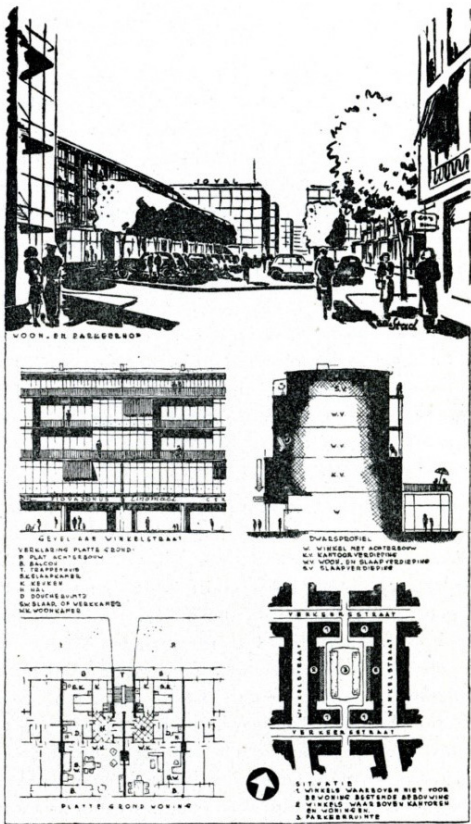
welke zij nodig hadden, werden niet op de Hoogstraat, doch aan de St. Laurens straat in- en uitgeladen. De St. Laurensstraat was dus reeds als expeditiestraat „gegroeid”. Dit „toevallige” voorbeeld werd nu bewust bij de aanleg van de volgende expeditiestraten, zij ’t ook in geheel gewijzigde vorm, toegepast. (Het Vrije Volk, 6 juni 1952)

Eind jaren vijftig komen in de kranten de eerste negatieve geluiden over de expeditiehoven, vooral bij de ingezonden brieven. Bewoners klagen met name over de geluidsoverlast van het laden en lossen. Ook het gebrek aan groen en speelmogelijkheden voor kinderen wordt genoemd.

Vanaf het begin van de jaren zestig neemt de criminaliteit in de stille expeditiehoven toe in de vorm van winkel- en auto-inbraken. Met de toename van het autogebruik neemt de parkeeroverlast toe. Er bestaat nog geen betaald parkeren en vanaf 1967 wordt er met ontheffingen gewerkt voor de parkeervakken in expeditiehoven. Vanaf de jaren zestig krijgt het begrip expeditiehof een negatieve lading en is het in teksten vaak voorzien van bijvoeglijke naamwoorden als fantasieloos, doods en akelig. Als de stad in de jaren zeventig een kleinschaliger en groener uiterlijk moet krijgen worden ook in sommige expeditiehoven bomen geplant. (Groenendijk, 2017)

In het wederopbouwplan uit 1946 staat: "Via deze pleinen en straten zullen de winkels voor het autoverkeer bereikbaar worden, zonder daarmee de straten te belasten, terwijl ten slotte onder de boomen een ruimte parkeergelegenheid beschikbaar komt." Expeditiestraten zijn bedoeld voor o.a. parkeren en bevoorraden van winkels en horeca in de Binnenstad. Hiermee zijn de expeditiestraten een bijzonder Rotterdams fenomeen. Het karakter van de wederopgebouwde binnenstad wordt er zelfs geheel door bepaald en onderscheidt de Binnenstad van de rest van Nederland. Daarnaast zijn de expeditiestraten (bijna) allemaal onderdeel van de openbare ruimte. In totaal beslaan ze bijna 16 hectare. In sommige kwartieren beslaan ze zelfs bijna 10% van de totale ruimte. Waarom zijn expeditiestraten belangrijk? Nu zijn het vooral plekken waar je niet wilt komen of niet hoeft te komen. Het zijn geen echte straten maar wel plekken waar je doorheen kan rijden of lopen, niet privé maar ook niet openbaar genoeg om je een goed en veilig gevoel te geven. Het zijn plekken waar geparkeerd wordt of afvalcontainers staan. Maar deze straten kunnen óók gebruikt worden om een meer fijnmaziger netwerk voor fietsers en voetgangers te maken of kunnen plekken worden die juist uitnodigen voor gebruik. Hiermee kunnen ze een waardevolle toevoeging worden voor de Binnenstad. Het zijn plekken met veel verschillende eigenaren, huurders en gebruikers. Samen met alle betrokkenen is het mogelijk deze plekken te intensiveren. (Gemeente Rotterdam, 2016c)

In de loop van de Wederopbouwperiode komt er steeds meer kritiek op deze architectonisch moeilijk te verenigen onderbouw van winkels, die zich wil onderscheiden, en de bovenliggende strikte regelmaat van woningcellen. Tevens ontstaat er kritiek op de expeditiehoven waarop de woningen uitkijken. Dit heeft er mede toe geleid dat bij de latere bouwblokken van de Lijnbaan een splitsing werd gemaakt tussen woningen en winkels.



Tekeningen principes expeditiestraten, Het Nieuwe Hart van Rotterdam, 1946

Expeditieshof als tussenruimte

Het expeditieshof kenmerkt zich door een informele sfeer; het is onduidelijk van wie de ruimte is waardoor er geen toe-eigening plaatsvindt.

De informele stad kan ook verheerlijkt worden als een zichzelf organiserende werkelijkheid, waarbij vorm enkel voor vervreemding, inperking en repressie staat. De architectuur van gebruik en toe-eigening verbindt de 'architectuur om de architectuur' met de weerspanning van de gebruiker en de historische grilligheid van de stad. De fascinatie voor vorm en esthetiek, de fijngevoeligheid voor het dagelijkse ruimtegebruik en de appreciatie voor de poëtische schoonheid van alle onbedoelde en accidentele hoeken en kanten van de stad hoeven elkaar niet tegen te spreken. (Vervloesem, Dehaene, Goethals & Yegenoglu, 2016)

Deze informele sfeer is te verklaren door het karakter van de tussenruimte. Het begrip drempel is een gebied, een onderbreking in een continue beweging, die 'twee en meer' werelden gelijktijdig voelbaar aanwezig maakt. Allereerst door vanuit de woning, die zelf een relatief stabiele eenheid is in onze 'mobiele cultuur', het 'binnen' uit te breiden naar buiten. Omgekeerd zou zo het buiten met dit binnen verweven moeten worden tot een tussenruimte waarin geluierd, gegeten, gespeeld enz. kan worden. De uitbreiding van dit tussenrijk over de gehele stad. (Terlouw, 1989, p.16)

De stad zou idealiter één samengeweven mengeling van 'situaties' moeten vormen in de situationistische zin van het woord.

"De ambivalentie is een vorm van gelijktijdigheid die een imaginair spanningsveld, een 'tussenruimte' schept. Ze wordt normaal verkregen door een formeel ordeningssysteem te versnijden met een andere orde." (Terlouw, 1989, p.20)

Architect Aldo van Eyck introduceerde in Nederland het begrip van "de gestalte van het tussen", de ruimte tussen het private en het publieke waar ontmoetingen tussen mensen in de directe woonomgeving plaatsvinden. De buurt waarin mensen wonen kan gezien worden als het derde socialisatiemilieu: een *'third place'*. Een term die oorspronkelijk is bedacht door socioloog Ray Oldenburg (1989) om het type sociale plekken te duiden die een brede, ongedwonge interactie faciliteren waardoor ze van belang zijn voor de gemeenschap. Het zijn plekken waar je zowel bekenden als nieuwe mensen kunt ontmoeten en die vrij toegankelijk zijn.

"Ons typische stadslandschap, een afwisseling van rauwe intimiteit en afgeerde leegte, moeten we koesteren. Momenteel wordt Rotterdam dichtgesmeerd en gladgestreken. Een inwisselbare stad voor uitwisselbare ervaringen. De laatste open plekken van de stad – zowel intieme als weidse locaties – worden volgebouwd en gepolijst. [...] Deze plekken zijn het publieke domein van een diverse, dynamische samenleving. Plekken van een échte stad." aldus schrijver Ferrie Weeda (2016, 11 mei) over de ontwikkelingen in Rotterdam. De Rotterdamse restruimtes, tussenruimtes, kenmerken het stedelijke landschap. Dit betekent niet dat deze plekken onaangetast moeten blijven. Rotterdam kan deze plekken van informele, dubieuze, geborgenheid inzetten als zogenaamde *third places*.

Al in 2007 merkte stedenbouwkundige Jan Gehl (2007) de binnenzijde van de expediestraten op als waar de plint meer permeabel zou kunnen zijn om het publieke leven te stimuleren.

"De articulatie van grenzen, grens-overgangen, drempels, is een van de instrumenten die de architect in handen heeft om de publieke verschijning

te articuleren. Om deze ervaarbaar te maken.”, aldus Hans Teerds (2017, 15 december) Het gaat hierbij om verschillende grenzen; tussen de woning en de straat, tussen de collectieve binnenruimte en de publieke buitenruimte. Er is aldus een architectonisch instrumentarium om bepaalde mate van openbaarheid aan te geven; tegelijkertijd is er het besef dat architectuur het publieke leven niet kan forceren. Waar het om gaat is dat de gebruikers zich de ruimte toe-eigent; dit komt neer op het gebruik van de ruimte en daar kan de architect wel condities voor scheppen maar heeft daar niet direct invloed op.

Architectuur is een van de cruciale interventies op de aarde (maar ook in de wereld) die letterlijk een ‘tussen’ vormt voor haar bewoners, en waarvan de lange duur essentieel is. Het gaat dus niet alleen om continuïteit in ruimte, maar ook om continuïteit in tijd. Als ergens de ervaring van lange duur voelbaar is, dan in de stad. Dat is gek genoeg zowel een bewuste ervaring, als ook onbewust. In de architectuur kunnen we de tijd zien verstrijken. Duurzaamheid is dus niet alleen een thema in de architectuur dat belangrijk is milieu-technisch gezien, maar ook essentieel voor het politieke leven. (Teerds, 2017, 15 december)

Zichtassen, hoogteverschillen, trappen, smalle en brede paden, zitjes – allemaal instrumenten waarmee de architect onze blik kan verrijken, de wereld kan vormgeven – nabijheid, continuïteit en zichtbaarheid kan stimuleren, en grenzen kan articuleren. (Teerds, 2017)

Het historische weefsel wordt gekenmerkt een grote gelaagdheid in gebruik. In de twintigste-eeuwse plannen voor de moderne stad wordt gestreefd naar het aanleggen van grote leesbare structuren die de stad als geheel identiteit kunnen verschaffen. De gelaagdheid wordt uitgefilterd; informele, labyrintische, dubbelzinnige ruimtes zijn niet langer gewenst: de nieuwe, rationele stad heeft een andere maat, een grotere schaal en kent een ander, grootstedelijk gebruik. Berlage en Eberstadt namen de collectieve ruimte nog wel op in de binnenterreinen van hun bouwbloktypologie, maar filterden diversiteit en schaalverschillen uit; zij stelden één soort grootschalig collectief voor op het schaalniveau van het bouwblok, en formaliseerden op deze wijze het informele karakter van de collectiviteit in de historische stad. In de jaren zestig en zeventig raakte het collectief in Nederland steeds verder verwijderd van de gebouwtypologie en werd het een onderdeel van het stedelijk weefsel en het stedenbouwkundig programma. Het collectief werd in de openbare ruimte gehaald en direct verbonden aan de openbaarheid, waardoor het schaalloos werd en niet langer toe te eigenen was. De tussenmaat van Team X richtte zich op architectonische elementen, bouwstenen of gebouwdelen, zoals de archetypes drempel, raam en deur, die op architectonische wijze de communicatie tussen het openbare en het private domein moesten bewerkstelligen. Dit communicatiethema werd minutieus uitgewerkt in tussenruimtes als galerijen, balkons, trappen en bankjes, die vervolgens direct werden gekoppeld aan een stedenbouwkundige megastuctuur, als een soort universele lijm zonder kritische stedenbouwkundige maat of autonome architectonische verschijningsvorm.

Het collectief is in Nederland niet een vanzelfsprekend onderdeel van de woningbouwtypologie, zoals dat in vele andere culturen wel het geval is. Het collectief wordt in Nederland opgeslokt door de grootschaligheid, rationaliteit en beleidsmatigheid van de woningbouwcultuur.

Volgens architecten Like Bijlsma en Jochem Groenland (2006) hoeft collectiviteit niet direct verbonden te zijn aan de eigendomssituatie van een gebied, “maar kan ook bepaald worden door de architectonische maat (in

het bouwvolume, de mate van beslotenheid, de opeenvolging van ruimtes, de aanwezigheid van diffuse tussenruimtes en graduele overgangen van openbaar naar privaat) en het ruimtegebruik (de private of collectieve toe-eigening van de openbare ruimte).”

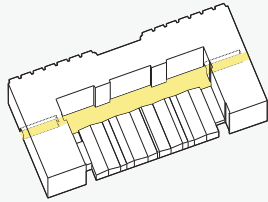
Cruciaal in de organisatie en beleving van de verschillende domeinen zijn de grenzen en de overgangen: woningingangen, achterkanten, tuinen en de plek voor de auto.

Wanneer je aan de binnenzijde van het bouwblok toegangen tot woningen maakt wordt het de voorkant, de formele kant.

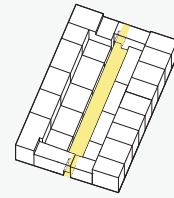
Het kan een bevrijding zijn om achterkanten in het openbare gebied niet als probleem te zien, maar als nieuwe ontwerpogave.

De omdraaiing van het bouwblokprincipe, waarbij de voordeur in het autovrije binnengebied ligt, betekent dat de auto niet bij de voordeur staat.

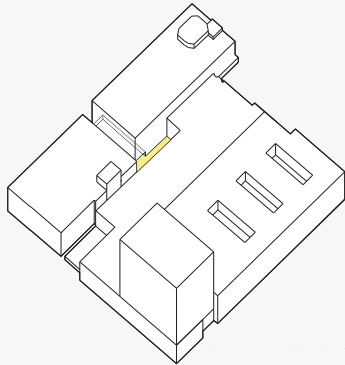




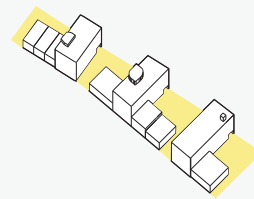
Het Industriegebouw
 Hoogkwartier: Witteveen/Van Traa dubbele expeditiestraten
Een rechte expeditiestraat



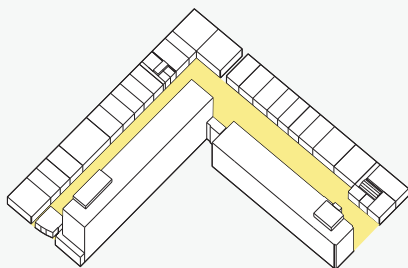
Opperthof
 Maagd van Hollandkwartier: Witteveen/Van Traa expeditiestraten
Twee ingangen meestal doort een poort, soms opening bebouwing



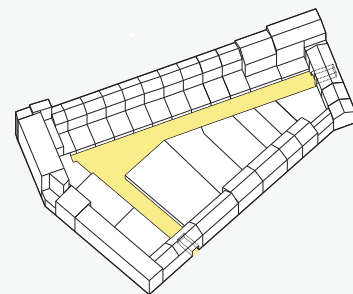
Aert van Neshof
 Lijnbaankwartier: overige binnenhoven
Eén ingang door een poort



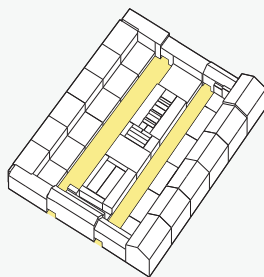
Westewagenstraat
 Maagd van Hollandkwartier: expeditiestraten aan de Rotte
Een rechte expeditiestraat



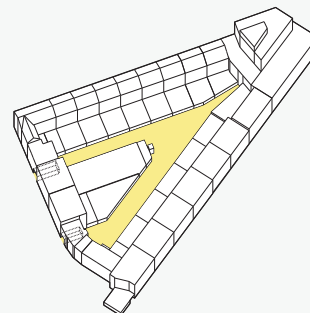
Zoutmanstraat en Van Ghentstraat
 Lijnbaankwartier: Lijnbaanhoven
Een hoek-vormige expeditiestraat



Bredestraathof
 Hoogkwartier: Witteveen/Van Traa expeditiestraten
Een punt-vormige expeditiestraat



2e en 3e Sint-Janshof
 Hoogkwartier: Witteveen/Van Traa dubbele expeditiestraten
Dubbele, rechte expeditiestraten



1e Goudsewagenhof
 Hoogkwartier: Witteveen/Van Traa expeditiestraten
Een puntvormige expeditiestraat

Wederopbouwwijk het Hoogkwartier



Hoogstraat Rotterdam voor de Tweede Wereldoorlog, Stadsarchief Rotterdam



Zicht op het puin tussen de Hoogstraat en Groenendaal, Stadsarchief Rotterdam XXXIII 569.37.01-2, 1940

Het Hoogkwartier in het oostelijk deel van de binnenstad van Rotterdam vormt het ontwerpgebied van het ontwerpvoorstel. Deze typische Wederopbouwwijk in Rotterdam ontleent haar ruimtelijke structuur aan de vele expeditiehoven- en straten die een netwerk vormen in het gebied. Vandaar dat het voor deze verkenning wat betreft de fysieke, harde, kant een interessant gebied en is bovendien is de buurt op het sociale, zachte vlak, sterk in ontwikkeling.

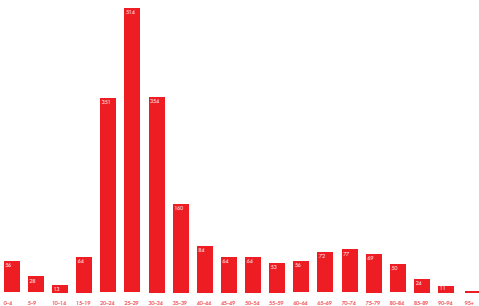
Lange tijd was het Hoogkwartier een vergeten uithoek van de binnenstad. Voor de oorlog was het gebied het levendige hart van de stad, maar na de oorlog verschoof het zwaartepunt van het stadscentrum richting de omgeving van de Lijnbaan. Als aan- en uitloop gebied voor het centrum had de buurt geen identiteit. Leegstand en verpaupering kenmerkten het Hoogkwartier, maar inmiddels is het buurtje ontdekt. Het Hoogkwartier ligt in het Laurenskwartier; dit was in de Wederopbouw het sterkste woongedeelte van de binnenstad. De wegen rondom het Hoogkwartier markeren het gebied op een ruimtelijk herkenbare wijze binnen de rest van de stad. De Hoogstraat is de centrale straat binnen de buurt. De naam Hoogkwartier is afgeleid van deze straat en bestaat sinds 2010. Het is aldus een jonge naam, die voortgekomen is uit de recente behoefte om meer aandacht voor het wijkje te genereren. Officieel bestaan deze ruimtelijk afbakening van het gebied niet; het gebied behoort tot een deel van de gemeentelijk wijkindeling het Laurenskwartier. Echter benadrukt de naam eigen karakter van dit gedeelte van de oostelijke binnenstad, dat daarvoor nog geen eigen naam droeg. Ook sluit de naam goed aan bij aandacht van de Gemeente Rotterdam voor 'binnenstadskwartieren': kleine gebieden in de binnenstad die hierdoor een eigen identiteit kunnen ontwikkelen.

Hoogkwartier initiatief

Het oostelijk deel van de Hoogstraat werd voorheen als 'moeilijke gebied' gezien. Echter is er een nieuwe generatie gebruikers en oorspronkelijke en nieuwe bewoners is een ervaring merkbaar. Initiatiefnemer van het Hoogkwartier is Marco Stout (2017, 12 mei); hij zag jaren geleden de potenties van dit duidelijk afkaderde buurtje met karakteristieke wederopbouwarchitectuur. Ook de demografie van de bewoners, hoog percentage 20-34 jarigen, zag hij als kwaliteit voor het gebied. Met name de fysieke karakteristieken van het Hoogkwartier hebben de start van het Hoogkwartier initiatief beïnvloed. Hoogkwartier is een kleine zelforganisatie gefocust op het wijkniveau. Het Hoogkwartier ontwikkelde zich binnen de gemeente als wijk waar geëxperimenteerd kan worden met kleine stedelijke ontwikkelingen. Geen specifiek einddoel; de woon- en werkomgeving verbeteren. Het Hoogkwartier initiatief is voor de gemeente en voorbeeld van een nieuwe manier van werken waarbij gebruikers worden betrokken bij de besluitvormingen in het gebied. Het Hoogkwartier is eigenlijk een verzameling van heel veel kleine initiatieven.



Logo en buurtkrant van het Hoogkwartier, Hoogkwartier werkgroep communicatie, 2016



Hoogkwartier heeft ruim 2.100 inwoners met een hoge concentratie 20-34 jarigen, Marco Stout, 2017

Vanaf 2010 is er een ondernemersvereniging en bewonersorganisatie opgericht die samen activiteiten organiseren. Per 2017 is de Stichting Hoogkwartier Bewoners opgericht; het doel van deze stichting is het verbeteren van het leefklimaat voor de bewoners. Deze activiteiten hebben de afgelopen jaren een bijdrage geleverd aan meer levendigheid van de buurt zoals kleinschalig groen en bankjes en een buurtkrant, met het doel een meer leefbare buurt te maken. Er is geregeld gezamenlijk overleg over de ontwikkeling van de buurt. (Hoogkwartier werkgroep communicatie, 2016)

Ondernemers in het gebied zien juist nu kansen om het gebied tot bloei te brengen. Hiertoe wordt ook de bijzonderheden van deze Wederopbouw-wijk ingezet, zo getuige bijvoorbeeld de revitalisering van het door Maaskant ontworpen Industriegebouw. (Architectuur Instituut Rotterdam, 2016) Het Industriegebouw is van oorsprong een bedrijfsverzamelgebouw, deze functie wordt nu in ere hersteld door een Rotterdamse investeerder. Een functie die past binnen de huidige tijd. Het start-up en freelance klimaat is zo aan het aantrekken dat het Industriegebouw niet iedereen meer van een werkplek kan voorzien. In 2017 stond de ontwikkeling van de plint centraal en de omvorming van de expeditiestraat die door het gebouw heen loopt tot nieuwe ontmoetingsplek voor de buurt. Het Industriegebouw is echter privaat eigendom en vormt zodoende een andere type opgave dan de publieke expeditiehoven- en straten in de rest van de binnenstad. (Hoogkwartier werkgroep communicatie, 2016)

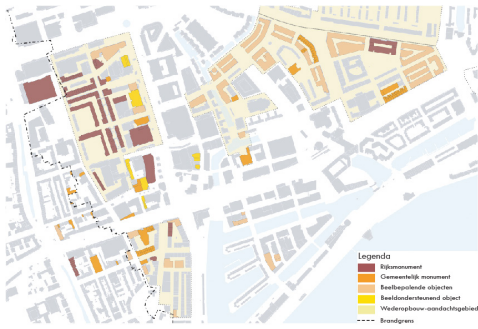
Stadsdriehoek telt ruim 13.500 inwoners, voornamelijk alleenstaanden en paren zonder kinderen. Er wonen ook relatief veel studenten. Verder werken er ook bijna 27.000 mensen in Stadsdriehoek. Er zijn vooral veel eenpersoonshuishoudens (68% van het totaal); huishoudens met kinderen (7%) zijn sterk in de minderheid. De gemiddelde leeftijd in het hele gebied ligt rond de 35 jaar, maar het aantal 55-plussers groeit snel. Het inkomen van bewoners in Stadsdriehoek is ten opzichte van het gemiddelde in Rotterdam hoog. De woningvoorraad is erg versnipperd en grotendeels in particulier eigendom. Het aandeel van woningcorporaties is laag. In Stadsdriehoek zijn geen grondgebonden eengezinswoningen.

Het Hoogkwartier is dichtbebouwd: 86 woningen per hectare. 2.166 bewoners. Veel tussen de 20-34 jaar. Weinig kinderen, veel eenpersoonshuishoudens. Ondanks dat het overgrote deel van woningen koopwoningen zijn, is de omloopsnelheid van de bewoners erg groot. Volgens Emiel Arends (persoonlijke communicatie, 1 juni 2017) van de gemeente Rotterdam is de woningvoorraad te eenzijdig, waardoor mensen genoodzaakt zijn om te verhuizen als kinderen krijgen, De rijkdom van een typologische mix aan huisvesting ontbreekt in Rotterdam.

Cultuurhistorische waarden en karakteristieken

Het Hoogkwartier is na de oorlog als een van de eerste wijken wederopgebouwd en ontleent haar opzet aan het naoorlogse gedachtegoed van functiescheiding en de terugkeer van historische straten. (Bureau Monumenten en Cultuurhistorie, 2013)

De bebouwing bestaat uit bouwblokken met appartementen in vier tot zes of zeven lagen aan de randen van de wijk. Op de begane grond van de bouwblokken zijn winkels en bedrijfsruimten te vinden. Om in de winkelstraat geen hinder te ervaren van het laden en lossen van vrachtwagens, is een systeem van expeditiehoven- en straten toegepast. Vrij onopvallende



Status binnenstedelijke Wederopbouwarchitectuur, Gemeente Rotterdam, 2016c, p. 13

poorten bieden toegang tot deze hoven, van waaruit winkels kunnen worden bevoorrad. (Platform Wederopbouw, 2017)

Binnen de ongedefinieerde ruimtelijke identiteit van Rotterdam kunnen we enkele waardevolle bouwensembles herkennen, zoals het Hoogkwartier. De Hoogstraat is de belangrijkste weg die door het Hoogkwartier loopt. Het Hoogkwartier wordt ingekaderd door de grote verkeerswegen eromheen. Daarnaast is er nog een heel aantal kleinere wegen, paden en buitenruimten in het wijkje die minder intensief worden gebruikt, maar wel karakteristiek zijn voor het gebied.

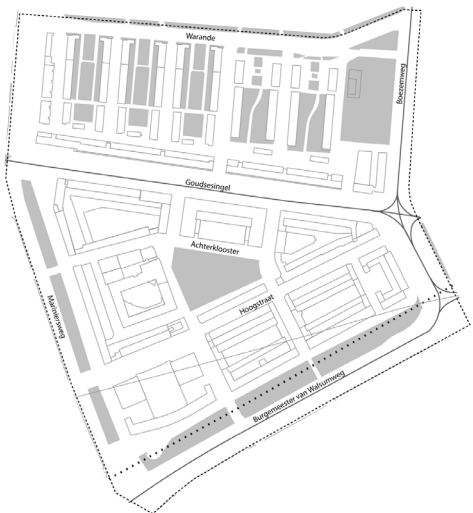
Zodoende is het Hoogkwartier een herkenbaar territorium, wat bijdraagt aan de identiteit van de buurt en de bewoners. Mensen hebben behoefte aan een identificeerbare ruimtelijke eenheid waar zij bij kunnen horen. Er is gering doorgaand verkeer, dit komt ten goede aan het aantal contacten tussen bewoners. (Appleyard & Lintell, 1972)

Het Hoogkwartier is een Wederopbouw aandachtsgebied en kent een aantal monumenten en objecten van beeldbepalend belang; deze objecten hebben geen status als gemeentelijk monument, maar zijn wel karakteristiek voor de stad of een wijk zijn. (Gemeente Rotterdam, 2017) Dez landelijke erkenning, maar ook het nieuwe Rotterdamse erfgoedbeleid zijn tekenen van een groeiende waardering voor de kwaliteiten van de wederopbouwarchitectuur. Echter is deze waardering niet helemaal van de laatste tijd; de Gemeente stelde zo'n 20 jaar geleden vast dat de historische kwaliteiten van deze wederopbouwarchitectuur onderdeel uitmaken van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan. Wel is het zo dat de inzet van cultuurhistorisch erfgoed en architectuur bij ontwikkelingen van de stad nu één van de kernbeslissingen is uit de Stadsvisie Rotterdam 2030. Hiermee is het voortbouwen op bestaande cultuurhistorische waarden en karakteristieken een structureel onderdeel van de Rotterdamse ruimtelijke planvorming. (Gemeente Rotterdam, 2017)



Vooroorlogse plattegrond Hoogkwartier, fijnmazig, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

In heel het Hoogkwartier vormen de vele expeditiehoven- en straten een opvallend netwerk van straten en betrekken een groot gedeelte van het oppervlakte van het Hoogkwartier. Er zijn meer expeditiestraten en -hoven in het Hoogkwartier dan 'normale' straten. De oorspronkelijke structuur van deze expeditiebouwblokken zijn ontworpen voor een combinatie van verschillende stedelijke functies: wonen, werken én winkelen. (Hoogkwartier werkgroep communicatie, 2016) Volgens architectuurhistorica Anne Beekma (2017, 31 mei) is de functie van het Hoogkwartier altijd geweest om bedrijven, winkels en industrie te ondersteunen, in combinatie met wonen. Dit vroeg om passende architectuur; zo werden bouwblokken ontworpen die de combinatie wonen, winkelen en werken mogelijk maakten. Deze bouwblokken hadden op de begane grond winkels met aan de achterzijde een expeditiestraat. In de dubbele expeditiehoven was ook nog ruimte bedrijfsruimten. Boven de winkels liggen de woningen met de entrees aan de winkelstraatzijde. (Bureau Monumenten en Cultuurhistorie, 2013)



Naoorlogse plattegrond Hoogkwartier, grotere korrel, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed



Achterklooster
Een rechte expeditiestraat



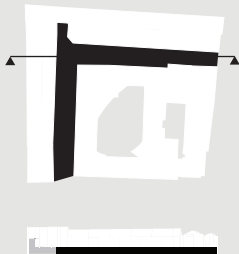
Industriegebouw
Een rechte expeditiestraat



1e Goudsewagenhof
Een puntvormige expeditiestraat



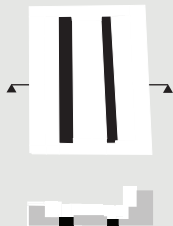
Bredestraathof
Een puntvormige expeditiestraat



Mariniershof
Een hoek-vormige expeditiestraat



1e Sint-Janshof
U-vormige expeditiestraat



2e en 3e Sint-Janshof
Dubbele, rechte expeditiestraten



2e en 3e Goudsewagenhof
Dubbele, rechte expeditiestraten

Wederopbouwarchitectuur

Wederopbouwarchitectuur is naoorlogse architectuur uit de periode 1945-1965 en is niet te kenmerken als eenduidig nieuwe bouwstijl. Er is ook een verschil zichtbaar tussen vroeg- en laat-naoorlogse architectuur.

Het is een versmelting van diverse ontwerpvoorvattingen waarbij op allerlei manieren moderne en traditionele elementen met elkaar in een ontwerp samen komen.

Bij gebouwen uit de wederopbouwperiode is de detaillering heel precies en bijna ambachtelijk uitgevoerd. Het klinkt paradoxaal, want dit ging gepaard met de algemene tendens van de architectuur dat de vormen strakker en ook abstracter worden. De constructie is vaak te herkennen in de heldere gevelbouw waarbij horizontaliteit en verticaliteit met elkaar verweven zijn. Het materiaalgebruik is zeer gevarieerd; naast grote glasvlakken wordt ook baksteen in vele soorten en kleuren, beton voorzien van texturen, geschilderd of natureel, en diverse soorten en kleuren natuursteen toegepast. Op de begane grond zijn vaak hoge winkelpuien te zien vervaardigd uit glas met aluminium en natuursteen. Bovendien valt op dat er in de wederopbouwperiode vaak gebruik werd gemaakt van monumentale beeldende kunst, vooral bij publieke gebouwen; kleurrijke muurschilderingen, mozaïek, glas-in-lood en reliëfs. (Gemeente Rotterdam, 2012, p. 198; Boekraad, Breukel & Wilms Floet, 2009)

De architectuur van het Hoogkwartier is relatief weinig aangetast en daarmee is de wijk een van de weinige nog homogene wederopbouw wijken van Nederland. Het Hoogkwartier werd dan ook in 2011, als onderdeel van de oostelijke binnenstad van Rotterdam, uitgeroepen tot nationaal aandachtsgebied wederopbouw door de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. (Hoogkwartier werkgroep communicatie, 2016)

De architectuur in het Hoogkwartier is functionalistisch met platte daken en blokvormige volumes. Er wordt vooral met architectonische middelen als balkonhekjes van staal of ijzer of van schokbeton, borstweringen, luifels, hijsbalken, trappenhuisen en dakranden decoratieve accenten gemaakt. Er zit ritme in de gevels met portieken, in de baksteenverbanden, mozaïeken en geprefabriceerde betonelementen.

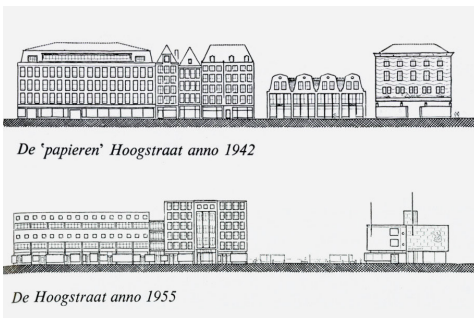
De expeditiehoven- en straten zijn vaak toegankelijk via onopvallende poortjes; deze bescheiden entrees signaleren de functies van de straten. Het zijn namelijk geen hoofdroutes, maar praktische bevoorradingsroutes voor het bedrijfsleven met weinig decoratie.

Expeditiebouwblok Sint-Janshof

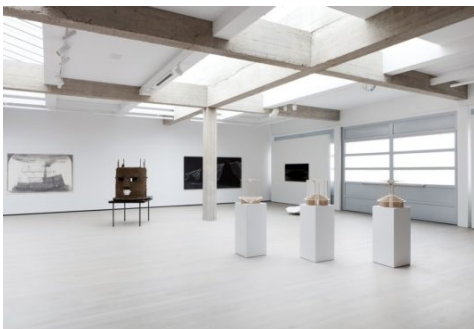
Een blik op de kaart van het Hoogkwartier laat zien dat de korrelgrootte van de verkaveling op veel plekken in het gebied redelijk gelijk is. Daarnaast is goed zichtbaar dat in sommige expeditiehoven vrij grote kavels liggen, dit zijn bedrijfsruimten; zoals in het 2e en 3e Sint-Janshof.

De verschillende expeditiestraten in het gebied vormen een staalkaart van verschillende vormen van expeditiestraten (zie appendix).

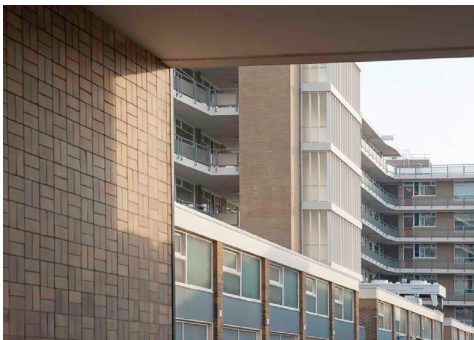
- Een rechte expeditiestraat, Achterklooster, Industriegebouw
- Een hoek-vormige expeditiestraat, Mariniershof
- Een puntvormige expeditiestraat, Bredestraathof en 1e Goudsewaghenhof
- U-vormige expeditiestraat, 1e Sint-Janshof
- Dubbele, rechte expeditiestraten, 2-3e Sint-Janshof/2-3e Goudsewaghenhof



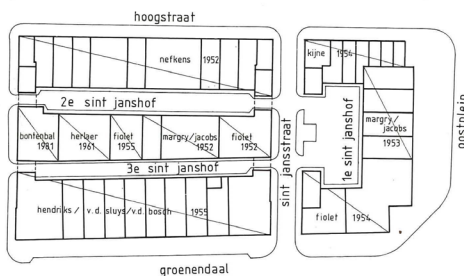
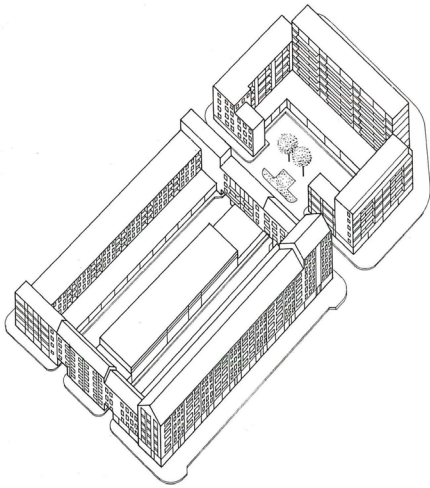
De ideeën over de architectuur van de wederopbouw veranderden van traditionalistisch naar modern. Stadsarchief Rotterdam



Galerie Garage Rotterdam, in een voormalige garage van een autobedrijf in het Hoogkwartier. Remy Meijers, 2012



Gebouw van Maaskant en Van Tijen aan het Groenendaal in het Hoogkwartier, Bureau Monumenten en Cultuurhistorie, 2013



Axonometrie Sint-Janshoven en de architecten met bouwjaaren, Barbieri, 1981, p. 40

Ze vormen een circuit van expeditiehoven- en straten die uniek is in Rotterdam. Hier is het een gesloten circuit dat zich op sommige punten kenmerkt door een dubbele straat, ook uniek in Rotterdam, aan de binnenzijde van het bouwblok. Veel van de expeditiestraten hebben al functies als kinderopvang, fysiotherapie of garages. Op sommige punten aan de straten zijn entrees te vinden zoals in de Goudsewagenhoven. Daarnaast zijn in deze expeditiestraten bomen te vinden. De winkels die geen entree hebben aan de expeditiestraat keren zich af en zijn georiënteerd op de voorzijde van het bouwblok.

Onder de Hoogstraat zijn de expeditiestraten, in tegenstelling tot die boven de Hoogstraat, recht en strekken zich ze uit over meerdere bouwblokken. De 2e Sint-Janshof, 3e Sint-Janshof, de 2e Goudsewagenhof en de 3e Goudsewagenhof lopen parallel aan de Hoogstraat, tussen de Kipstraat en de Sint-Janstraat. De straten zijn onderdeel van twee grote bouwblokken die elk een dubbel expeditiehof vormen, met twee expeditiestraten in hun hart. In de hoven worden de straten van elkaar gescheiden door een lage strook bebouwing voor bedrijfsruimten.

Binnen het Hoogkwartier als ontwerpgebied vormt het expeditiebouwblok Sint-Janshof de ontwerpogave. De keuze voor dit expeditiebouwblok is gebaseerd op het gegeven dat dit dubbele expeditiehof ruimte biedt om bij te bouwen en te transformeren is aangezien het expeditiebouwblok geen monumenten heeft. Het bouwblok is wel in zijn geheel een beeldbepalend object, dit betekent dat zij geen status hebben als gemeentelijk monument, maar wel van monumentale waarde zijn. Het gaat om gebouwen die het verhaal van Rotterdam vertellen of de identiteit van een wijk bepalen. Deze komen zelden in aanmerking voor een monumentstatus, maar zij bepalen voor een belangrijk deel wel het karakter van de stad. Beeldbepalende objecten hebben geen juridische status op grond van de Monumentenwet 1988 en de Monumentenverordening Rotterdam 2010.

Het bouwblok kent veel verschillende eigenaren, waarmee het een representatieve casus vormt voor de andere expeditiebouwblokken in de Rotterdamse binnenstad.

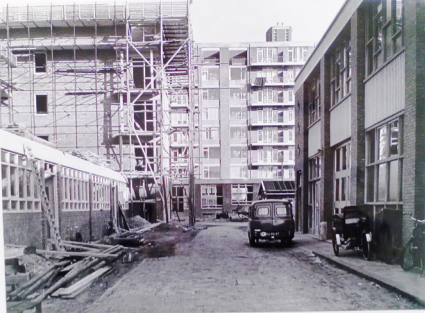
Het 2e en 3e Sint-Janshof is een voorbeeld, typisch voor de twintigste eeuw, van de bewerking van het negentiende-eeuwse gesloten bouwblok. Het kent samen met het 1e Sint-Janshof een blokmaat van 150 bij 75 meter, telt 175 woningen met een dichtheid van 80 woningen per hectare, 46 winkels en 6 bedrijfsruimten. De woningtypen zijn appartementen en maisonnetes aan een portiek met een woningdifferentiatie van twee- tot vierkamerwoningen. Van het totaal aantal woningen in het Hoogkwartier, blijkt namelijk 86% groter te zijn dan 65 m². Verreweg de meeste woningen (65%) in het gebied hebben een woonoppervlakte van tussen de 65 en 85 m². (Bureau Monumenten en Cultuurhistorie, 2013) Door de dubbele hofstructuur is er ruimte voor bedrijven in de middenstrook. De poorten verbinden de openbare straten met de meer besloten wereld daarachter. (Komossa, Meyer, Risselada, Thomaes & Jutten, 2002)

Het Hoogkwartier is door verschillende architecten ontworpen, ook binnen een bouwblok zijn verschillende architecten betrokken (zie afbeelding). Het verschil is met name in de verschillende bouwperiodes te zien. Het blok van Hendriks uit 1946 heeft een 'traditionele' architectuurtaal: donker metselwerk en schuine kappen. De overige blokken uit de jaren '50 zijn



in een 'moderne' stijl gebouwd: betonbanden, grote raamvlakken, platte daken, uitkragende balkon en betonornamenten. (Komossa, Meyer, Risselada, Thomaes & Jutten, 2002) Toch vormt zowel het bouwblok, de straat, als het cluster van bouwlokken (de wijk) een architectonische eenheid.

De bouwblokken zijn opgebouwd uit een betonskelet. Deze vorm van systeembouw werd na de Tweede Wereldoorlog door de overheid met subsidies gestimuleerd om zo een industrialisatie en rationalisatie van het bouwproces door te voeren. Desondanks zijn gebouwen in verschillende tijdsperiodes gebouwd.



In de Sint-Janshoven waren plaatwerkerijen, spuiterijen en boekbinderijen gevestigd. Met name het autobedrijf vormde een belangrijke industrietak in het Hoogkwartier en veel panden zijn daarom bijzonder diep. Op dit moment zijn er in het Hoogkwartier nog maar een paar autobedrijven gevestigd, ook één in het Sint-Janshof. Deze vervuulende industrieën zijn meer naar buiten de stad verhuisd. Met het verdwijnen van deze autobedrijven dienen nieuwe bestemmingen gevonden te worden voor deze bedrijfspanden. Zo is galerie Garage Rotterdam gevestigd in een oude garageruimte, die zeer vergelijkbaar is qua opzet met de garage aan de Sint-Jansstraat.



In het expeditiebouwblok Sint-Janshof worden de winkels en de woningen aan de buitenzijde ontsloten. De begane grond met winkels en de woon-etages daarboven zijn strikt gescheiden werelden. In het hof vindt het laden en lossen van de winkels plaats, tevens zijn er op het binnenterrein van het 2e en 3e Sint-Janshof extra bedrijfsruimten; de winkels en bedrijven worden met twee expeditiestraten ontsloten, dit wordt ook wel een dubbele expeditiestraat genoemd. De twee expeditiestraten zijn via beide via twee poorten te bereiken. De poorten tot het naastgelegen dubbele expeditiebouwblok liggen in elkaar verlengde van elkaar en vormen daarmee een stelsel van expeditiestraten parallel aan de hoofdverkeersweg en winkelstraat.



De winkel- en bedrijfspanden op de begane grond zijn ongeveer 20 meter diep, waarboven de woningen zo'n 10 meter diep zijn; de daken van de winkels in het binnenhof worden niet benut.

In de kelder zijn bergingen voor zowel de woningen als de winkels. Op de bovenste verdieping is vaak een verbijzondering gemaakt in het woningtype; dit komt tot uiting in de gevel. De winkels op de begane grond hebben een andere materialisatie waardoor het blok een traditionele opbouw krijgt met een plint, een midden en een dak.

Foto's van de gefaseerde bouw van het expeditiebouwblok Sint-Janshof, Stadsarchief Rotterdam, jaren '50

Conclusies

Met het schetsen en verklaren van de ruimtelijke identiteit van Rotterdam en haar expeditiebouwblokken, het onderzoeken van de huidige opgaves voor de Rotterdamse binnenstad en het inventariseren van de karakteristieken van de Wederopbouw en het Hoogkwartier kunnen in dit hoofdstuk de geformuleerde onderzoeksvragen beantwoord worden. Deze antwoorden leiden een strategie met spelregels die ontwerppunten vormen voor het ontwerpproject.

Beantwoording onderzoeksvragen

Allereerst worden de antwoorden op de deelvragen die in deze verkenning zijn beschreven kort samengevat. De beantwoording van de hoofdvraag vraagt om het opstellen van een strategie en spelregels en meer specifieke ontwerppunten.

Hoe kan de identiteit van het naoorlogse Rotterdamse expeditiebouwblok Sint-Janshof in het Hoogkwartier met de tijd meegaan door deze in te zetten voor verdichting en ruimtelijke kwaliteit?

Wat zijn de ruimtelijke en functionele kenmerken en kwaliteiten van de naoorlogse Wederopbouwperiode?

Wat is de identiteit van het expeditiebouwblok en tot welke potentiële waarden leidt de identiteit van het expeditiebouwblok Sint-Janshof?

De ruimtelijke en functionele kenmerken van de naoorlogse Wederopbouwperiode komen voort uit de functiescheiding en de op de auto gebaseerde structuur. De fijnmazige stad van voor de oorlog is met het bombardement en het Wederopbouwplan verdwenen. Er zijn brede verkeerswegen aangelegd die een scheiding vormen tussen de verschillende buurten van de binnenstad. Rotterdam kent als overblijfsel van de Wederopbouw veel openbare ruimte, maar geen fijnmazigheid. Deze fijnmazigheid kan geïntroduceerd worden door de expeditiestraten als secundair netwerk in de stad in te zetten.

Binnen de Wederopbouwwijk het Hoogkwartier is een fijnmaziger structuur van straten te zien. De gebouwen in het Hoogkwartier kennen een gelijke korrelgrootte en een duidelijke hiërarchie aan wegen waardoor de buurt zowel een stedenbouwkundige als een architectonische eenheid vormt. Deze duidelijke hiërarchie aan wegen werkt om de mate van openbaarheid aan te geven; de omliggende verkeerswegen en de Hoogstraat hebben grote mate van openbaarheid waarbij de Hoogstraat als centrale winkelstraat tevens een verblijfsfunctie kent. Dit vormt een contrast met de privaat-

ogende expeditiestraten die meer als informele doorgangsrouten gelden.

De expeditiehoven en -straten kunnen gezien worden als een verborgen en geborgen laag in de Wederopbouwstad.

Het expeditiebouwblok kenmerkt zich door een formele buitenzijde en een informele binnenzijde. De binnenzijde is een achterkant die voor het grootste gedeelte in onbruik is geraakt en heeft geen autonome betekenis. De vorm is een resultaat van de omliggende bebouwing, een restgebied van de stedelijke structuur zonder een eigen ruimtelijke identiteit.

Dit resulteert in stedelijke ruimte die een bepaalde dubbelzinnigheid lijkt te hebben wat betreft het publieke dan wel private karakter van het gebied. Deze dubbelzinnigheid beïnvloedt de traditionele relatie tussen het private domein van de woningen en het publieke domein van de stad.

In de expeditiestraat kan het laden en lossen van goederen plaatsvinden; daarnaast is er tevens ruimte om aan weerszijden te parkeren waardoor deze expeditiestraat ook als parkeerplaats fungeert. Het expeditiehof is met name een verborgen ruimte waar je alleen komt als je er moet zijn, of niet gezien wilt worden.

Deze verborgenheid heeft de potentie vertaald te worden naar geborgenheid. Doordat de ruimte omsloten is met de omringende bebouwing; een kwaliteit voor een stedelijke woonomgeving in de luwte. Het is van belang dat deze kwaliteit behouden blijft bij het verdichten en intensiveren van het expeditiebouwblok met woon- en werkruimtes. Om de geborgenheid van het expeditiebouwblok te waarborgen is een goede balans tussen bewoners, bezoekers en passanten nodig die de buurt levendig en leefbaar maakt.

Uit de verkenning is gebleken dat slechts een enkele winkel- of bedrijfsruimte daadwerkelijk expedieert. Wanneer de toegang tot het expeditiehof voor de auto verdwijnt, vormen deze expeditiebouwblokken een ruimte om de stad te intensiveren door er bestemmingen toe te voegen. Mensen komen er nu niet omdat ze er niets te zoeken hebben.

Dit kan door het toevoegen van publieke functies op het maaiveld en private woningen daarboven. Door het toevoegen van publieke functies komt er aanloop van bezoekers naar deze voormalige 'achterkant' en door het toevoegen van woningen in het bouwblok wordt de binnenzijde zeker intensief gebruikt en ontstaat er meer draagvlak voor de omliggende voorzieningen.

Het Hoogkwartier kan een hele andere doorwaadbaarheid krijgen door de expeditiehoven- en straten als fijnmazig netwerk te laten fungeren; zo kan deze Wederopbouwwijk geactiveerd worden. Hierbij is het van belang de verschillende mate van openbaarheid duidelijk te maken door de juiste stedenbouwkundige en architectonische middelen toe te passen.

Met respect voor de leegte als *genius loci* van Rotterdam, dient de binnenstad te worden verrijkt met een nieuwe bindende laag die een fijnere korrel introduceert in het basisplan van Van Traa. Een laag die in de toekomst een verfijning van het netwerk, een grotere diversiteit in programma, ontwikkeling, eigendom en eigenaarschap zal toevoegen. In een poreuzere binnenstad waarbij het sociaal en infrastructureel netwerk verweven zijn ontstaan meer kansen voor ontmoetingen. Hoe hoger de porositeit, hoe meer opties en hoe meer mensen je aantrekt.

In deze verkenning zijn allerlei karakteristieken van het expeditiebouwblok onderzocht waaruit kwaliteiten zijn geëxtraheerd. Deze karakteristieken vormen de identiteit van het expeditiebouwblok. Om de vraag van identiteit te beantwoorden, kom je uit op persoonlijkheid. Hiertoe concludeer ik dat het expeditiebouwblok een alter ego heeft, een andere ik. Dit is een tweede persoonlijkheid waarmee het zich onderscheidt van de werkelijke identiteit. De werkelijke identiteit wordt gevormd door de formele karakteristieken van het expeditiebouwblok; de duidelijke vorm, het stijve, het strakke, het functionalistische. Maar daarnaast heeft het expeditiebouwblok ook het alter ego, de tweede persoonlijkheid, van juist het informele; het vrijblijvende, het alledaagse, het behaaglijke, het rommelige. En deze twee tegenovergestelde karakteristieken versterken elkaar juist. Dit dualisme, het bestaan van twee tegenover of naast elkaar bestaande karakteristieken, vormt voor mij de identiteit van het expeditiebouwblok en zijn aldus van belang om in het ontwerp te behouden.

Strategie: spelregels

Aangezien het Hoogkwartier een Wederopbouw aandachtsgebied is met een waardevolle samenhang tussen het stratenplan, de invulling van de bouwblokken en de architectuur, dient bij nieuwe ontwikkelingen bekeken te worden hoe deze historische kwaliteiten kunnen worden behouden. Het is een uitdaging om de historische gelaagdheid van de stad te bouwen en tegelijkertijd ruimte te maken voor verandering. Historische binnensteden zijn erg geliefd; er is eeuwen lang op voortgebouwd: veranderd, toegevoegd, gesloopt en onderhoud gepleegd. Moderne stukken stad tonen die dynamiek veel minder. Die eerste laag moeten we in Rotterdam nu gaan bewerken. Wat interessant is, is dat door hergebruik een soort biodiversiteit ontstaat. De rijkheid van typologieën die je in de stad hebt, wordt door hergebruik en transformatie verder uitgebreid.

In het Hoogkwartier is het van belang om het verhaal van de geschiedenis zichtbaar en beleefbaar te houden, waartoe de bestaande structuur ingezet kan worden voor verdere revitalisatie van de deze Wederopbouw wijk.

De manier waarop de identiteit van het naoorlogse Rotterdamse expeditiebouwblok Sint-Janshof in de binnenstad met de tijd kan meegaan vraagt om het opstellen van een strategie voor een gefaseerde ontwikkeling.

Hiertoe is het van belang te beginnen met het gewenste toekomstbeeld en vandaar terug te redeneren naar de huidige situatie. Dit schept ontwikkelrichting en toont welke stappen in de tijd nodig zouden kunnen zijn om dat toekomstbeeld te realiseren. Dit wordt het *backcasting* principe genoemd; het terugredeneren vanuit een langertermijnvisie naar het nu. Hiertoe dienen we ons af te vragen watvoor leven zich zou kunnen afspelen in dit bouwblok? Watvoor ruimtes heb je daarvoor nodig? En watvoor gebouw leent zich daarvoor?

Zo worden aldus eerst scenario's bedacht, daarna de ruimtes gedefinieerd en tot slot het gebouw ontworpen. Om met de woorden van stedenbouwkundige Jan Gehl (1987) te spreken: "First life, then spaces, then buildings – the other way around never works."

En wie zijn dan de spelers in dit spel? Wie is de spelleider? En wat staat er op het spel? De spelers zijn de gemeente, ontwikkelaars, vastgoedeigenaren, verhuurders en huurders (ondernemers en bewoners). De spelleider is de gemeente; de gemeente dient het overzicht te houden van de ontwikkeling. Zij zijn eigenaar van de expeditiestraat. Na de revitalisatie van de

expeditiestraat kan het beheer van de ruimte worden overgedragen aan de gebruikers; zo is er de Right to Challenge (R2C) aanpak waarbij bewoners taken van gemeenten kunnen overnemen als zij denken het slimmer, beter, goedkoper of anders te kunnen doen. De huidige bewoners zijn reeds georganiseerd in verschillende Verenigingen van Eigenaren. Het Hoogkwartier is een wijk vol initiatieve ondernemers en bewoners, een goede plek dus om te experimenteren met nieuwe vormen van stadmaken.

Door middel van beleid kan de gemeente sturen op de functies die in de toekomst in het expeditiegebouwblok komen. Dit dienen functies te zijn die iets toevoegen aan de revitalisatie van het expeditiegebouwblok. Deze revitalisatie van de expeditiegebouwblokken staan op het spel.

Spelregels worden vaak toegepast in gebieden met hoge marktpotentie, waar relatief weinig invloed is vanuit een partij doordat er veel verschillende eigenaren zijn en waar de urgentie van de ontwikkeling laag is, er is geen acuut probleem.

Het expeditiegebouwblok heeft veel verschillende eigenaren waardoor het bij de herontwikkeling van het blok van belang is rekening te houden met de verschillende belangen (zie afbeelding). Ieder van de betrokken partijen – gemeente, marktpartijen, bewoners en ondernemers – heeft eigen belangen en ideeën. Daarom moet er gezocht worden naar een win-win-situatie die zo goed mogelijk voldoet aan alle wensen.

Uit het veldwerk is gebleken dat sommige ondernemers in het expeditiegebouwblok Sint-Janshof wel wat willen met de binnenzijde van het expeditiegebouwblok, maar dat alleen het stukje stoep voor de bedrijfspanden en de winkelpanden van de eigenaar is en de expeditiestraat zelf is van de gemeente.

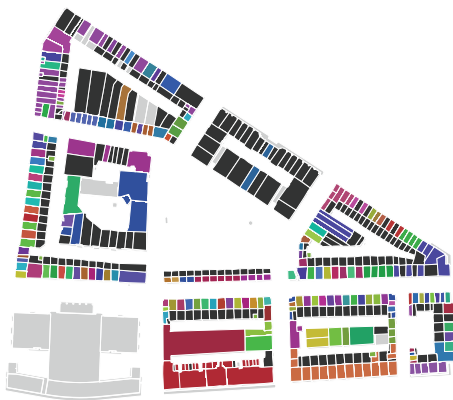
Hierdoor denken zij dat zij zich deze ruimte niet kunnen toe-eigenen. Terwijl de gemeente daarentegen juist graag initiatief ziet voor het gebruik van deze binnenzijde vanuit de ondernemers. Uiteraard is niet alles toegestaan; om hier duidelijkheid over te krijgen dienen er spelregels opgesteld te worden zodat voor een ieder duidelijk is wat er mogelijk is.

De omliggende woningen van het bouwblok kijken uit op deze expeditiestraat, zij hebben aldus ook belangen bij de transformatie van deze ruimte. De woningblokken zijn georganiseerd vanuit verschillende Verenigingen van Eigenaren. Bij de herontwikkeling van het expeditiegebouwblok is het van belang dat deze partijen de neuzen dezelfde kan op hebben.

Hiertoe dient een strategie opgesteld te worden die een beeld en mogelijkheden geeft voor de gezamenlijke ontwikkeling van het expeditiegebouwblok maar daarnaast moet het individueel ontwikkelen (in eigen tempo) van een (verhuurder in overleg met) eigenaar ook mogelijk zijn. Zo dienen er voor bepaalde stappen in de gefaseerde ontwikkeling dus onafhankelijkheden gecreëerd te worden.

Hiertoe kunnen de spelregels ook door de eigenaren worden opgesteld, maar dat vereist wel een hoge graad van organisatie. Om ervoor te zorgen dat de spelregels leiden tot juridische zekerheid is een planologisch juridische vertaling nodig. (Urhahn, 2015)

Zo kunnen er nieuwe vormen van ontwikkeling, nieuwe vormen van samenwerking en nieuwe verdienmodellen ontstaan. Het gaat dan namelijk om het directe belang van partijen om te investeren waardoor het lokale initiatief belangrijker wordt. Zo worden kleinere projecten met verschillende investeerders kansrijker voor stedelijke ontwikkeling, zoals (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Deze ontwikkelingen zijn lokaal gebonden en gefaseerd



Verschillende kleuren geven de diversiteit van vastgoedeigenaren weer. Gemeente Rotterdam, 2016

uitvoerbaar waardoor deze minder risico's kennen.

In de gefaseerde ontwikkeling van dienen eerst de veranderingen doorgevoerd te worden die relatief makkelijk kunnen gebeuren. Zo kwam tijdens het veldwerk naar voren dat het wegnemen van parkeerplekken in de expeditie-bouwblokken als eerste kan gebeuren omdat de gemeente dit ondersteund met haar parkeerplan; tot 2020 3.000 parkeerplaatsen uit de binnenstad verwijderden.

Bovendien zal de vorm van expeditie de komende jaren nog verder veranderen; grote vrachtwagens zijn te vervuilend voor de stad en passen niet eens door de poortjes van de expeditiestraten. In de toekomst zal expeditie meer geclusterd plaatsvinden. In een gezamenlijk distributiepunt in het bouwblok worden goederen aangeleverd met kleine elektrische auto's waar vanuit de ondernemer met een karretje, rolcontainer, de goederen kan ophalen en naar zijn winkel of bedrijf brengen. Dit nieuwe distributiesysteem is mee ontworpen in het 2e en 3e Sint-Janshof waardoor er geen auto's meer naar binnen hoeven. De halfverdiepte parkeergarage in het woongebouw uit de jaren '80, het enige niet wederopbouwgebouw in het expeditiebouwblok, aan de westzijde van het bouwblok zal gebruikt worden voor het laden en lossen van goederen, vuilnis en pakketjes/post van bewoners en ondernemers. Hier kunnen winkels en bedrijven hun goederen met kleine hand-karretjes ophalen en over een glad pad vervoeren. Zo kan de distributieruimte een ontmoetingplek worden in het bouwblok.

De andere lagen van dit woongebouw hebben een beukmaat gebaseerd op deze parkeerkelder en kan daarom gestript worden en getransformeerd tot parkeertoren. Het autoparkeren zal meer geconcentreerd moeten plaatsvinden, in (al bestaande) parkaargarages en anticiperend op de afname in autobezit. Voor dit binnenstedelijke woonmilieu is een parkeernorm van 0,2 auto per woning aangehouden. Het fietsparkeren kan in de kelder van de bestaande bedrijfspanden in het midden van het bouwblok.

Wanneer de expeditiestraat zodoende niet meer toegankelijk hoeft te zijn voor auto's, kan een heel ander schaalniveau geïntroduceerd worden in het expeditiebouwblok; de menselijke schaal. Er is dan ruimte voor de huidige ondernemers met 'achterkanten' aan de expeditiestraat om deze ruimte toe te eigenen en te betrekken bij hun winkel of bedrijf. Zo ontstaan ook voorkanten van winkel- en bedrijfsruimtes langs deze binnenzijde van het expeditiehof.

Gemeente dient met beleid in de vorm van spelregels eisen te stellen aan de functies in de plint van het expeditiebouwblok. Voor toekomstige nieuwe ondernemers in het bouwblok dient er gewaarborgt te worden dat de onderneming bijdraagt aan de levendigheid van het expeditiehof; die zich de ruimte toe willen eigenen. Op deze wijze is er duidelijkheid en openheid voor marktpartijen en burgers in de stad.

Daarbij geldt voor de bedrijfsruimtes die geheel ingesloten zijn door de twee expeditiestraten, dat deze bedrijfsruimtes erg groot zijn en onderverdeeld kunnen worden in kleinere verhuurbare units geschikt voor start-ups. Hierdoor neemt het aantal ondernemers en daarmee de levendigheid toe. Er is reeds vraag naar extra werkruimte voor ondernemers in het gebied aangezien het Industriegebouw wordt overvraagd en geen werkruimte meer kan bieden. Veel studenten en zzp'ers die ook thuis zouden kunnen werken kiezen toch ervoor om te gaan werken op een openbare plek waar anderen hetzelfde doen. Om dit te faciliteren kunnen een soort 'buurkantoren' waar thuiswerkers kunnen werken in werksfeer met bijvoorbeeld faciliteiten als

een vergaderruimte, koffieautomaat en printers. (Krabbendam, 2017, 7 november) De bedrijfsruimtes in het expeditiebouwblok lenen zich goed voor dit soort functies.

Het gebied kan verder verdicht en geïntensiveerd worden door het toevoegen van woningen boven het maaiveld, een tweede laag in het expeditiebouwblok. Bij het creëren van deze bovenstad én levendige benedenstad is het belangrijk deze goed in te passen in het bestaande en te letten op schaduwwerking en uitzicht.

Tijdens deze ontwikkeling kan de bestaande omringende bebouwing verduurzaamd worden. Een belangrijke uitdaging is de nieuwe en de bestaande bewoners een community te laten vormen. Bestaande bewoners hebben voorrang indien zij door willen stromen naar de nieuwe bebouwing omdat de woningdifferentie in het hof beter bij de woonwens past. Op deze manier kan op minder weerstand van de huidige bewoners gerekend worden. Bovendien krijgen zij ook wat terug; collectieve ruimtes en een grote daktuin die toegankelijk is voor het hele bouwblok. Naar aanleiding van de woningbehoefte en het huidige ruimtegebruik lijkt het essentieel om nieuwe stedelijke typologieën voor wonen en openbare ruimte te creëren. Door voorzieningen te delen, bespaar je ruimte en worden woningen betaalbarer.

Rotterdam is op het kantelpunt om een meer bewoonbare binnenstad te worden. En de ziellose ruimtes, ruimtes die in een permanente fase van transitie zijn, te definiëren. Veel woongebouwen kenmerken zich door weinig zogenaamde semi-publieke ruimte. Plekken waar kinderen kunnen spelen, waar je met elkaar een praatje kunt aangaan. Er zijn enkel de lange gangen en de abrupte overgang naar de publieke straat. Het expeditiehof biedt kansen voor een tussenruimte tussen private woning en publieke straat.



In het woongebouw aan de Goudsesingel, grenzend aan het Hoogkwartier, van architect Jan Wils, zijn de daken van de bedrijfspanden wel begaanbaar.
Stadsarchief Rotterdam

Ontwerpuitgangspunten

Het ontwerpvoorstel is gebaseerd op een wenselijke, maar nog niet werkelijke situatie. Zo fungeert het als doorkijkje naar de verdere toekomst. In het ontwerp wordt gezocht naar kansrijke combinaties.

Voor deze ontwerpogave is de voorwaarde gesteld dat met het oog op de toekomst het intensiveren van de bestaande panden in het expeditiebouwblok en het verbeteren van de bestaande openbare ruimte in het bouwblok niet voldoende is om het expeditiebouwblok met de tijd mee te laten gaan. Hiervoor is toegevoegde nieuwbouw en transformatie van de bestaande bebouwing nodig. In plaats van de bestaande stad te vervagen, kunnen elementen worden toegevoegd die de stad fijnmaziger maken waardoor de reeds bestaande losse stukken een kwalitatieve verbetering krijgen.

De ontwerpogave bestaat uit het inblazen van nieuw leven in het gehele expeditiebouwblok. Hierbij dient het bestaande bouwblok bij de ontwikkeling meegenomen te worden en in energielabel, nu E/F, te verbeteren. Het bestaande expeditiebouwblok kent vele aanknopingspunten om op voort te bouwen. Door een nieuwe invulling kan de huidige en nieuwe gebruiker dezelfde omgeving heel anders ervaren. Het ontwerp zoekt naar de gelaagdheid en de rijkdom van de bestaande context en vanuit deze relatie met het nieuwe ontwerp ontstaat een krachtig samenspel van oud en nieuw. Ontwerpuitgangspunt is om een aantrekkelijke stedelijke woon- en werkomgeving te creëren met een mix van woningtypen de volgens het

principe van het open bouwen gebouwd zijn waardoor je binnen het expeditiebouwblok kunt doorstromen naar een andere soort/maat woning. Een aantrekkelijke ruimte is leesbaar maar niet zo simpel te begrijpen dat deze saai wordt; de mystiek van een plek draagt bij aan de aantrekkelijkheid.

Een omgeving waar sociale contacten bevorderd worden door een woondichtheid te maken die een bepaalde mate van reuring, levendigheid, waarborgt en het isolement dat het huidige bouwen vaak kenmerkt moet doorbreken.

De vele platte daken in de binnenstad van Rotterdam, met name een resultaat van de Wederopbouw, vullen wel geteld 1 miljoen vierkante kilometer. Ten tijde van de Wederopbouw kon de benodigde constructie sterkte nog niet zo precies berekend worden als nu; vandaar dat de constructie vaak overgedimensioneerd is zodat men zeker was van de veiligheid. (Wienese, 2018) Dit gegeven in combinatie met het feit dat panden overgedimensioneerd zijn, maakt het mogelijk minimaal éénlaags op te toppen. Zo wordt naast bijgebouwd op het dak van de bedrijfsruimte ook opgetopt op de bestaande woningen aan de Hoogstraat. Voor het een- tot tweelaags optoppen van de bestaande bebouwing is het bouwen met lichte materialen van belang.

De collectieve binnenruimtes en de gemeenschappelijk daktuin vormen plekken voor ontmoeting. Onderzoek wijst uit dat wanneer je meer burens kent, je vrolijker bent. Over het algemeen kent men 6 burens; het streven met dit ontwerp is dat bewoners 12 burens kennen. Een cluster van 8 tot 12 woningen werkt goed als wooneenheid. (Alexander, et al., 1977)

Wanneer een stad levendig is, vol mensen, functies en bewegingen worden de open ruimtes in Rotterdam fijne plekken voor lucht om benauwing tegen te gaan. Zo krijgen door de verdichting van sommige plekken in de stad, de andere meer open plekken meer waarde. Het gaat om het maken van deze contrasten in de stad. Al die schaalessprongen in de stad krijgen hierdoor een eigen waarde. Door de buitenruimte aan de achterkant van de winkels en woningen te verdichten wordt juist ruimte gecreëerd (Aben & Wit, 1998).

De woningen worden volgens het open bouwen principe, waardoor de woningen aanpasbaar worden door de gedachte van scheiding van drager en inbouw was eigenlijk voor het eerst een introductie van de dimensie tijd in het architectonische denken. Door te denken over tijd ga je de gebouwde omgeving op een heel andere manier zien.

De levenscyclus van een gebouw is verdeeld in een lange termijn drager, vaste elementen, en een meestal korte termijn inbouw, variabele elementen. Het onderscheid tussen drager en inbouw is niet alleen technisch van aard, maar gaat met name over zeggenschap.

Op deze manier kunnen verschillende mensen ontwerpbeslissingen nemen; de drager zal meestal zijn weggelegd voor de professionals en de inbouw voor de gebruiker. Het is van belang dat de drager, in het kader van toekomstbestendig bouwen, architectonisch interessant is waardoor deze lange tijd aantrekkelijk blijft. De drager is het gemeenschappelijke, dat is de echte architectuur die dus van belang is. Dat is wat de mensen gemeenschappelijk hebben; dat is naast de woning ook de collectieve binnen- en buitenruimte. Zo maakt de drager onderdeel uit van het publieke domein en is permanent, terwijl de inbouw tot het individu behoort en veranderlijk is. (Teerds, Habraken & Havik, 2011; Vree, 2018)

Het is van belang dat de het expeditiebouwblok publiek toegankelijk blijft,

anders ligt het gevaar van een gated community op de loer. Ze versterken de hiervoor genoemde dubbelzinnige verhouding het expeditiehof tot de stad; het is publiek toegankelijk gebied, maar je weet dat je te gast bent en gedraagt je daar naar. Zo zijn ook de trappen in de publieke ruimte als private spittrappen ontwopen waardoor deze niet uitnodigen om op te zitten of omhoog te gaan. Maar het kán wel, en dat is een belangrijk ontwerppunt om geen gated communities te maken en delen van de stad ontoegankelijk te maken.

Doordat het expeditiebouwblok ondanks het bijbouwen van woningen geen private binnenzijde krijgt maar publiek toegankelijk blijft, draagt het bij aan de hiërarchie en diversiteit aan openbare ruimten en woonvormen in de stad. Deze eigenschap is een karakteristiek van het Hollandse hofje: “Hofjes vormen een verborgen, semi-openbare wereld binnen de bouwblokken, als haarvaten van het stedelijk netwerk, waar het leven zich achter de schermen afspeelt. Hofjes introduceren stedelijke allure op een binnenterrein dat normaal gesproken een informele achterkant vormt. Zo zijn de hofjes een soort ‘verborgen schatten’ en zorgen voor de variatie die een stad kwaliteit verleent.” (Wilms Floet, 2016, p. 26)

De bewoners van de binnenruimte van het expeditiebouwblok zullen hun woonterritorium als groter ervaren dan de eigen woning doordat de omringende bebouwing een zekere massa schapt en de ontstane contravorm zorgt voor ruimtelijkheid.

De entree van de toegevoegde bebouwing komt binnenin het bouwblok te liggen. Op de daken van de winkel- en bedrijfspanden komen tuinen die niet alleen het uitzicht van de woningen verfraaien maar tevens bijdragen aan het vertragen van de piekafvoer bij hevige regenval. Het gehele hof wordt zo getransformeerd tot een tussenzone die door het collectieve semi-publieke gebruik bemiddelt tussen de stad, publiek, en de afzonderlijke woning, privaat.

De toegevoegde bebouwing wordt onderdeel van het architectonisch ensemble; deze vormt verbindende bruggen tussen de verschillende zijden van het bouwblok, waardoor de collectieve daktuinen voor alle bewoners toegankelijk zijn en met elkaar verweven worden.

Een hof kan op twee manieren werken; als onderdeel van het interieur van de aangrenzende woningen of als verbijzondering van de openbare ruimte. (Bijlsma & Jutten, 2009) In de 2e Sint-Janshof wordt een sequentie van hoven gemaakt die een zekere enfiladewerking hebben. Karakteristiek voor de dubbele expeditiestraten 2e en 3e Sint-Janshof en 2e en 3e Goudsewaghenhof is de doorkijk naar de andere dubbele expeditiestraten, dit blijft als karakteristiek voor de doorkijk van het 2e Sint-Janshof naar de 2e Goudsewaghenhof behouden en wordt benadrukt door meerdere poorten toe te voegen. De twee poorten van het 3e Sint-Janshof zullen niet als toegang tot het hof fungeren maar worden ingevuld met publieke functies zoals een bar met een binnenplaatsje aan de binnenkant van het bouwblok.

Door poorten te creëren wordt het gevoel van het betreden van een andere wereld opgeroepen, een verrassing. Het eerste hof waarin je terecht komt nadat je de poort onderdoor bent gegaan kan als een entree tot de binnenzijde van het bouwblok gezien worden en is zodoende een zelfstandig vormgegeven binnenruimte met een eigen identiteit. De hoven worden van elkaar gescheiden door poorten die gevormd worden door de bovenliggende bebouwing. In ieder hof staat een boom waardoor een besloten ruimte ontstaat. Om met de woorden van architect Van Eyck te spreken: “Je kunt pas iets openen als het eerst omsloten is.’ Elke ‘contra-constructie’



Toegangspoort tot het 3de Sint-Janshof.
Auteur, 2017

veronderstelt een constructie”.

De identiteit en kwaliteit van deze open ruimte wordt bepaald door de leesbaarheid van haar vorm, aldus een heldere karakteristieke compositie in samenhang met de architectonische expressie van de omringende vlakken.

Zo kunnen de entrees tot de expeditiehoven kunnen dienen als markering van een territorium, maar op een vriendelijke wijze. De entree is vergelijkbaar met de middeleeuwse stadspoort. Op deze plek wordt een gemeenschappelijk territorium verdedigd en dit is tevens aanleiding tot sociale interactie. Voor dit laatste moet de entree in de eerste plaats een ruimte zijn en pas in de tweede plaats een grens. De entree kan ook identiteit verlenen aan de plek en de bewoners. Bezoekers moeten zich hier bewust worden dat zij het territorium van een bewonersgroep betreden. (Dorst, 2005).

Bij ontwerpinvullingen in de bestaande stad zijn er beperkingen van de kavel waardoor een specifiek inpasbaar ontwerp benodigd is. Zodoende resulteert dit in een pragmatische architectuur die op een inventieve manier een bepaalde compositie vormt. De compositie van het ontwerp heeft als doel het expeditiebouwblok leesbaar en leefbaar te maken door deze te verdelen in verschillende ruimtes waardoor de schaal verkleind wordt.

Het 2e en 3e Sint-Janshof hebben een hele duidelijke richting; het zijn meer straten dan hoven die niet in verbinding met elkaar staan. Ze worden gebruikt om van de ene kant van het bouwblok naar de andere kant te komen en niet om te verblijven. Op de rechte lijnige symmetrie die in de typologie van het dubbele expeditiebouwblok zit, wordt met het ontwerp gereageerd door deze te doorbreken en een nieuwe richting te introduceren in het expeditiebouwblok door doorsteken te maken van het 2e naar het 3e Sint-Janshof. Hierdoor ontstaan er hofjes en verandert de gelijkwaardige relatie tussen de open en de bebouwde ruimte, met als doel verblijfsruimte te creëren. Voor nieuwe bewoners wordt tevens een richting naar boven geïntroduceerd, aangezien zij hun woningen vanaf het maaiveld naar boven via de daktuinen bereiken.

Zitplekken zijn een van de belangrijkste eigenschappen om mensen in de publieke ruimte te laten verblijven en om social gedrag te ondersteunen. Verplaatsbare stoelen zijn een gewenste manier van zitten doordat je ze op je eigen manier kunt neerzetten. Wanneer winkels en bedrijven buiten zitplaatsen maken om te eten, te drinken, te verblijven zijn er meer mensen op straat; onderzoek toont aan dat mensen meer mensen aantrekken. (Whyte, 1980; Zukin, 2010) Ook is beschutting belangrijk, tegen regen en zon afhankelijk van het seizoen, om mensen te stimuleren om in de publieke ruimte te verblijven. (Mehta & Bosson, 2010)

Wanneer de stad verder verdicht wordt neemt de druk op de stedelijke openbare ruimte toe. Met dit vooruitzicht dient de alledaagse stedelijke buitenruimte te worden gedeeld en zoveel mogelijk dubbelgebruikt in plaats van monofunctionele plekken als parkeervakken. Een ruimte kan ook multifunctioneel zijn door de tijd, de dag, heen.

Ruimtelijk gezien betekent dit brede stoepen, spannende binnenterreinen, goede zitplekken en groene ruimten. Bovendien zit in het alledaagse de kracht van de ontmoeting. (Karsten & Felder, 2016, p.190)

Uit semi-gestructureerde interviews met bewoners en ondernemers in het Hoogkwartier komt naar voren dan men zich niet veilig voelt in de expedi-

tiehoven doordat er geen ogen op straat zijn en onvoldoende verlichting. In het ontwerpvoorstel worden daarom de plinten van de winkel- en bedrijfspanden permeabel gemaakt; dit houdt meer in dan alleen een transparante gevel. Permeabele straten laten de activiteiten er achter zien zodat mensen buiten in staat zijn om te begrijpen wat er binnen gebeurt. Dit betekent mooie etalages in het expeditiegebouwblok die zorgen dat er iets te zien is. Bovendien wordt verlichting geïntegreerd in de etalages en in de onderzijde van de woningen die over de expeditiestraat heen lopen. Bovendien hebben deze woningen ook direct zicht op de expeditiestraat waardoor deze meer sociale controle krijgt.

Verschillende studies tonen aan dat de veiligheidsbeleving negatief beïnvloed wordt door het gebrek aan personalisatie van de ruimte en dit resulteert in de aanwezigheid van vuilnis, graffiti, vandalisme en slecht onderhouden gebouwen. De toenemende mogelijkheid voor personalisatie door woningen een semi-openbare overgangszone te geven kan ervoor zorgen dat bewoners zich deze zone zullen toe-eigenen. Personalisatie en permeabiliteit van de plint kan er voor zorgen dat mensen gestimuleerd worden om even te stoppen en te kijken, waardoor condities ontstaan die gesprekken en andere sociale interacties genereren. (Gehl, 1987; Mehta & Bosson, 2010; Dorst, et al., 2017)

Daarnaast blijkt uit de semi-gestructureerde interviews met de gemeente dat zij wel openstaan voor ondernemers die een terras willen openen aan het expeditiehof maar dat de bewoners van het bouwblok last hebben van geluidsoverlast.

Dit is een belangrijke constatering om mee te nemen in het ontwerpvoorstel; door de nieuw te bouwen woningen van een gevelmateriaal te voorzien dat als akoestische demping werkt in plaats van het geluid weerkaatst, wordt veel geluid geabsorbeerd. Bovendien bevinden de terrassen zich onder de bomen waarvan de bladeren tijdens het terrassenweer ook een deel van het geluid absorberen. Tevens zal de gevel van de bestaande woningen aan het 2e Sint-Janshof worden voorzien van een tweede huid gevel welke ook geluid zal tegenhouden.

De expeditiehoven- en straten in het Hoogkwartier vormen reeds een secundair netwerk voor de buurt. Deze eigenschap dient behouden te worden; het is namelijk van belang dat er ruimtelijk differentiatie is in het type straten in een buurt. Naast buurtoverstijgende verbindingsstraten dient een buurt een fijnmazig raster van gedifferentieerde straten te hebben. Lopend of fietsend kunnen mensen deze langzaamverkeersroutes ontdekken en gebruiken. Deze routes dragen bij aan de veiligheid en ook de woonkwaliteit in de buurt. (Karsten & Felder, 2016, p. 178)

Volgens Emiel Arends (2017, 1 juni) van de gemeente Rotterdam is de leegstand van de bedrijfsruimtes in het Hoogkwartier te wijten aan de grote hoeveelheid vierkante meters, een begane grond en kelder van in totaal 200 m², met de gepaard gaande hoge huur, waardoor het geen statersmilieu is. Doordat het expeditiegebouwblok ook aan de binnenzijde een levendig milieu wordt, wordt het aantrekkelijk voor bedrijfjes of winkels om het winkelpand in tweeën op te splitsen waardoor andere soorten ondernemers worden aangetrokken en een relatie met het expeditiehof verzekerd is doordat aan deze zijde een entree komt te liggen.

In het hofje waren op de binnenplaats oorspronkelijk gemeenschappelijke voorzieningen opgenomen als een wasruimte. En 1 of 2 ingangen. Door 2

van de 4 toegangspoorten dicht te zetten wordt de circulatie in het hof overzichtelijker.

Aanbevelingen voor beleid en verdere studie

Deze verkenning vormt een bijdrage voor de visie van Rotterdam voor verdichting en kwalitatieve verbetering van de binnenstad.

Het ontwerpvoorstel dient als case-study voor de wijze waarop de andere expeditiebouwblokken in Rotterdam met de tijd mee kunnen gaan.

Wat meegegeven kan worden is dat de spelregels generiek zijn maar een specifieke vertaling vragen per situatie. Zo is de eigendomssituatie en het type bedrijven dat er gehuisvest is van belang en dit verschilt per bouwblok.

In een verdere studie kan onderzocht worden welke expeditiebouwblokken het eerst, met de minste ingrepen, gerevitaliseerd kunnen worden.

Hierbij is het belangrijk om de cycli van het onderhoud van straten in de gaten te houden; onderhoud gebeurt iedere 25 jaar. Wanneer het onderhoud moet plaatsvinden in een expeditiestraat kan gelijk een plan voor herinrichting worden uitgevoerd voor de betreffende expeditiestraat. Hiertoe is het van belang, en eigenlijk voor iedere ingreep, dat er budget over dient te blijven om na oplevering en na ingebruikname nog aanpassingen te kunnen doen wanneer een bepaald onderdeel van het ontwerp toch niet of anders blijkt te werken.

Dit sluit aan bij de stelling van Machiel van Dorst: "De mate van sociale interactie en activiteiten in de buitenruimte veranderen in de tijd, hiervoor moet de fysieke omgeving aanpasbaar zijn in het gebruik en voorbereid zijn op aanpassingen in de toekomst." (Dorst, 2005, p. 310)

Om binnenstedelijke transformatie als gefaseerd proces mogelijk te maken dienen de schaal en manier van ontwikkelen in Rotterdam te worden aangepast. Ontwikkelingen in de stad dienen niet langer alleen te gaan om het produceren van zoveel mogelijk bouwvolume op een zo efficiënt mogelijke manier. Ontwikkelingen moeten ook op kleinere schaal mogelijk zijn waardoor er meer differentiatie in korrelgrootte en daarmee in programma mogelijkheden komt.

Op deze wijze dient er in Rotterdam ruimte te komen voor een meer diverse groep van stadmakers en kan een nieuwe bindende laag ontstaan. In het Hoogkwartier opereert reeds een zelforganiserende groep van ondernemers en bewoners waardoor deze wijk een goede test-site is van deze manier van werken. Er zijn heel veel (kleine) initiatieven in het Hoogkwartier, dit is de zachte kant; nu tijd rijp dat de harde kant, de fysieke omgeving, deze initiatieven faciliteert en stimuleert.

Transformatie vraagt meer partijen die erbij betrokken moeten worden, het is een complexer proces dan nieuwbouw. Meer dan ooit is samenwerking en architectonische verbeeldingskracht daarbij nodig. Ondernemende Rotterdammers moeten het voortouw nemen in de ontwikkeling van deze locaties, de gemeente vervult niet de rol van ontwikkelaar.

De waardering van wederopbouwarchitectuur wordt steeds groter en wordt daarom ook steeds beter beschermd in het juridisch kader. De meeste expeditiestraten zijn gelegen in een Wederopbouwaandachtsgebied en veel van de omliggende bebouwing wordt beschermd door een monumentale of beeldbepalende status. Het transformeren van deze expeditiebouwblokken vergt aldus een secure aanpak en verdere studie en beleid is nodig om aan te geven wat wel en niet aangetast mag worden aan deze Wederopbou-

warchitectuur.

Een laatste punt van aandacht bij het toe-eigenen van ruimte door bewoners en ondernemers, dat dit ervoor zorgt dat anderen zich niet welkom voelen, zogenaamde parochialisering (Lofland, 1985; Reijndorp, 2012)). Dus wanneer in toekomst steeds meer stedelijke ruimte door niet-overheden beheerd wordt, is het behoud van de openbaarheid ervan op stadsniveau zeker een punt van aandacht.

Tot slot sluit ik aan bij het recente advies van de RLI en de Raad voor Cultuur voor een ontwikkelingsgerichte omgang met erfgoed, waarin niet het conserveren van het bestaande maar de transformatie naar toekomstig gebruik centraal staat. Ontwerpkracht is daarbij van groot belang.

Epiloog

Tijdens je afstuderen ga je op zoek naar wat je het meest interessant vindt aan je studiegebied. Voor mij ligt dit op het grensvlak tussen stedenbouw en architectuur waarbij een gebouw onderdeel wordt van het stedelijk weefsel. Dit afstudeerproject toont aldus mijn ambitie als architect. Het speelt zich op meerdere schaalniveaus af; van de inpassing in de stedelijke context, tot op het kleinste detailniveau van de inbouwkasten in een woning. Architectuur gaat allereerst over ruimte, in dit afstudeerproject was voor mij de introductie van de dimensie tijd een belangrijk aspect in het formuleren van een strategie en ontwerppunten.

Door dit afstudeerproject ben ik vanuit het veldwerk in contact gekomen met de werkgroep van Platform Wederopbouw Rotterdam (zie appendix), waarbij ik me gedurende het proces heb aangesloten. Het platform heeft als missie een breed en divers publiek op duurzame en toegankelijke wijze kennis te laten maken met de wederopbouw van Rotterdam en bij te dragen aan waardering voor deze periode en de maatschappelijke discussie over identiteit, sociale cohesie en omgang met geschiedenis en haar betekenis voor de beleving van de stad vandaag. Zodoende heb ik met deze studie naar de revitalisatie van het expeditiegebied kennis met het platform kunnen uitwisselen en hoop dat ook na dit afstudeerproject te blijven doorontwikkelen.

Literatuurlijst

- Aben, R. & Wit, S. (1998). *De omsloten tuin: Geschiedenis en ontwikkeling van de hortus conclusus en de herintroductie ervan in het hedendaagse stadslandschap*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Alexander, C., et al. (1977). *A pattern language: towns, buildings, construction*. Oxford University Press.
- Alkemade, F. (2014). *Tabula scripta : onderzoeksaanvraag lectoraat Architectuur*. Amsterdam Academy of Architecture.
- Alkemade, F. (2017, 3 april). *Opinie Floris Alkemade: 'Alles is veranderd behalve onze woonwijken, een nieuwe flexibele woningvoorraad is nodig'*. Geraadpleegd van: <http://flexwonen.nl/alles-is-veranderd-behalve-onze-woonwijken-een-nieuwe-flexibele-woningvoorraad-is-nodig/>
- Alkemade, F. (2017, 28 augustus). *'Gebruik de maatschappelijke agenda als motor voor vernieuwing'*. Geraadpleegd van: <http://www.nrp.nl/nieuws/gebruik-de-maatschappelijke-agenda-als-motor-voor-vernieuwing/>
- Appleyard, D. & Lintell, M. (1972). *The environmental quality of city streets*. Journal of the American Institute of Planners, vol. 38, no. 2, 84 – 101.
- Architectuur Instituut Rotterdam. (2009). *Stedenbouw vak of vacuüm nulmeting*. Geraadpleegd van: http://airfoundation.nl/media/files/nulmeting_voor_website.pdf
- Architectuur Instituut Rotterdam. (2016). *ZigZagCity: een verrassende reis door het Hoogkwartier*. Geraadpleegd van: <http://www.airrotterdam.eu/architectuur-maand/715/>
- Arends, E. (2017, 1 juni). *Persoonlijke communicatie*. Rotterdam.
- Assem, L., van, Ronner, E.I. & Hooijdonk, L. van (2010). *De metamorfose van de Coolsingel, of de weldadige kaalslag van de stad*. Masterthesis Technische Universiteit Delft. Geraadpleegd van: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3Af5b530a4-556a-4dc6-80e9-1e196c291cae?collection=education>
- Bandarin, F., & Oers, R., van. (Eds.). (2014). *Reconnecting the city: the historic urban landscape approach and the future of urban heritage*. John Wiley & Sons.
- Barbieri, U. (Ed.). (1981). *Stedenbouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1981; stadsontwikkeling Rotterdam*. Van Gennep.
- Beeksmas, A. (2017, 31 mei). *Persoonlijke communicatie*. Utrecht.
- Bijlsma, L. & Jutten, N. (2009). *Tussen serialiteit en monumentaliteit*. In Gameren, D. & Bemont, J. (Eds.) *Nieuwe open ruimte in het woonensemble: New open space in housing ensembles (DASH, 1)* (p.36-53). Rotterdam: Nai Uitgevers.
- Bijlsma, L. & Groenland, J. (2006). *Typologie van de Tussenmaat*. Amsterdam: SUN.
- Boekraad, C, Breukel, P. & Wilms Floet, W. (2009). *Architectuurgids Delft*. Utrecht: Matrijs.
- Bosma, J. & Wagenaar, C. (red.) (1995). *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*. Rotterdam.
- BPD (2017). *BPD-onderzoek naar wonen in Rotterdam en Den Haag*.

Stadsbewoners wonen liefst in rustige buurt.

Bureau Monumenten en Cultuurhistorie. (2013). *Cultuurhistorische verkenning Oostelijke binnenstad*. Rotterdam.

Castex, J., Depaule, J., Panerai, P., & Hoffmans, J. (1990). *De rationele stad*. Nijmegen: SUN.

Cate, G., ten (Ed.). (2009). *Delft Architectural Studies on Housing: New Open Space in Housing Ensembles*. Nai

Crimson Architectural Historians. (2004). *De Lijnbaan: Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble*. Stedenbouw + Volkshuisvesting - Ruimtelijke Ordening: Bureau Monumenten.

Dorst, M, van. (2005). *Een duurzaam leefbare woonomgeving* (dissertatie). Technische Universiteit Delft.

Dorst, M, van, et al. (2017). *Privacy script: De invloed van architectuur op sociale interactie in woongebouwen*. Hilversum:Thot.

Duin, C. van & Stoeldraijer, L. (2016). *Huishoudensprognose 2015–2060*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire.

Edens, C., Ibelings, H. & Heemskerk, E. (2017). *Licht Verdicht. Grensverleggende ideeën voor optoppen in de binnenstad van Rotterdam*. BNA onderzoek.

Eyck, A., van (1959). Drempel en ontmoeting, de gestalte van het tussen. *Forum* (8), 265.

Fenton, J. (1985). *Hybrid buildings* (No. 11). Princeton Architectural Press.

Floris, J., & Klundert, F. (2011). *Tekenboek stadsgebouwen : Functiestapelingen, publieke binnenwerelden, in één blok*. Rotterdam: AIR, het architectuurcentrum van Rotterdam.

Forrest, R., & Kearns, A. (2001). Social cohesion, social capital and the neighbourhood. *Urban studies*, 38 (12), 2125-2143.

Gadet, J. (2017, 4 mei). *Gemixte buurten ontwikkelen? Dat is nog niet zo eenvoudig*. Geraadpleegd van: <http://romagazine.nl/gemixte-buurten-ontwikkelen-dat-is-nog-niet-zo-eenvoudig/17017>

Gameren, D., & Bemont, J. (2009). *Nieuwe open ruimte in het woonensemble: New open space in housing ensembles (DASH, 1)*. Rotterdam: Nai Uitgevers.

Gehl, J. (1987). *Life between buildings: Using Public Space*. New York: Van Nostrand-Reinhold.

Gehl, J. (2007). *Public spaces public life Rotterdam*. Gemeente Rotterdam.

Gemeente Rotterdam. (2011). *Binnenstad op ooghoogte. Plintenstrategie voor de Rotterdamse binnenstad*. Rotterdam.

Gemeente Rotterdam. (2012). *Welstandsnota Rotterdam. Gebiedsgerichte Visies en Masterplannen deelgebieden*. Rotterdam

Gemeente Rotterdam. (2016a). *Vuistregels voor het bouwen in de Binnenstad van Rotterdam*. Rotterdam.

Gemeente Rotterdam. (2016b). *Kwaliteitsbeleid: Onderdeel kleine woningen*. Rotterdam.

Gemeente Rotterdam. (2016c). *Catalogus: Rotterdamse Expeditiestraten*. Rotterdam.

Gemeente Rotterdam. (2016d). *Erfgoedagenda Rotterdam 2017-2020*. Rotterdam.

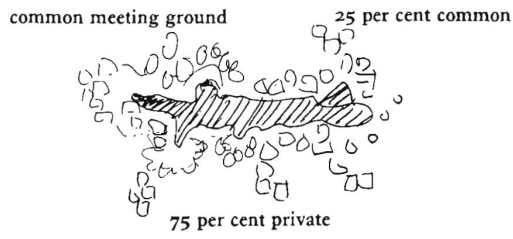
Gemeente Rotterdam. (2017). *Bestemmingsplan Laurenskwartier*. Geraadpleegd van: http://www.ruimtelijkeplannen.rotterdam.nl/Plannen/NL.IMRO.0599.BP1022Laurenskwrt-/NL.IMRO.0599.BP1022Laurenskwrt-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1022Laurenskwrt-oh01_3.2.html

- Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin.
- Graaff, P. (2017, May). Het einde van typologie? *De Architect*, 25-31.
- Groenendijk, P. (2017). *Expeditieshoven*. Platform Wederopbouw.
- Habraken, N. J. (1961). *De dragers en de mensen: Het einde van de massawoningbouw*. Scheltema & Holkema
- Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001). *Op zoek naar nieuw publiek domein. Analyse en strategie*. Rotterdam: NAI Publishers.
- Harteveld, M. G. A. D. (2014). *Interior public space; on the mazes in the network of an urbanist* (dissertatie). Technische Universiteit Delft.
- Hartzema, H. (2012). *Rotterdam Klein & Fijn - stedenbouw per kavel*. Stadsontwikkeling Rotterdam.
- Hauben, T., et al. (2013). *Spiegel Rotterdam: een studie naar zes analoge steden*. Rotterdam.
- Hoogkwartier werkgroep communicatie. (2016). *Hoogkwartier Jaarkrant*. Rotterdam.
- IABR. (2012). *Catalogus Internationale Architectuur Biennale: Making City*. Rotterdam.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of American cities*.
- Jakobsen, A.S. (Eds.) (2012). *Context 2010/2011*. Aarhus School of Architecture: Narayana Press.
- Jong, T. M., de (1978). *Milieudifferentiatie: een fundamenteel onderzoek*. Masterthesis Technische Universiteit Delft. Geraadpleegd van: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:fa2cc728-a798-4243-a657-008c2c623621/datastream/OBJ>
- Jong, T.M., de (1992). *Kleine methodologie voor ontwerpend onderzoek*. Boom Koninklijke Uitgevers.
- Jürgenhake, B. (2016). *De gevel – een intermediair element tussen buiten en binnen: Over het tonen en vertonen van het twintigste-eeuwse woongebouw in Nederland*. Delft: Delft University of Technology, Faculty of Architecture and the Built Environment, Afdeling Architecture.
- Karsten, L., & Felder, N. (2016). *De nieuwe generatie stadskinderen: Ruimte maken voor opgroeien*. (E. Brinkman, Ed.). Rotterdam: Nai010 uitgevers.
- Komossa, S. (2010). *Hollands bouwblok en: model, regel, ideaal*. Vantilt.
- Komossa, S., Meyer, H., Risselada M., Thomaes, S. & Jutten, N. (2002). *Atlas van het Hollandse bouwblok*. Bussum: Thoth.
- Krabbendam, P. (2017, 7 november). *Ontwerpen voor een coöperatieve economie. Deel 6: Buurt en wijk: directe invloed op de 'onzichtbare hand'*. Geraadpleegd van: <http://www.dearchitect.nl/architectuur/blog/2017/11/blog-ontwerpen-voor-een-cooperatieve-economie-deel-6-buurt-en-wijk-directe-invloed-op-de-onzichtbare-hand-101184697>
- Lofland, L. H. (1985). *A world of strangers: Order and action in urban public space*. New York: Waveland Press.
- Maas, M. van der (2014, 3 september). *Stadsbevoorrading is een waarde op zich*. Geraadpleegd van: <https://ruimtevolk.nl/2014/09/03/stadsbevoorrading-is-een-waarde-op-zich/>
- Mehta, V., & Bosson, J. K. (2010). Third places and the social life of streets. *Environment and Behavior*, 42(6), 779-805.
- Metz, T. (2009, 30 oktober). *Ode aan de rommelige stad*. : <https://www.nrc.nl/nieuws/2009/10/30/ode-aan-de-rommelige-stad-11804836-a251116>
- Meyer, H. (2008). *Stedenbouwkundige regels voor het bouwen* (De kern van de stedenbouw in het perspectief van de eenentwintigste eeuw, dl. 3). Amsterdam: SUN.

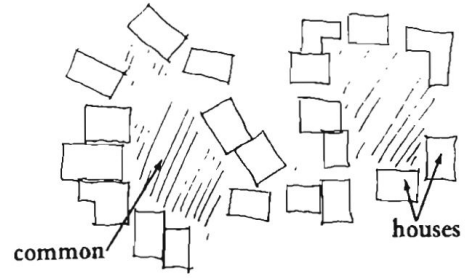
- Muratori, S. (1960). *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Roma: Istituto Poligrafico dello Stato.
- NRP Platform voor renovatie en transformatie. (2017, 22 november). *Oproep: wat zijn de beste renovaties en transformaties van 2017?* Geraadpleegd van: <http://www.nrp.nl/nieuws/oproep-wat-zijn-de-beste-renovaties-en-transformaties-van-2017/>
- Oldenburg, R. (1989). *The great good place*. Paragon House Publishers.
- PBL (2012). *Stedelijke verdichting: een ruimtelijke verkenning van binnenstedelijk wonen en werken*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Platform stad. (2017, 27 september). *Parkeernorm Den Haag beperkt bouw betaalbare woningen in binnenstad*. Geraadpleegd van: <http://www.platformstad.nl/parkeernorm-haag-beperkt-bouw-betaalbare-woningen-binnenstad/>
- Platform Wederopbouw. (2017). *Hoogkwartier*. Geraadpleegd van: <https://www.wederopbouwrotterdam.nl/nl/deelgebieden/hoogkwartier/>
- Reijndorp, A. (2012). *De 'rise of the creative class' en het einde van 'organization man': de veerkracht van de stad*. Eindhoven: Lecturis
- Rijke, M. (2017, 8 oktober). *Het ontwikkelen van de stad van de toekomst*. Geraadpleegd van: <https://www.mijnzakengids.nl/ontwikkelen-stad-van-de-toekomst/>
- Risselada, M. (1999). *The Space Between. Rearrangements, A Smithsonian's Celebration, OASE, 51, 46–53*. Rotterdam: NAi Publishers.
- Schaik, D., van (2017, 5 oktober). *Persoonlijke communicatie*. Rotterdam.
- Secchi, B. (2006). 'De contemporaine stad', in: *Dings, de STAD*, 291-303.
- Secchi, B. & Vigano, P. (2009). *Antwerp, territory of a new modernity (Explorations in/of urbanism, 2)*. Amsterdam: SUN.
- Sennett, R. (2013). *The Open City*. Geraadpleegd van: <https://www.richardsennett.com/documentdownload.axd?documentresourceid=2>
- Sennett, R. (2015, 27 november). *The world wants more 'porous' cities – so why don't we build them?* Geraadpleegd van: <https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/27/delhi-electronic-market-urbanist-dream>
- Sennett, R. (2017). *The open city*. In *The Post-Urban World: Emergent Transformation of Cities and Regions in the Innovative Global Economy*, 97.
- Stout, M. (2017, 12 mei). *Persoonlijke communicatie*. Rotterdam.
- Studio Public Realm. (2011). *Public Realm: Rotterdam Lijnbaan*. Delft: TU Delft.
- Teeffelen, J. van (2016, augustus). *Reflecties over het Laurenskwartier*. Geraadpleegd van: <http://www.wederopbouwrotterdam.nl/nl/gastbijdragen/wederopbouw-what-if/>
- Teerds, H., Habraken, J., & Havik, K. (2011). Define and Let Go. An interview with John Habraken. *Productive Uncertainty. Indeterminacy in Spatial Design, Planning and Management, OASE, (85), 8–16*.
- Teerds, P.J. (2017). *At Home in the World: Architecture, the Public and the Writings of Hannah Arendt* (Doctoral dissertation, Delft University of Technology).
- Terlouw, E. (1989). *Le musée imaginaire, het verhaal van een andere gedachte. Verbeelde orde, OASE, (26/27), 6–25*.
- Thissen, S. (2015, 18 mei). *Rotterdam: veel meer kan een mens niet verlangen. Essay over de weerbarstige relatie van Rotterdam met de wederopbouw*. Geraadpleegd van: <https://versbeton.nl/2015/05/rotterdam-veel-meer-kan-een-mens-niet-verlangen/>
- Tilman, H. (2017, 15 mei). *Lichte verdichting in Rotterdam verleidelijk perspectief*. Geraadpleegd van: <http://www.dearchitect.nl/architectuur/blog/2017/5/lichte-verdichting-rotterdam-verleidelijk-perspectief-101172564>

- Tilman, H. (2017, 14 augustus). *Nieuwe woningnood zet aan tot stedelijke experimenten*. Geraadpleegd van: www.dearchitect.nl/architectuur/blog/2017/8/nieuwe-woningnood-en-stedelijke-experimenten-101176933
- Urhahn. (2015). *Strategiewijzer voor binnenstedelijke transformatie*. Geraadpleegd van: <http://www.urhahn.com/strategiewijzer-voor-binnenstedelijke-transformatie/>
- Uytenhaak, R. (2005). *Dichtheid en ruimtelijke kwaliteit: Onderzoek verricht binnen het werkverband "MSc architecture and modernity"*. Delft: Publicatiebureau Bouwkunde
- Uytenhaak, R. (2008). *Steden vol ruimte: Kwaliteiten van dichtheid*. Rotterdam: 010.
- Verdonk, N., et al. (2009). *Intense laagbouw: Woningbouw in hoge dichtheden*. Groningen: Platform GRAS.
- Vervloesem, E., Dehaene, M., Goethals, M. & Yegenogly, H. (2016). Sociale poëtica: De architectuur van gebruik en toe-eigening. *OASE*, 96, 11-18. Rotterdam: NAI Publishers.
- Vigano, P. (2009). The Metropolis of the Twenty-First Century: The Project of a Porous City. *OASE*, 80, 91-107. Rotterdam: NAI Publishers.
- Weeda, F. (2016, 11 mei). *Red de Rotterdamse ruimte! Want het échte Rotterdam wordt met uitsterven bedreigd*. Geraadpleegd van: <https://versbeton.nl/2016/05/red-de-rotterdamse-ruimte/>
- Wienese, E. (2017). *Het Rotterdamse Dakenboek. Nieuw gebruik van dak en stad*. NAI Publishers.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Washington, DC: Conservation Foundation
- Wilms Floet, W. (2009). Hofjes van liefdadigheid. In Gameren, D. & Bemont, J. (Eds.) *Nieuwe open ruimte in het woonensemble: New open space in housing ensembles (DASH, 1)* (p.16-23). Rotterdam: Nai Uitgevers.
- Wilms Floet, W. (2016). *Het Hofje, Bouwsteen van de Hollandse Stad, 1400-2000*. Nijmegen: VanTilt
- Woude, H. van der, et al. (2012). *Community architecture in Nederland*. Bussum: Thoth.
- Zukin, S. (2010). *Naked city: The death and life of authentic urban places*. Oxford: Oxford University Press.

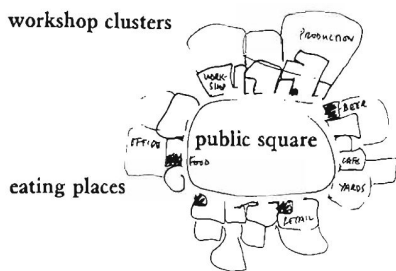
Appendix



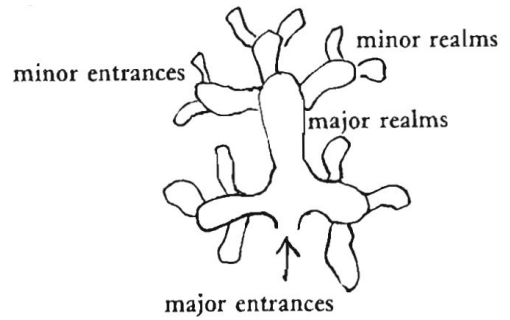
Patroon 67: Common land



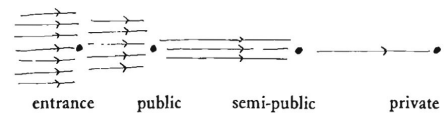
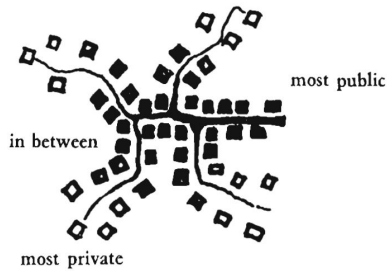
Patroon 37: House cluster



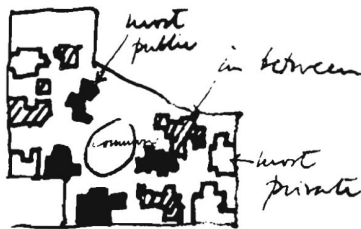
Patroon 41: Work community



Patroon 98: Circulation realms

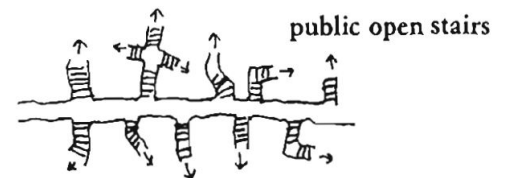


Patroon 127: Intimacy gradient

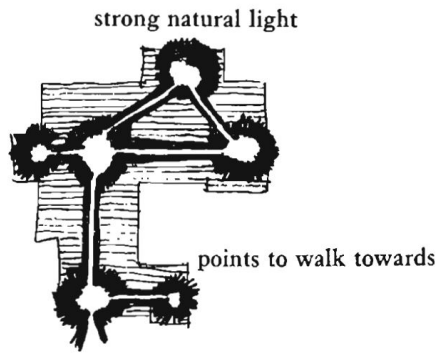


In one house cluster: private homes, public homes, and in-between.

Patroon 36: Degrees of publicness



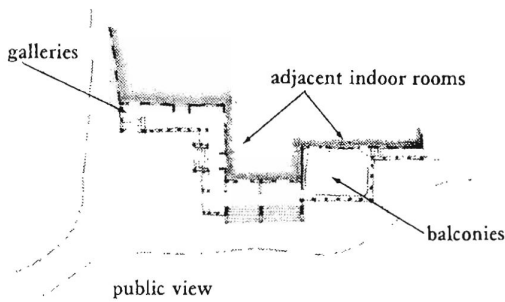
Patroon 158: Open stairs



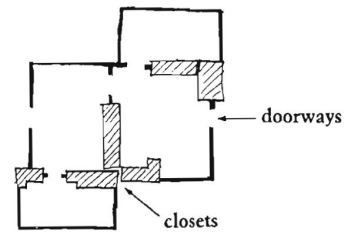
Patroon 135: Tapestry of light and dark



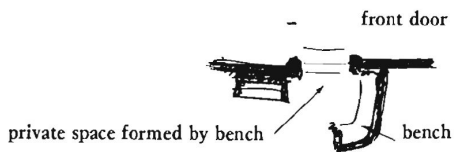
Patroon 165: Opening to the street



Patroon 166: Gallery surround

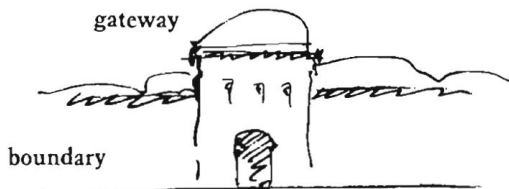


Patroon 198: Closets between rooms

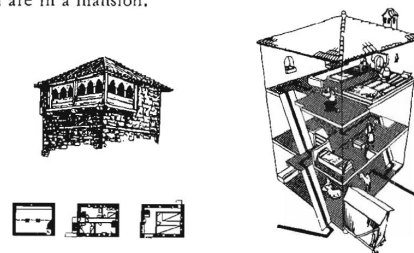


Patroon 242: Front door bench

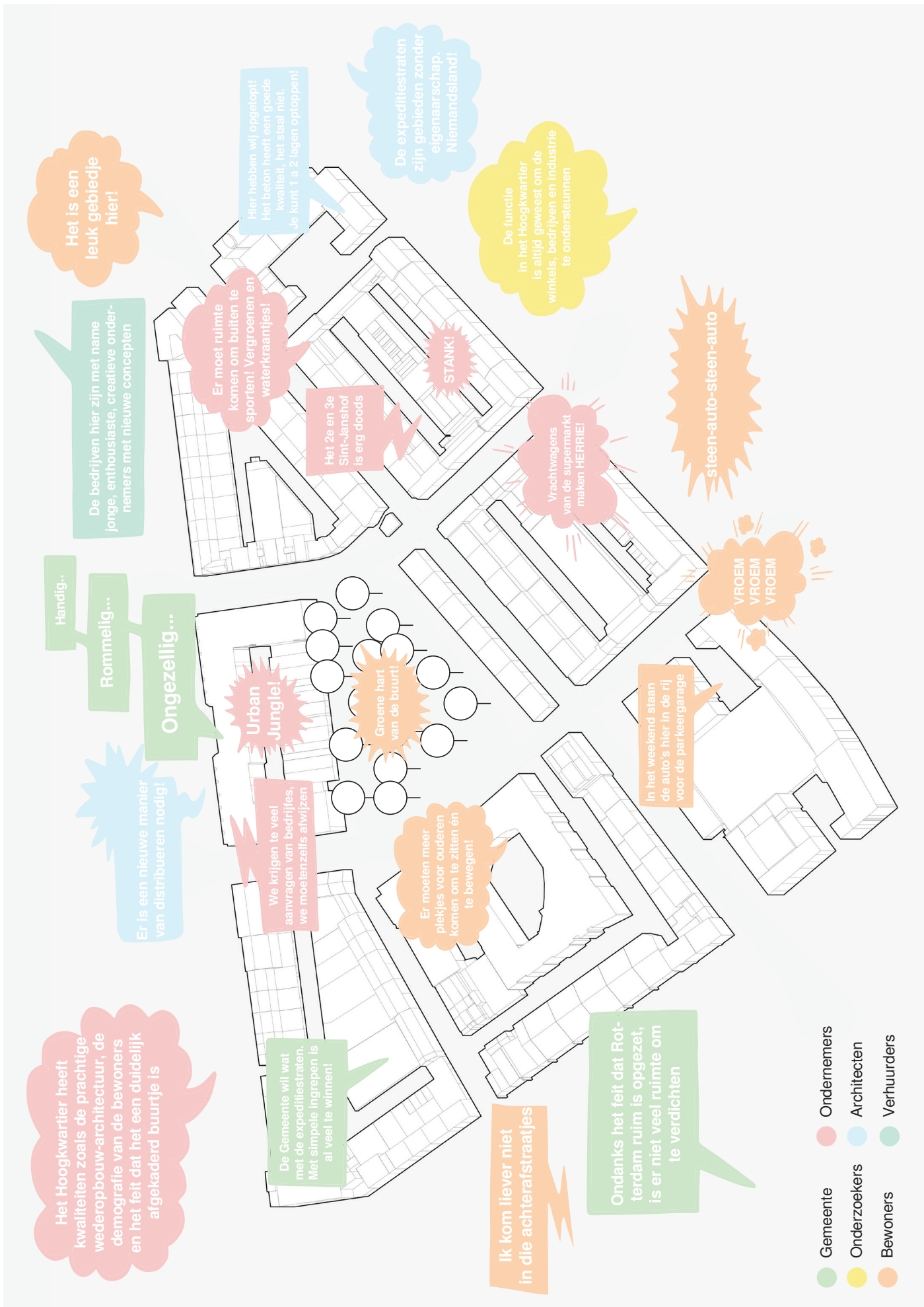
Towers, like floors can be much narrower than people realize. A building which is 12 feet square, and three stories high, with an exterior stair, makes a wonderful house. The rooms are so far apart, psychologically, that you feel as if you are in a mansion.



Patroon 53: Main gateways



Patroon 109: Long thin house



Veldwerk aan de hand van observaties, interviews en groeps gesprekken met verschillende betrokkenen in het Hoogkwartier

Beleidsplan Platform Wederopbouw Rotterdam

Een virtueel museum voor de wederopbouw



Versie januari 2018

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Missie
2. Doelstelling en urgentie
3. Doelgroepen en strategie
4. Huidige situatie en uitbreidingen
5. Duurzaamheid
6. Organisatie Platform Wederopbouw Rotterdam
7. Planning
8. Financiën
9. Beloningsbeleid
10. Marketing en communicatie in het kort

Inleiding

Platform Wederopbouw Rotterdam (PWR) is een stichting die als doelstelling heeft de kennis over de wederopbouw van Rotterdam onder een breed en divers publiek te verspreiden om daarmee enthousiasme en waardering voor deze periode te creëren en zo de beleving van en betrokkenheid bij de leef-, werk- en verblijfsomgeving in de stad Rotterdam positief te versterken. De website www.wederopbouwrotterdam.nl fungeert als de centrale informatiebron over de Rotterdamse Wederopbouw. Daaromheen worden meerdere activiteiten en programma's georganiseerd. De organisatie PWR heeft daartoe een stichting met een werkgroep, bestuur en Raad van Advies in het leven geroepen die zetelt in Rotterdam. Leden van deze organen hebben een grote betrokkenheid, netwerk en/of professioneel raakvlak met en interesse in het thema wederopbouw. Op dit moment bedraagt de reikwijdte van de stichting ruim 24.000 unieke bezoekers van de website, 650 lezers van de nieuwsbrief, 2000+ volgers op Facebook en honderden deelnemers aan rondleidingen. Platform Wederopbouw Rotterdam is reeds de meest complete en uitgebreide aanbieder van informatie over de wederopbouw in Rotterdam.

Aangezien de website en programmering zich tot op heden grotendeels richt op de Oostelijke Binnenstad en de publieke en gemeentelijke aandacht voor de wederopbouw in het jaar 2016 aangewakkerd is, wil het Platform Wederopbouw Rotterdam in 2017 starten met het uitbreiden van de website. Oftewel andere wijken exploreren, en het intensiveren van de aandacht voor en uitbreiden van de kennisoverdracht van de wederopbouwperiode in Rotterdam. Zoals bijvoorbeeld het opzetten van een stevig educatief programma, ontwikkelen en aanbieden van meer verschillende rondleidingen en lezingen, participatie van bewoners bij het onderzoek van nieuwe gebieden en samenwerkingsverbanden verder versterken met partners zoals Museum Rotterdam en de gemeente Rotterdam. Het Platform wil behalve wederopbouw kennis delen en waardering voor deze periode creëren, een actieve bijdrage kunnen leveren aan het debat over de ontwikkeling van wederopbouwgebieden in de stad die nu vaak –door gebrek aan collectieve kennis over de waarde van de wederopbouw architectuur- leidt tot sloop.

Platform Wederopbouw Rotterdam kent sinds haar oprichting een werkgroep die de huidige website heeft gerealiseerd en voor de continuering van de activiteiten tot op heden heeft gezorgd. Het platform bezit geen reguliere inkomsten, maar geniet sinds haar start financiële ondersteuning voor deelprojecten vanuit de gemeente Rotterdam en het Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Platform Wederopbouw Rotterdam zal substantieel meer subsidies en gelden moeten werven om de projectmatige uitbreiding maar tevens om de continuering van het bestaande programma te kunnen uitvoeren. Hiertoe is begin dit jaar een stichting opgericht. De stichting heeft een project-, beleids- en communicatieplan met begroting voor de komende twee jaar opgesteld. In aanloop van de ontwikkeling van deze plannen is een SWOT-analyse gedaan. Dit beleidsdocument geeft weer wat de doelen voor de komende jaren zijn en hoe de stichting deze doelen denkt te behalen.

I. Missie

De kennis, het koesteren van de geschiedenis én het hergebruik van een stad draagt bij aan een positieve waardering van de leefomgeving.

Aanleiding oprichting Platform Wederopbouw Rotterdam

In 1940 werd de historische binnenstad van Rotterdam in een kwartier tijd vernietigd.

Daarna volgde een lange periode van wederopbouw. Deze periode vormt het fundament voor de identiteit van Rotterdam; de mentaliteit van de wederopbouw wordt meer en meer als de ziel van het hedendaagse Rotterdam beschouwd.

Deze huidige herwaardering voor de wederopbouw van Rotterdam werd mede versterkt door de benoeming van de oostelijke binnenstad tot 'wederopbouwgebied van nationaal belang' door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van het ministerie OCW in de Visie Erfgoed en Ruimte van 2011.

In 2013 is naar aanleiding van deze visie, in opdracht van bureau Monumenten en Cultuurhistorie van de gemeente Rotterdam, een cultuurhistorische verkenning naar de oostelijke binnenstad uitgevoerd. De inhoud van deze verkenning was voor initiatiefnemers Astrid Karbaat (Gemeente Rotterdam, Stadsontwikkeling, bureau Monumenten & Cultuurhistorie) en Marco Stout (Rotterdams stadmaker e.a.) aanleiding om het verhaal van de wederopbouw van de oostelijke binnenstad naar een breder publiek te willen communiceren. Met dat doel voor ogen hebben zij het initiatief genomen en meerdere professionals en wederopbouwliefebbers bijeengebracht in een werkgroep om gezamenlijk het verhaal te ontsluiten door middel van een website en programmering. Dit was de geboorte van Platform Wederopbouw Rotterdam.

Met de steun van Bureau Binnenstad, Bureau Monumenten & Cultuurhistorie van de Gemeente Rotterdam en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed van het ministerie OCW en de medewerking van het Stadsarchief Rotterdam is vervolgens de website www.wederopbouwrotterdam.nl opgezet.

Van website tot huidige situatie

De website vertelt het verhaal van de wederopbouw van de oostelijke binnenstad van Rotterdam door middel van informatieve artikelen over gebeurtenissen en plekken aangevuld met persoonlijke verhalen over het leven van toen en nu in de wederopgebouwde stad. De website is rijk geïllustreerd met uniek materiaal uit diverse archieven en met actueel fotomateriaal dat de huidige situatie toont. De site oogt overzichtelijk en is fraai vormgegeven in subtiele kleuren en een helder lettertype. De sfeer lonkt naar de wederopbouw maar is stevig gestoeld in het heden.

De website wordt aangevuld met een programmering van rondleidingen, lezingen, publieksgesprekken en activiteiten op social-media. Een agenda van gerelateerde Rotterdamse of landelijke wederopbouwactiviteiten wordt bijgehouden op de website en gedeeld op social media.

Naast website en programmering zijn er meerdere samenwerkingsverbanden en –projecten met belangrijke spelers uit de stad op het gebied van culturele, historische, educatieve en sociale ontwikkeling ontstaan.

Zie eveneens hoofdstuk 4 en bijlage I.

De resultaten van de eerste opzet van het platform, zoals de bezoekersaantallen op de website en tijdens georganiseerde evenementen, de feedback en betrokkenheid, social media-aandacht en de ontstane samenwerkingen in de stad en informatie-aanvragen door individuen en organisaties zijn ver boven verwachting. De werkgroep ervaart, door haar werkzaamheden en ontmoetingen, een grote behoefte bij een groeiende groep mensen om meer te weten te komen over de wederopbouw van heel Rotterdam. Het platform is bovendien van mening dat de kennis, het koesteren van de geschiedenis én het hergebruik van een stad bijdraagt aan een positieve waardering van de leefomgeving. De wederopbouwperiode en haar nalatenschap is voor Rotterdam een essentieel onderdeel van deze geschiedenis. Dit heeft geleid tot de missie zoals in de volgende paragraaf omschreven.

Missie

Platform Wederopbouw Rotterdam heeft als missie een breed en divers publiek op duurzame en toegankelijke wijze kennis te laten maken met de wederopbouw van Rotterdam en bij te dragen aan waardering voor deze periode en de maatschappelijke discussie over identiteit, sociale cohesie en omgang met geschiedenis en haar betekenis voor de beleving van de stad vandaag.

Platform Wederopbouw Rotterdam is dé plek om meer te weten te komen over deze belangrijke periode in de geschiedenis van Rotterdam.

Meer specifiek betekent dit dat Platform Wederopbouw Rotterdam het leven en denken, persoonlijke verhalen, gebeurtenissen, de historie van monumenten, cultuur en kunst uit deze wederopbouwperiode wil bundelen, toegankelijk maken en overdragen door middel van toegankelijke, enthousiasmerende informatie en programma voor jongeren, ouderen, scholieren, inwoners en bezoekers van de stad Rotterdam. Door middel van deze informatie en programma wordt de kwaliteit en de cultuurhistorische waarde van de wederopbouw tot een vanzelfsprekendheid gemaakt. Het platform biedt daarmee veel meer dan alleen een historische terugblik. Het wil juist actief bijdragen aan het debat over de stad van nu

2. Doelstelling en urgentie

Doelstelling

Platform Wederopbouw Rotterdam is een platform voor iedereen. Platform Wederopbouw Rotterdam wil een breed en divers publiek op een laagdrempelige manier kennis laten maken met de wederopbouw van Rotterdam. Het motto daarbij is: ken de geschiedenis van jouw stad!

Het platform heeft als doelstelling het in kaart brengen van deze genius loci (eigenheid) en deze kennis over de wederopbouwperiode op verschillende manieren onder een brede groep mensen te verspreiden zodanig dat enthousiasme en waardering voor deze periode gecreëerd wordt en daarmee de beleving van en betrokkenheid bij hun leef-, werk- en verblijfsomgeving positief versterkt wordt.

Meer specifiek hoopt Platform Wederopbouw Rotterdam bij te dragen aan het ontdekken van en het nadenken over de geschiedenis van Rotterdam en daarmee aan de maatschappelijke discussie over identiteit, sociale cohesie en de functie van geschiedenis hierin. De activiteiten van het platform dragen bij aan de collectieve herinnering van de wederopbouw en aan het opnieuw betekenis geven van deze tijdlaag.

Tevens ambieert Platform Wederopbouw Rotterdam de positie van kennis- en informatieverschaffer in publieke en politieke discussies met betrekking tot wederopbouw. Veel ideeën over (hedendaagse) stadsontwikkeling hebben hun wortels in de wederopbouw. Daarom volgen en bieden we een platform aan de discussies van stadsmakers en hedendaagse (architectuur)historici, die op basis van de wederopbouwgeschiedenis publiceren over het Rotterdam van nu.

Urgentie

Er is momenteel veel belangstelling voor de wederopbouwperiode. Zo vierde Rotterdam de stad in 2016, ofwel wat Rotterdam is geworden na 75 jaar wederopbouw en worden meerdere gebouwen van de wederopbouw momenteel gerenoveerd en/of herbestemd. Zo zullen De Lijnbaan, het gebouw van de Rotterdamsche Bank aan de Coolsingel, het gebouw van de Nederlandsche Handelsmaatschappij aan de Blaak en het Vrije Volk gebouw aan de Slaak in oude luister worden hersteld. In andere delen van de stad zoals Baankwartier, Westerwagenstraat en Boompjes moet wederopbouwarchitectuur juist plaatsmaken voor nieuwbouw. In de komende jaren zullen meer wederopbouwgebouwen ter discussie worden gesteld aangezien veel gebouwen het einde van hun looptijd naderen. Als platform willen wij de historische relevantie in deze discussie versterken waarbij we betekenis zoeken in de bestaande context. De kracht van het bestaande is de basis voor het verhaal van de toekomst.

Een ander urgent punt is de mogelijkheid om nu nog de verhalen, van een generatie mensen die de wederopbouw hebben meegemaakt, op te tekenen. Deze mensen zijn allen ouder dan 70 jaar.

Tot op heden zijn er uiteraard veel publicaties verschenen over de wederopbouw van Rotterdam. Deze uitgaves zijn vaak bijzonder gedateerd en vanuit een bepaald ideologisch perspectief geschreven. Blijstra's monumentale 'Rotterdam: stad in beweging' is één lofzang op de moderne architectuur en stedenbouw; meer traditioneel georiënteerde architecten komen nauwelijks aan bod.

Verder zijn de meeste publicaties voor architecten en kunsthistorici bedoeld. Ze missen de bewoners en gebruikers van de stad. De publicaties die de geschiedenis gecombineerd hebben met verhalen en beschouwingen vanuit andere perspectieven betreffen vaak een enkel gebouw (bijv. 50 jaar De Doelen, of gebouw De Heuvel) of een kleiner gebied (60 jaar Lijnbaan). De website plaatst eerdere publicaties in een context en laat zien hoe ook de tijdgeest bepaalt hoe we naar de wederopbouwperiode kijken.

Ook op internet is de informatie schaars, erg gefragmenteerd en zelden feitelijk betrouwbaar voor wat betreft architecten, datering etc.

Er was vooralsnog geen centrale bron voor handen voor de brede doelgroep die wij willen bereiken met ons initiatief. De gemeente onderschrijft dit manco, erkent het belang van het initiatief en heeft daarom op haar website reeds een duidelijke link naar de website van het platform aangebracht. Door de combinatie van betrouwbare informatie, hedendaagse teksten, historische en actuele fotografie en verhalen van Rotterdammers is de website daadwerkelijk geschikt voor een brede doelgroep.

3. Doelgroepen en strategie

Doelgroepen

Platform Wederopbouw Rotterdam richt zich over het algemeen op een zeer brede en diverse groep: van oudere en jongere inwoners of werknemers van Rotterdam tot liefhebbers van de stad en geschiedenis, van scholieren die meer informatie zoeken voor een spreekbeurt over de wederopbouw tot ouderen die de wederopbouw hebben meegemaakt en van professionals geïnteresseerd in geschiedenis en architectuur tot een (nieuwe) bewoner die meer wil weten over het ontstaan van zijn of haar woonwijk.

Ook de (internationale) bezoekers van de stad zijn een belangrijke doelgroep. Wij zijn ervan overtuigd dat het verhaal van het bombardement en de wederopbouw ook voor buitenlandse bezoekers interessant is.

Op advies van onder andere Stadsontwikkeling/Bureau Binnenstad van de Gemeente Rotterdam is de website daarom geheel tweetalig (NL/ENG) opgezet.

Strategie

Het verspreiden van kennis begint bij het zoeken en in kaart brengen van alle informatie. Platform Wederopbouw Rotterdam gaat de komende jaren de informatie en verhalen van de huidige website op soortgelijke wijze uitbreiden met andere wederopbouwgebieden in Rotterdam. Archief- en architectuurhistorisch onderzoek in Rotterdamse - en landelijke databases, interviews met bewoners en cultuurhistorische verkenningen liggen hieraan ten grondslag.

Daarnaast ontwikkelt het platform parallel aan deze onderzoeken en interviews een locatie gerelateerd programma voor bewoners en ondernemers om deze betrokkenen van wederopbouwgebieden te informeren, te enthousiasmeren om te participeren door o.a. het delen van informatie, verhalen en beeldmateriaal.

Er is een communicatieplan opgesteld om te zorgen dat de kennis en randprogrammering de doelgroepen bereikt en de zichtbaarheid en samenwerkingsverbanden binnen de stad vergroot. Hierin is onder andere uitgewerkt op welke wijze het platform mensen aan zich wil binden en blijvend gaat informeren.

Onderdeel van het communicatieplan is eveneens een jaarlijkse pr-kalender voor actieve bijdragen aan lezingen, rondleidingen, debatten en andere activiteiten. Voor deze activiteiten zal de samenwerkingen met partijen in de stad op het gebied van marketing (zoals Rotterdam Partners), publiciteit (zoals Rotterdam Festivals, het AD, Havenloods, Archined), stadsontwikkeling (zoals bureau Binnenstad, AIR), cultuur & geschiedenis (zoals Museum Rotterdam, ZigZagCity) versterkt worden.

Een educatief programma voor basis- en middelbaar onderwijs zal de komende twee jaren ontwikkeld worden om daarmee de jongere inwoners van Rotterdam bewust kennis te laten nemen van de wederopbouwperiode.

SWOT

Platform Wederopbouw Rotterdam heeft voor haar beleidsplan een SWOT analyse uitgevoerd. Hiermee is duidelijk waar de focus voor kansen en bedreigingen van de stichting de komende jaren ligt. Eén van de accenten komt te liggen op het consolideren van de stadsbrede aandacht voor de wederopbouw van de afgelopen periode bij stadsmakers, inwoners en bezoekers. Dit zal de voornaamste taak zijn voor het bestuur van Stichting Platform Wederopbouw Rotterdam.

4. Huidige situatie en uitbreidingen op hoofdlijnen

In 2015 en 2016 heeft Platform Wederopbouw Rotterdam reeds meerdere doelen kunnen verwezenlijken:

1. Een website met informatieve artikelen over gebeurtenissen en plekken in de oostelijke binnenstad van Rotterdam aangevuld met verhalen van bewoners over het leven van toen en nu in de wederopgebouwde stad.
2. Een programmering van rondleidingen in de oostelijke binnenstad van Rotterdam, lezingen, publieksgesprekken, activiteiten op social media. De ontwikkelde rondleidingen in de oostelijke binnenstad en door de expeditiestraten van de Rotterdamse binnenstad krijgen veel waardering. Mensen komen op plaatsen waar ze nog nooit zijn geweest en horen verhalen die ze nog niet kennen, zelfs al wonen ze reeds jaren in de stad. Zij kregen van de gidsen Anne Beeksma en Paul Groenendijk de geschiedenis van de gebouwen, kunstwerken en straten te horen. De werkgroep gaf tevens speciale themarondleidingen. De werkgroep werd geregeld benaderd voor het geven van lezingen aan buurtbewoners en geïnteresseerden in de wederopbouw in samenwerking met o.a. RADAR, Bibliotheek Rotterdam, het Historisch Genootschap Roterodamum en op landelijke conferenties over erfgoed.
3. Samenwerkingsverbanden en –projecten met belangrijke spelers uit de stad op het gebied van culturele, historische, educatieve en sociale ontwikkeling. Een bijzonder voorbeeld in deze is de rondleiding die wij gaven in samenwerking met Vluchtelingenwerk in het Hoogkwartier. Met open mond hoorden en zagen statushouders de overeenkomst tussen Rotterdam en hun eigen platgebombardeerde steden.

Zie Bijlage I voor volledig overzicht samenwerkingsverbanden en -projecten in 2015 en 2016.

Het plan voor de komende twee jaar is als volgt samen te vatten:

1. Een uitbreiding van de website tot de gehele wederopgebouwde Rotterdamse binnenstad inclusief het Zomerhofkwartier en het wederopbouwdeel van Kralingen met gebieden, persoonlijk verhalen, gebeurtenissen, thema's, agenda, verwijzingen, gastbijdragen en educatie
2. Een voortzetting en uitbreiding van de programmering van rondleidingen, lezingen, activiteiten en een stevig educatief programma voor basisscholen en middelbaar onderwijs in de gehele wederopgebouwde Rotterdamse binnenstad inclusief het Zomerhofkwartier en het wederopbouwdeel van Kralingen
3. Een voortzetting en uitbreiding van samenwerkingsverbanden en –projecten met belangrijke spelers uit de stad op het gebied van culturele, historische, educatieve en sociale ontwikkeling

Zie het projectplan voor de uitgebreide en gedetailleerde plannen.

5. Duurzaamheid

Duurzaamheid is essentieel voor het project. Het platform wordt het verzamelpunt van alle mogelijke content over de wederopbouw in Rotterdam en staat daarmee voor de toekomst. De werkgroep heeft het committent gegevens om in ieder geval de komende vijf jaar een activatie van de website en programmering te waarborgen. Aangezien het de intentie is het platform voor de lange termijn te borgen is een belangrijk onderdeel het verwerven van bekendheid en een vanzelfsprekende plaats binnen de gemeentelijke marketing en geschiedschrijving van de stad. Er zal tevens continue worden gezocht naar (vooral ook jongere) mensen met een betrokken, professionele houding en inhoudelijke kennis om het platform te versterken. Het Stadsarchief heeft aangegeven dat de content te allen tijde bij hen gearchiveerd kan worden en door de gemeentelijke afdeling Monumenten alsook het RCE wordt gegarandeerd dat in de toekomst de inhoud van de website blijft bestaan en de inhoud vindbaar blijft.

6. Organisatie stichting Wederopbouw Rotterdam

Ten behoeve van de lange termijn doelen is in februari 2017 de stichting Platform Wederopbouw Rotterdam opgericht. De stichting beheert de rechten van de content, zorgt voor transparantie om voldoende fondsen te werven en vormt het draagvlak voor de activiteiten en doelstellingen van Platform Wederopbouw Rotterdam.

De mensen betrokken bij het platform hebben allen het commitment uitgesproken voor een langere periode betrokken te zijn. De werkgroep heeft de intentie om het platform voor lange tijd actief te houden. Daarbij zal de werkgroep continue op zoek zijn om mensen te betrekken bij het platform en daarmee de continuïteit te waarborgen.

Bestuur stichting Platform Wederopbouw Rotterdam:

- Marco Stout, voorzitter
- Rob Lugtenburg, penningmeester
- Ninke Happel, secretaris

Raad van Advies:

- Anita Blom (RCE)
- Kees Vrijdag (voorzitter stichting Aan den Slag)
- Wijnand Galema (architectuurhistoricus)
- Siebe Thissen (CBK Rotterdam)
- Jantje Steenhuis (Stadsarchief)

Platform Wederopbouw Rotterdam heeft de ambitie de Raad van Advies uit te breiden met Astrid Sanson en Michelle Provoost.

Werkgroep Platform Wederopbouw Rotterdam:

- Redactie: Paul Groenendijk, Astrid Karbaat (Bureau Monumenten), Marco Stout, Rinus van Dam, Inge Hagenbeuk
- Teksten: Paul Groenendijk (onderzoek en teksten), Anne Beeksma (tijdelijk op achtergrond) en Inge Hagenbeuk (interviews)
- Vertaling Engels: Billy Nolan
- Fotografie recente situatie: Marlies Lageweg
- Onderzoek: Paul Groenendijk, Amanda Terpstra, Hedwig van der Linden e.a.
- Ontwikkeling website: Rinus van Dam
- PR en communicatie: Marlies Lageweg, Inge Hagenbeuk, Amanda Terpstra
- Organisatie en ontwikkeling activiteiten platform: complete werkgroep

Het bestuur vergadert ten minste 3 maal per jaar. Tijdens deze vergadering worden zij door de werkgroep geïnformeerd over de stand van zaken van het project. Eenmaal per jaar wordt het beleidsplan herijkt en begroting goedgekeurd.

De Raad van Advies komt minimaal 1 maal per jaar bij elkaar en wordt betrokken bij het beleid van Stichting Platform Wederopbouw Rotterdam. Zij brengt hiervoor adviezen uit en formuleert voorstellen omtrent het beleid inzake inhoud en koers.

De werkgroep komt maandelijks bijeen om lopende zaken te bespreken. Uitstaande taken worden aan de hand van expertise en tijd verdeeld onder de leden.

7. Planning

Zodra financiering gerealiseerd is kan worden gestart met de verschillende onderdelen van het project.

Website

De werkzaamheden aan de website worden per gebied gerealiseerd. De doorlooptijd van de realisatie van elke fase is maximaal vier maanden. Het streven is in najaar 2017 met fase I te beginnen en alle fases opeenvolgend maar met een zekere overlap te realiseren. Elke fase bestrijkt een gebied (gebouwen en persoonlijke verhalen) en enkele gebeurtenissen. Vervolgens wordt alles vertaald in het Engels en daarna wordt de content geplaatst op de website. Tijdens elke fase voor de website wordt een randprogrammering op locatie (met bewoners en ondernemers) georganiseerd. Hiervoor worden pr-momenten ingepland. Het streven is om de website op 18 mei 2019 (Opbouwdag) volledig te hebben.

Parallel aan de realisatie van de gebieden lopen de werkzaamheden met algemeen wederopbouw karakter zoals gebeurtenissen, thema's, bijhouden van de agenda, verwijzingen, gastbijdragen, en het educatieve deel van de website.

Programmering

De algemene programmering in stad of land, zoals lezingen, rondleidingen, netwerkbijeenkomsten, discussies en tentoonstellingen, zal ingepland worden gedurende het jaar. Daar waar het platform deze zelf initieert zal een spreiding over het jaar betracht worden.

Het gebiedsoverstijgende educatieve programma wordt ontwikkeld, getoetst en geëvalueerd met enkele Rotterdamse onderwijsinstellingen, docenten en leerkrachten. Het streven is om het educatieve programma in het schooljaar 2018-2019 te kunnen aanbieden.

Samenwerkingsverbanden en –projecten


Tevens lassen we tijd en middelen in om te kunnen participeren in spontane of algemene programmering in co-creatie, te denken valt aan de Opbouwdag in samenwerking met stADS!, buurtinitiatieven tijdens het onderzoeken en in kaart brengen van een gebied, schoolprojecten of anders.

8. Financiën

De forse uitbreiding van de website, het opzetten van een gefundeerde en inhoudelijke randprogrammering en het bijhouden en volgen van relevante gebeurtenissen vergt een flinke investering in tijd. Met name het onderzoek plegen naar en lezen van krantenberichten, opinieartikelen en architectuurhistorische beschrijvingen, het speuren naar oude en op verschillende wijze gedocumenteerd (beeld)materiaal, het houden van interviews, het schrijven van alle verhalen, het fotograferen van alle gebouwen en gebieden is zeer arbeidsintensief maar noodzakelijk om de kwaliteit te leveren die het Platform voor ogen heeft. Sinds de lancering van de website, die bekostigd is door de gemeente en het Rijksdienst voor Cultuur en Erfgoed, heeft de werkgroep vrijwillig en kostenloos alle activiteiten en organisatie op zich genomen. Voor de volgende stap is besloten een stichting op te richten en geld te werven op meer plaatsen dan gemeente en Rijksdienst voor Cultuur en Erfgoed alleen, al heeft de gemeente Rotterdam, Bureau Binnenstad, en bureau Monumenten en Cultuurhistorie toegezegd het Platform financieel en met inhoudelijke mankracht te willen blijven ondersteunen.

De stichting heeft nog geen vermogen. De intentie is gelden te werven die voor de concrete plannen, zoals hierboven beschreven bij punt 4, gebruikt zullen worden. Enkele werkzaamheden op de begroting zijn onafhankelijk van de projecten. De stichting houdt ook rekening met deze werkzaamheden ten behoeve van de continuïteit van het platform. Het eerste jaarverslag en jaarrekening zullen na 31 december 2017 opgemaakt worden.

Stichting Platform Wederopbouw Rotterdam is en blijft de eigenaar van de website. In de kostenraming van de eerste fase is het technisch beheer voor vijf jaar opgenomen bestaande uit het up to date houden van de content van de website, het plaatsen van nagekomen bijdragen van derden en technisch onderhoud van de website.



In de bijgevoegde begroting treft u een compleet overzicht van de verwachte en te maken kosten voor de opschaling van de website, de programmering en het platform.

9. Beloningsbeleid

De stichting heeft tot op heden geen mensen in loondienst. De organisatie bestaat uit een vaste werkgroep, bestuur en een Raad van Advies. Bij activiteiten wordt zoveel mogelijk een beroep op vrijwilligers gedaan. De stichting neemt de principes van de Governance Code voor Cultuur in acht.

Werkgroep

De werkgroep verricht de lopende werkzaamheden zoals overleggen, beleids- en projectplannen schrijven en concepten bedenken tot op heden en in de komende anderhalf jaar vrijwillig en onbezoldigd. Leden van de werkgroep kunnen wel voor gerichte activiteiten zoals artikelen en verhalen schrijven, website aanpassen, fotografie, rondleidingen en lessen geven een factuur, na offerte en goedkeuring van de voorzitter en/of penningmeester, indienen. Hierbij houdt de stichting en haar werkgroep het culturele uurtarief van € 45,- per uur aan.

Bestuur

Het bestuur van de stichting ontvangt geen beloning. Het Huishoudelijk Reglement van de Stichting schrijft voor dat de bestuursleden ook geen vacatiegeld mogen vragen. Bestuursleden zijn wel gerechtigd onkostenvergoeding te ontvangen.

Raad van Advies

De leden van de Raad van Advies vervullen hun functie eveneens onbezoldigd.

Vrijwilligersvergoeding

De stichting tracht de activiteiten die zij organiseert zoveel mogelijk met vrijwilligers te organiseren. Indien het niet lukt om onbetaalde krachten te organiseren, houdt de stichting een vergoeding aan in overeenstemming met de norm: maximaal €4,50 per uur voor een vrijwilliger van 23 jaar of ouder en maximaal €2,50 per uur voor een vrijwilliger jonger dan 23 jaar.

10. Marketing en communicatie in het kort

De marketing en communicatie van het platform speelt een belangrijke rol in het project. Het onder de aandacht brengen en houden van het platform bij de diverse doelgroepen is essentieel voor het slagen van het project. Voor het genereren van publiciteit is een plan opgezet waarbij de bekendheid van het platform prioriteit heeft. Hierbij wordt in ieder geval gebruik gemaakt van de volgende media:

- Huis-aan-huis vouwkrant over de wederopbouw in elk gebied
- Een lanceringsbijeenkomst in elk gebied met rondleidingen, activiteiten en lezingen
- Inzet van social media om continue relevantie te tonen
- Publicaties in lokale media
- Reguliere digitale nieuwsberichten

Omdat de website ook voor educatieve doeleinden een goede informatiebron is, wordt o.a. gedacht aan een postercampagne op scholen, bibliotheken etc., en het gericht benaderen van opleidingen en verenigingen.

Platform Wederopbouw Rotterdam werkte het afgelopen jaar reeds aan haar bekendheid en haar relaties. Dit resulteert in zinvolle samenwerkingsverbanden met andere organisaties zoals RADAR, Verhalenhuis Belvedere en Museum Rotterdam, in steeds meer belangstelling en waardering voor het project en in een grote groep trouwe volgers op Facebook en media-aanvragen van Radio Rijnmond, Gers, Vers Beton etc.