#1 SEPTEMBER 2016

R&T

RENOVATIE EN TRANSFORMATIE MAGAZINE

HOGESCHOOL ROTTERDAM

Foto: Matthijs Geleijnse

Geel is tijdelijk

HET TEAM

Wat betekent transformatie en renovatie voor gebouwen en haar omgeving? En wat komt er allemaal kijken bij transformatie en renovatie?

De minor Renovatie en Transformatie wordt gevolgd door studenten met diverse studierichtingen, van verschillende onderwijsinstituten, zowel in Nederland als in België.

We bundelen onze kennis om zo de vraagstukken van de toekomst aan te pakken. Deze minor geeft ons niet enkel de kans om ons werkveld te verbreden maar het geeft ons ook inzicht in oude technieken en hoe we de bestaande omgeving kunnen herwaarderen.

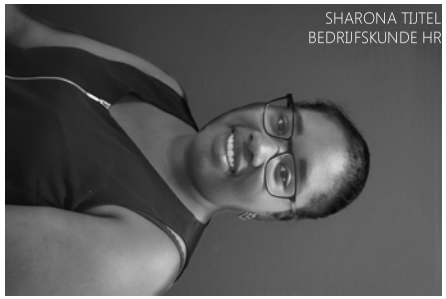
Dit magazine is het eerste product dat voortkomt uit het eerste jaar dat de minor Renovatie & Transformatie gevolgd kan worden. Wij wensen u veel leesplezier!

Minor Renovatie en Transformatie

NICK SCHREUDER
BOUWMANAGEMENT AVANS

CHARLOTTE GEERTS
BOUWKUNDE AVANS

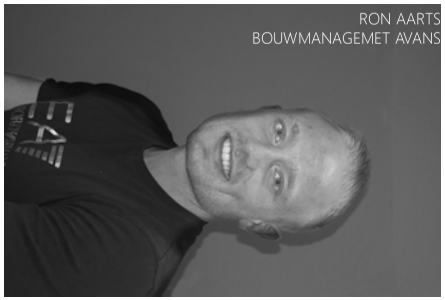
JASPER VAN DEN BERG
BOUWKUNDE HR


SHARONA TIJTEL
BEDRIJFSKUNDE HR

CHANTAL VAN SANTEN
VASTGOED EN MAKELAARDIJ HR

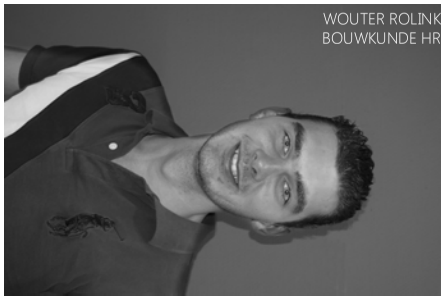
LARA MAES
TOEGEPASTE ARCHITECTUUR BRUGGE

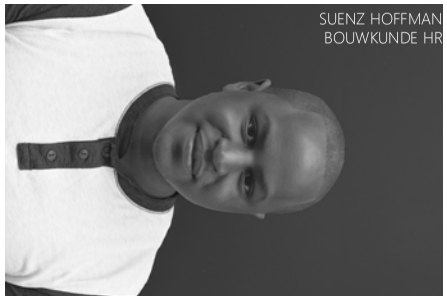
LIS VAN DE LEUR
VASTGOED EN MAKELAARDIJ SAXION


RON AARTS
BOUWMANAGEMET AVANS

IDO PIJNENBURG
TECHNISCHE BEDRIJFSKUNDE

NICK MULDER
BOUWKUNDE HR


WOUTER ROLINK
BOUWKUNDE HR


SUENZ HOFFMAN
BOUWKUNDE HR

JOEP BURGERHOF
BOUWMANAGEMENT AVANS

MATTHIJS GELEIJNSE
BOUWKUNDE HR

Foto: Lara Maes

Design & Build

Eindhoven leeft!

R&T Magazine is een uitgave van Hogeschool Rotterdam door de minor renovatie en transformatie 2016-2017.

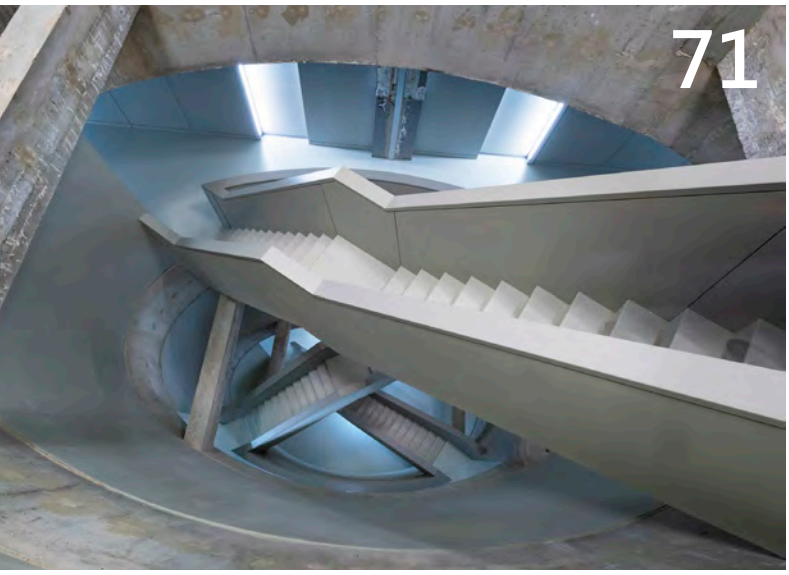
Cover, editeur, inhoudsopgave: Matthijs Geleijnse, Halil Çetinkaya, Lara Maes **Layout Interview:** Sharona Tijtel **Layout projectanalyse:** Lis Van De Leur, Charlotte Geerts **Layout excursie:** Fleur Huisman, Savan Narain

©2016 Artikelen uit R&T. Alleen met schriftelijke toestemming van de initiatiefnemers worden overgenomen. Het ongevraagd opsturen van tekst en/of foto's geschiedt op eigen risico.

Fotografie cover: Lara Maes

INHOUD

Van klushuis tot *droomhuis*



Excursie Rotterdam *p.12*

Transformatie Entrepotgebouw *p.14*

Een belangrijk project voor ons bureau *p.18*

De Hofbogen *p.20*

Is een groendak de oplossing? *p.24*

Design & Build *p.28*

Samenwerking & vertrouwen *p.34*

Het succes van Katendrecht *p.38*

Van klushuis tot droomhuis *p.42*

SS Rotterdam *p.46*

Woongold *p.50*

Een bouwbedrijf in de crisis *p.52*

Samenwerken in de tijdelijkheid *p.54*

Wonen in een pakhuis? *p.58*

Interview met Robert Platje *p.62*

De fabriek van Delfshaven *p.64*

Excursie Eindhoven *p.70*

Wonen in de verboden stad *p.72*

Een nieuw jasje van 100 miljoen *p.78*

Renovatie en transformatie, een leuk en uitdagend vak *p.82*

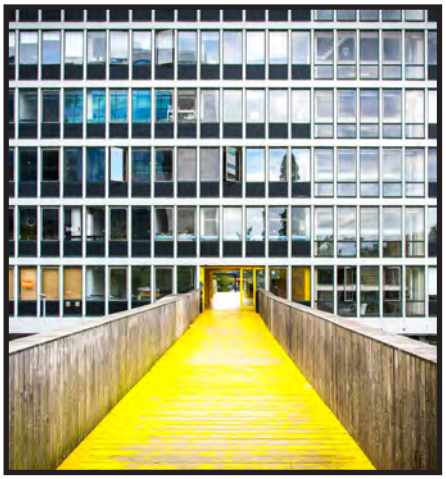
ROTTERDAM

Met meer dan 600.000 inwoners is Rotterdam de op een na grootste stad van Nederland. Een stad die na het bombardement in 1940 volledig heropgebouwd werd. Dit werd mogelijk gemaakt dankzij stadsarchitect W.G. Witteveen. Hij haalde alle voordelen uit de gebeurtenissen om van Rotterdam een levendige metropool te maken.

Foto: Lara Maes

ROTTERDAM

EXCURSIE



1. Schieblock. Start rondleiding met UrbanGuides

2. Luchtsingel. Verbinding tussen Rotterdam Noord en Rotterdam Centrum.

3. Het voormalige Hofpleinspoorviaduct. Nu de Hofbogen met verschillende ondernemers.

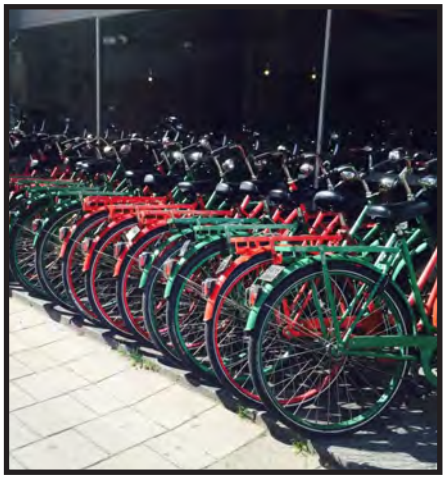
4. De dakakker bovenop het Schieblock, hier kan je groenten kweken.

5. Winkelcentrum Entrepot.

6. Theater Walhalla.

7. The Fenix Food Factory.

8. SS Rotterdam aan de Kop van Zuid.



9. Terug naar huis.

Vrij
ENTREPOT
TE HUUR
Lunchroom
met
terras
240 m2
50 m²
tot
500 m²
TE HUUR
Horeca

Transformatie Entrepotgebouw

Van opslag naar winkels, horeca en woningen

Het Entrepotgebouw heeft in 1997 een ingrijpende transformatie doorgemaakt van een pakhuis met een rijke geschiedenis, naar een combinatie van woningen, winkels en horeca. Dit heeft niet alleen effect gehad op het bouwwerk zelf maar ook op zijn omgeving.

Historie van het Entrepotgebouw

Het Entrepot is tussen 1875-1879 gebouwd in een utilitaire eclectische bouwstijl op initiatief van L. Pincoffs en H.A. Then-Bergh, de directeuren van de in 1872 opgerichte Rotterdamse Handels Vereniging (R.H.V.) en is ontworpen door architectenbureau G.J. Morre en Co. Het Entrepotgebouw fuctoneerde tot 1990 als pakhuis, gelegen aan de binnenhaven. Het pakhuis, ook wel genoemd 'De Vijf Werelddelen' bestaat uit vijf delen, genoemd naar de vijf werelddelen: Afrika, Europa, Amerika, Azië en Australië.

Een entrepot was een economische douaneregeling, bestemd voor de belastingvrije opslag van transitogoederen. In een vrij entrepot konden handelaren goederen opslaan, die niet direct voor Nederland bestemd waren, zonder invoerrechten te betalen. Koning Willem I had een belangrijk aandeel bij de wettelijke totstandkoming van deze vrije entrepots in 1828. Dit systeem legde de basis onder het succes van Rotterdam als transitohaven. Het Entrepotgebouw is daarmee een belangrijke monument van het succesverhaal van de Rotterdamse haven. Eén van de uitgangspunten bij de transformatie was daarom het behoud van de historische waarde van het gebouw.

Transformatie

Aan het einde van de twintigste eeuw vervulde het Entrepotgebouw niet meer de functie van opslagplaats. Hierom is besloten het gebouw te transformeren. Met behulp van een prijsvraag ontstond het idee om de functies wonen, werken, recreëren en winkelen te combineren.

In het Entrepotgebouw zouden op de begane grond restaurants en winkels komen, terwijl op de overige verdiepingen woningen en kantoren gerealiseerd zouden worden.

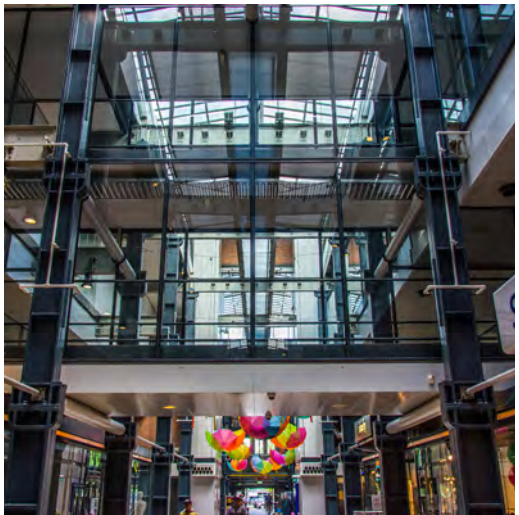
Het oorspronkelijke idee was dat plaatselijke allochtone winkeliers op de begane grond een stand konden huren om hun producten aan te bieden. Na de transformatie was er echter weinig animo, waardoor het pand grotendeels leeg kwam te staan. Totdat de supermarktketen Konmar besloot zich hier te vestigen. Vandaag de dag heeft Jumbo hier de grootste supermarkt van de omgeving. Ook zijn er veel restaurantjes te vinden, zoals Restaurant Okay, Eetcafe Pirates, Restaurant Safir en een Toko Express.

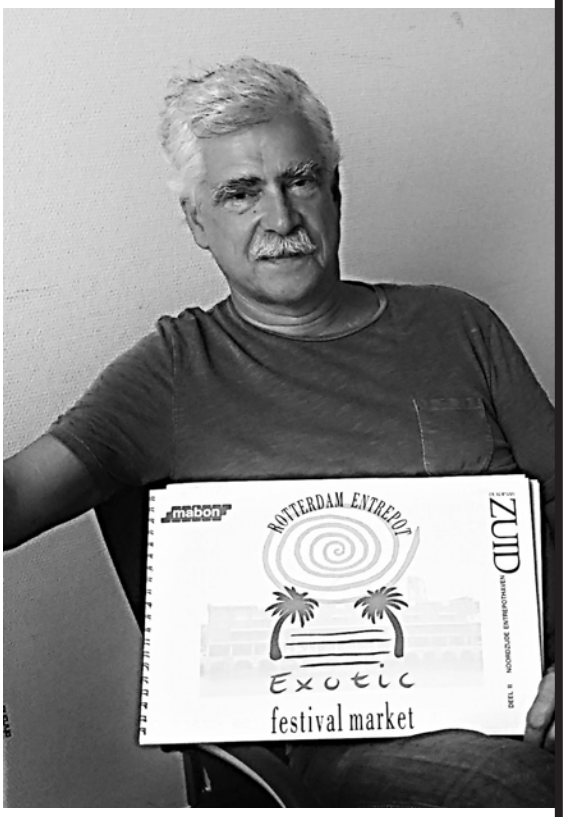
Het Entrepotgebouw is een belangrijke monument van het succesverhaal van de Rotterdamse haven.

De lofts en kantoren op de verdiepingen zijn vanaf zowel buiten als van binnen te bereiken. Buiten het gebouw bevinden zich glazen trappenhuizen met liften. Op de verdieping loopt een galerij, met een wand van glas. Ook het dak bestaat voor een groot gedeelte uit glazen panelen, wat zorgt voor voldoende lichtinval in de woningen. Buiten het dak is er tijdens de transformatie vrijwel niets veranderd aan de constructie. De draagconstructie bestaat uit gietijzeren kolommen. Voor de brandveiligheid zijn op elke kolom meerdere sprinklerinstallaties geplaatst, om de kolom te kunnen koelen. De vijf verschillende werelddelen worden gescheiden door brandmuren met een dikte van 44 centimeter. Onder een gedeelte van het gebouw bevindt zich een parkeergarage met 107 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage is niet toegankelijk voor bezoekers, maar uitsluitend voor mensen die in het Entrepotgebouw wonen of werken. Voor bezoekers zijn er in de directe omgeving van het gebouw voldoende parkeermogelijkheden.

Tekst: Wouter Rolink
Foto's: Matthijs Geleijnse

Foto vorige pagina: Entrepot en omgeving
Foto onder: Interieur





Een belangrijk project voor ons bureau

Peter Scheurwater begon zijn carrière bij Finnhouse Houtbouw als architect en werd hoofd van de tekenkamer. Hierna kwam hij bij Z-woningen terecht, waar hij zich bezig hield met woningbouw. Na enkele jaren vertrok Scheurwater naar het hoofdkantoor van moederbedrijf Zeelenberg in Ouddorp, waar men vooral bezig was met het ontwikkelen van recreatiegebieden. In 1992 kreeg architectenbureau Zeelenberg van projectontwikkelaar Mabon de opdracht voor het uitwerken van de prijsvraag voor het transformeren van het Entrepotgebouw. De prijsvraag genaamd "Tropical Festival Market" werd door de gemeente Rotterdam uitgereikt om van het Entrepotgebouw een tropische markt met woningen te maken. "De projectontwikkelaar nam met de keuze voor Zeelenberg een gok, omdat we ons alleen bezig hielden met de aanleg van recreatiegebieden."

Het Entrepotgebouw zou zo getransformeerd worden dat plaatselijke kleine allochtone winkeltjes een overzichtelijke plek zouden krijgen om hun waar aan te bieden. Door dit in het Entrepotgebouw te laten plaatsvinden, zou er orde en netheid komen in de chaos die deze winkeltjes aan de straat vaak waren. Het architectenbureau heeft zich in de loop der tijd gespecialiseerd om openbare ruimtes een gezellig en aantrekkelijke sfeer te geven. Het was de bedoeling dat dit ook bij het Entrepotgebouw bereikt zou worden. Rotterdam Zuid stond niet bekend als een buurt waar je graag kwam. Om iets aan dit imago te veranderen is besloten om het voormalig Entrepotgebouw te transformeren tot een overdekt winkelcentrum voor kleine allochtone winkeltjes. Het Entrepotgebied zou een tegenhanger van de Oude Haven worden. "Om dit te bereiken hebben we in het plan de gehele omgeving rondom het Entrepotgebouw meegenomen. Zonder een ingrijpende wijziging van het stedenbouwkundig plan zou een transformatie niet kunnen slagen, het doel was om gezelligheid op zuid te creëren."

We hebben de gehele omgeving rondom het Entrepotgebouw meegenomen.

Met deze inschrijving wist Zeelenberg uiteindelijk de eerste ronde van de prijsvraag te winnen. Na de eerste ronde is het plan verder uitgewerkt in samenwerking met architectenbureau Cepezed. Ook na de volgende ronde was de opdrachtgever, de gemeente Rotterdam, tevreden over de plannen, waarna Cepezed de transformatie heeft uitgevoerd.

Brandveiligheid

Tijdens het ontwerpen van de transformatie zat er een grote uitdaging in het brandveilig maken van het gebouw. De draagconstructie bestaat uit gietijzeren kolommen. Deze kolommen zijn bros, niet te lassen en niet brandveilig. Toch was een belangrijke eis om de oorspronkelijke constructie te behouden.

Foto deze pagina: Peter Scheurwater
Foto volgende pagina: De omgeving rondom het Entrepot

Er is besloten op elke kolom een aantal sprinklerinstallaties toe te passen, zodat de kolommen in geval van brand gekoeld kunnen worden. "Helaas zijn veel van de oorspronkelijke ornamenten ingepakt, die had ik graag in het zicht gehad."

Het daglicht valt naar binnen en het krijgt een aantrekkelijkere uitstraling

Lichtinval

Naast de draagconstructie zat ook een uitdaging in de hoeveelheid lichtinval van de te ontwikkelen woningen. Aangezien het gebouw de functie had om goederen op te slaan, was de lichtinval heel beperkt. Om meer licht binnen te laten, zijn de verdiepingsvloeren gedeeltelijk verwijderd. Hierdoor ontstond een scheiding tussen beide woongalerijen. Naast deze aanpassing, is ook de dakconstructie verwijderd. Over de gehele lengte van het gebouw bevindt zich, in het midden, een glazen dak. Hierdoor valt veel daglicht naar binnen en krijgt het geheel een aantrekkelijkere uitstraling. Het oorspronkelijke plan was om ook de klapdeuren op de verdiepingen te openen, zodat ook hier licht naar binnen kon vallen. "Helaas is dit niet overal uitgevoerd."

Onder het gehele gebouw bevindt zich een kelder. Het bleek echter niet mogelijk om de kelder te transformeren, aangezien deze volstond met gemetselde kolommen. Hierdoor bleek het niet mogelijk om deze ruimte een andere functie te geven, en wordt de kelder nog altijd als opslagplaats gebruikt.

Resultaat

De bewoners van de wijk hadden nauwelijks inspraak in de transformatie. De omliggende winkeliers vonden de transformatie echter een duidelijke vooruitgang. Door de transformatie van het entrepotgebouw, kregen deze ondernemers de kans een stand te huren en hier hun goederen aan te bieden. Dit zorgde voor overzicht, netheid en had een gezellige uitstraling. De uiteindelijke transformatie is aardig gelukt, maar er zijn toch een aantal minpunten. Zo kwam thema duurzaamheid niet aan bod voor de transformatie. "Vroeger dachten we totaal niet na over duurzaamheid". Tegenwoordig kon je er bijna niet omheen om op de duurzaamheid te letten bij een transformatieproject. Scheurwater stelt dan ook dat het gebouw binnenkort een nieuwe vernieuwing nodig heeft, niet qua functie maar qua energiezuinigheid. "Er zijn voldoende mogelijkheden en ideeën. Echter door de vele randvoorwaarden en regelgeving, vallen vrijwel alle ideeën af."

Nathan de Koning

Foto: Matthijs Geleijnse

De Hofbogen

Het langste gebouw van Rotterdam

De Hofbogen, officieel het Hofpleinviaduct, heeft een rijk verleden achter de rug. Bijna een eeuw lang reden er duizenden treinen van Rotterdam Hofplein naar Den Haag Scheveningen. Het heeft de oorlog doorstaan, maar met grote schade door de bombardementen op de Rotterdamse binnenstad. Uiteindelijk is het bouwwerk tot Rijksmonument verklaard in 2002. Na jaren van leegstand en verloedering hebben het spoorviaduct, de Hofbogen, Station Hofplein en Station Bergweg een tweede leven gekregen.

In 1898 neemt een groep particulieren, met als kopman de Rotterdamse zakenman P.J. van Ommeren, het initiatief om een alternatieve spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam te laten ontwerpen. In 1901 starten de funderingswerkzaamheden, in 1905 de bouw van het viaduct, in drie fasen en in 1907 start de bouw van het stationsgebouw aan het Hofplein naar een ontwerp van J.P. Stok, wat vooral bekend werd door café Loos. In het 1908 was het project afgerond en werd opgeleverd door de Zuid Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij (Z.H.E.S.M.). Dit 1,9 km lange viaduct vormde het begintraject van de Hofpleinlijn, een 28,5 kilometer lange spoorlijn die Rotterdam via Schiebroek, Rodenrijs, Berkel, Pijnacker, Nootdorp en Voorburg/Leidschendam met Den Haag en Scheveningen verbond.

Het was een alternatief op het bestaande spoorverbinding naar Den Haag via Delft. Vooral in de weekeinden stonden er rijen passagiers, die lekker wilden zwemmen en van het weer genieten op het strand in Scheveningen. Bovendien was het de eerste geëlektrificeerde spoorlijn in Nederland. De moderne elektrische Hofpleintrein was een wonder van comfort, waar men in de verlichte wagons bovendien ook 's avonds veilig kon reizen.

Het startpunt van het Hofpleinlaan was het Hofpleinstation, een uitbundig art-nouveau gebouw waarin ook het beroemde café-restaurant Loos een centrale plaats innam. Een meer sobere en kleinere opstaphalte bevond zich halverwege het viaduct bij het huidige Bergwegstation, de toenmalige stadsgrens. De aanleg van het Hofpleinviaduct betekende een spectaculaire doorbraak in de ontwikkeling van de constructie van spoorviaducten. Nooit eerder bouwde men een luchtspoor met een overspanning van 1,9 kilometer lang, die geheel was opgetrokken uit gewapend beton.

Het bombardement van 1940 op de Rotterdamse binnenstad was van grote invloed op het Hofpleinviaduct en de bijbehorende stations. Een groot deel van de puien in de gevels van het viaduct werden vernield en het bijzondere Hofpleinstation en haar omgeving brandde voor een groot deel af.

Met de opkomst van de auto in de jaren 20, maakte de voornamelijk rijkere forensen minder gebruik van de lijn en veranderde het gebruik. In plaats van het vervoeren van massa's mensen werd het vervangen met het transporteren van marktwaren, onder andere vis uit Scheveningen.

Het jaar 2002 was een belangrijk hoogtepunt voor het oude en verloederde viaduct. Het gehele Hofpleinviaduct kreeg een nationale waardering en werd aangewezen tot Rijksmonument.

Sinds 2006 fungeert het station slechts als opstaphalte voor de Randstadrail. In hetzelfde jaar nog leidde de reorganisatie tot het het sluiten van het Bergwegstation, dat in 1960 door Van Ravesteyn was ontworpen. Op 16 augustus 2010 vertrok de laatste trein vanaf Station Hofplein richting Den Haag. Het monumentale viaduct

waarover ruim 100 jaar de treinen reden verloor hiermee definitief zijn originele functie.

In februari 2006 kochten de Rotterdamse woningcorporaties Havensteder en Vestia (verenigd in Hofbogen BV) het spoorwegviaduct van de Nederlandse Spoorwegen. Zij zien het opknappen van de verwaarloosde Hofbogen als onderdeel van de complete gebiedsontwikkeling. De uitstraling van het Hofpleinviaduct is van essentiële invloed op de kwaliteit van de leefomgeving. Op deze manier willen ze actief bijdragen aan de kwaliteit van de publieke omgeving.

Het Station Hofplein bestaat uit zeventien boogruimtes met een gemiddelde diepte van veertig meter en een totaaloppervlakte van 5575 m2. Het dak op het complex is 4000 m2 groot. In de bogen zijn verschillende verhuurbare units (variërend van 30 m2 tot 300 m2) gegroepeerd rondom een gezamenlijk binnenterrein. De meeste units zijn zowel vanuit het binnenterrein als de straatzijden (Raampoortstraat en Katshoek) te bereiken.

De transformatie van het Hofpleinviaduct is verdeeld in twee fases. De nieuwe naam van de bogen van fase 1 en 2 is Station Hofplein. Het verwijst naar het voormalige station en de rijke historie.

De eerste fase was het project Mini Mall en werd gerealiseerd in september 2011, door de architectenbureaus PEÑA Architecture & AFARAI. Voor dit project werden de eerste zeven boogruimtes van het Station Hofplein gerenoveerd en getransformeerd. Dat vereiste een ingrijpende aanpak:

- Loslatende betondelen zijn verwijderd en is de wapening gereinigd, verbeterd en voorzien van een nieuw beton laag. Dit geldt ook voor alle kolommen die de ruimtes scheiden.
- De verontreinigde bodem is gesaneerd en de vloeren zijn vervangen.
- De units zijn voorzien van transparante puien waardoor er een maximale wisselwerking ontstaat tussen de activiteiten die binnen het gebouw plaatsvinden en het straatleven.
- Er is een nieuwe indeling gemaakt en de gevel is in overleg met de bureau monumenten en cultuurhistorie geschilderd.
- Het dak is lekkagevrij gemaakt.
- Het hemelwater afvoersysteem is compleet vervangen.

Het hele complex is toegankelijk gemaakt voor het publiek en is er een nieuwe wandelroute toegevoegd aan het openbare ruimte. Zo is het Station Hofplein weer een plek van betekenis geworden in Rotterdam.

Het succes van deze eerste fase is in de tweede fase doorgezet met de hoogwaardige restauratie van de overige tien bogen in het Station Hofplein. Hiervoor is dezelfde aanpak toegepast, met een paar aanpassingen:

- De gecreëerde ruimten zijn dieper uitgegraven om de ondernemers in de gelegenheid te stellen zelf de benodigde installaties (elektra, water, ventilatie, enzovoort) aan te leggen.
- Het dak verder waterdicht gemaakt en voorbereid op de toekomstige dak inrichting.
- De gevel is in overleg met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed volledig gerestaureerd.
- De terug liggende houten gevel is behouden en de oorspronkelijke ornamentiek is hersteld.

Op 18 juni 2015 werd Station Hofplein fase 2 officieel geopend.

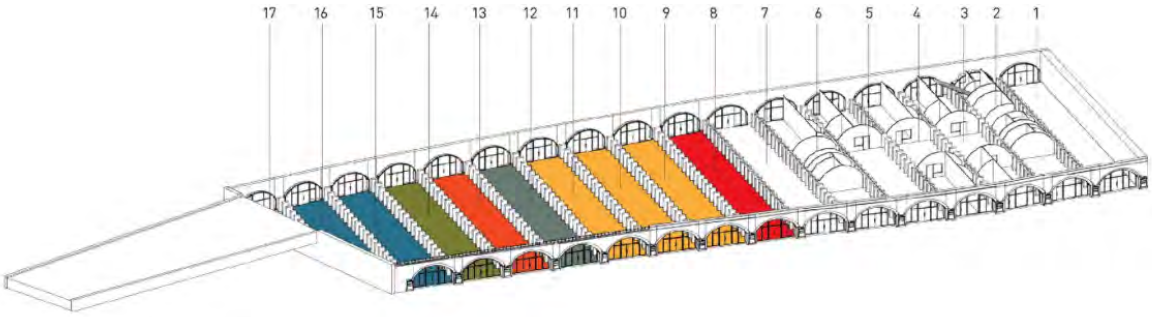
Het Station Hofplein is nu een verzamelplaats van bijzondere ondernemingen op het gebied van food, fashion, film en design. Een extra impuls voor het Station Hofplein is de verbinding van de kop van het gebouw met de Luchtsingel. Dit is een 360 meter lange houten voetgangersbrug die een nieuwe verbinding vormt tussen Rotterdam CS, Pompenburg, de Delftsepoort en station Hofplein. Publieke plekken langs deze Luchtsingel, zoals parken, winkels en scholen, worden met elkaar verbonden met het doel het gebied weer levendig te maken.

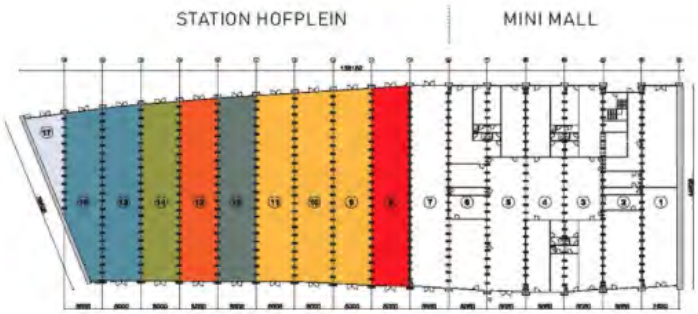
In de zomer van 2015 is gestart met de inrichting van het herstelde dak. Het wordt een openbare ruimte, een plek waar alle Rotterdammers op hoog niveau van de stad kunnen genieten. Op het terrein zullen er mogelijkheden zijn als evenementen, openluchttheater/film en sport.

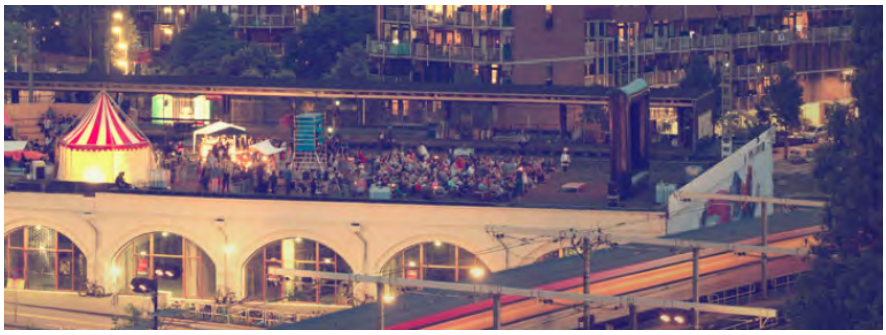
Halil Cetinkaya

Van links naar rechts: De Hofbogen, Cafe Loos, Hofbogen na de bombardement

De Hofbogen van nu: Fase 1 en 2 gerealiseerd







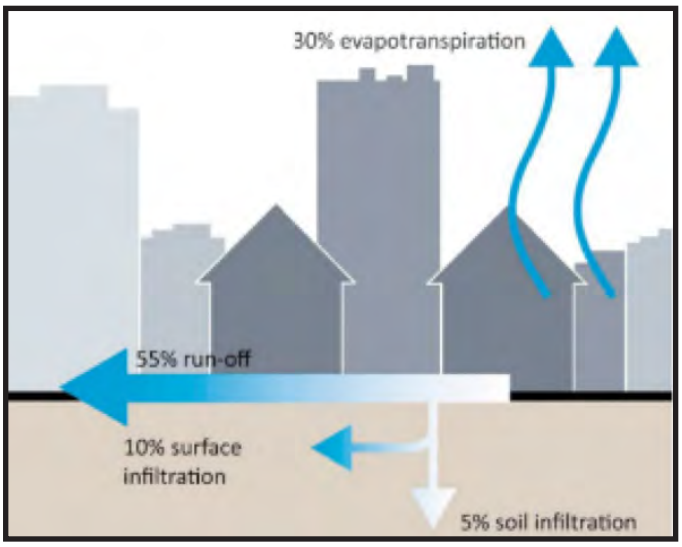
Is een groendak de oplossing?

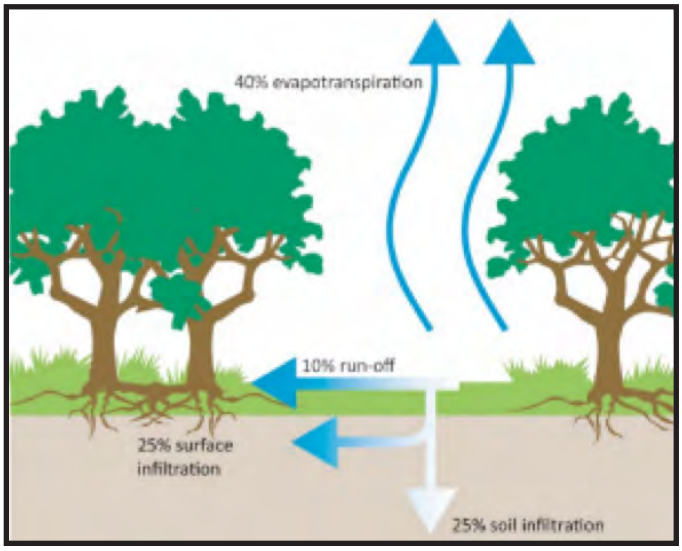
Waterprobleem in de stad.
Het komt de laatste tijd steeds vaker voor. Heftige regenbuien waardoor straten in de stad blank komen te staan en kelders onder lopen. Deze wateroverlast heeft twee hoofdoorzaken. De eerste oorzaak is extreem weer, zoals heftige regenval of storm en overstromingen van oppervlaktewater, zoals rivieren en oevers. Klimaatdeskundigen voorspellen dat klimaatverandering in Nederland in de komende decennia zal zorgen voor nog extremere weersomstandigheden. De meeste steden liggen in de buurt van rivieren, zee of meren en dat maakt steden kwetsbaar voor overstromingen. De tweede oorzaak is dat steden steeds meer verstenen. De bevolking binnen steden groeit waardoor er steeds meer bebouwing in de vorm van stenen, asfalt, beton en betegelde tuinen voor komen. Het gevolg hiervan is dat regenwater minder goed weg kan. Het regenwater wordt via goten, regenpijpen en putten naar het riool afgevoerd. Het riool is niet berekend op zware regenval waardoor straten blank komen te staan. Normaal gesproken werkt onbebouwde grond als een soort spons. Het regenwater wordt aan het oppervlak opgevangen en vindt vervolgens geleidelijk zijn weg naar planten, grondwater of rivieren en slootjes. Steden hebben dus te maken met een waterprobleem. Maar wat is de oplossing hiervoor?

Een oplossing?
Een voor de hand liggende oplossing voor dit probleem is zorgen dat water sneller kan infiltreren. Dat betekend minder verhard oppervlak en meer waterbergingsvoorzieningen. Maar hoe is dat te realiseren in een stad die helemaal vol gebouwd is? Ook Rotterdam heeft met dit waterprobleem en een volle stad te maken. Maar daar hebben ze iets op bedacht. Op de stadsdaken ligt een groot deel van de oplossing. Door het aanleggen van groene daken wordt de opslagcapaciteit van regenwater vergroot. Een voorbeeldproject hiervan is de DakAkker in Rotterdam. Maar het inzetten van groene daken op platte daken in de stad is niet genoeg. Nog optimaler zou zijn om een systeem toe te passen wat meer water bergt dan een regulier groendak. In aanvulling op het project DakAkker wordt het project Slimdak010 uitgevoerd op het dak van het Dakpaviljoen van de DakAkker. Hierbij worden drie verschillende systemen toegepast in een proefopstelling van elk 40 m^2.

Wat is de DakAkker?
Boven op het dak van het Rotterdamse Schieblock is een DakAkker aangelegd. Dit is een groendak waar groente, fruit en kruiden worden verbouwd en waar honingbijen worden gehouden. De DakAkker wordt beheerd door een dakboer, hij zorgt voor het beheer en het coördineren van de vrijwilligers. De DakAkker is het eerste grote oogstbare dak van Europa.

Op het dak staat ook een paviljoen waar een aantal dagen per week ontbeten en geluncht kan worden met de verse producten van de DakAkker. Daarnaast worden de verse producten ook door restaurants uit de omgeving gebruikt.





De totstandkoming van de DakAkker.
Het idee en ontwerp van de DakAkker komt van ontwerpbureau ZUS, Zones Urbaines Sensibles en is in samenwerking met het Rotterdams Milieucentrum ontwikkeld. In april 2012 is de DakAkker aangelegd door Binder Groenprojecten en maakt het deel uit van het project Luchtsingel.

Het project is tot stand gekomen toen er in de economische crisis veel kantoorpanden in Rotterdam leeg stonden. De gemeente Rotterdam was eigenaar van het Schieblock dat steeds meer verloederde. Daarom moest er een tijdelijke functie voor bedacht worden. De ambitie was het creëren van een levendig verzamelgebouw met diverse creatieve ondernemers en dat is gelukt.

Slimdak010.
Dit is een nieuw project wat op het dak van het Dakpaviljoen van de DakAkker uitgevoerd gaat worden. Er worden drie proefopstellingen van ieder 40 m² met experimenteel slim dak gerealiseerd. Onder een slim dak wordt verstaan dat er water kan worden opgeslagen in zogenaamde retentiedaken.

Het doel van dit project is om aan te tonen dat slimme daken een toegevoegde waarde hebben en toepasbaar zijn op vele daken. Daarnaast is het ook om anderen te inspireren om slimme daken te realiseren.

De proefopstellingen.
Op het dak van het Dakpaviljoen op het Schieblock worden drie verschillende typen retentiedaken toegepast. Bij een standaard groendak kan er gemiddeld 55 liter water per m² worden opgeslagen. Hiervan kan 30 liter per m² worden opgeslagen in de vegetatielaag en substraatlaag. De overige 25 liter wordt opgeslagen in de drainagelaag. Dit ter vergelijking van de opslagcapaciteit van de verschillende proefopstellingen. Bij alle proefopstellingen komt de neerslag via de vegetatielaag en de substraatlaag in de drainagelaag terecht. Ook bij deze systemen kan er ongeveer 30 liter water per m² worden opgeslagen in de vegetatielaag en substraatlaag.

'Op de stadsdaken ligt een groot deel van de oplossing'

Proefopstelling 1:
Bij deze proefopstelling wordt Retentiedak Meander 30 toegepast. De drainagelaag heeft een kortstondige bergingscapaciteit van 19 liter per m². Door middel van een meanderende werking wordt de afvoer van het overtollige regenwater vertraagd met bijna 50% ten opzichte van een standaard groendak. Dit betekend dat de piekafvoer tijdens extreme regenval aanzienlijk wordt gereduceerd. Wanneer de substraatlaag niet verzadigd is, kan de hoeveelheid hemelwater wat afgevoerd zal worden afnemen tot 0,0 liter per m². De totale opslagcapaciteit is dan 49 liter per m².

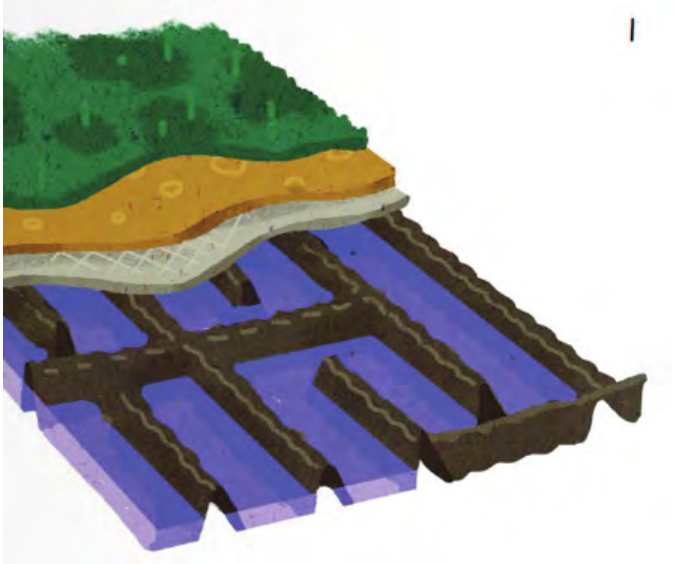
Proefopstelling 2:
Bij deze proefopstelling wordt Retentiedak Meander 60 toegepast. De drainagelaag heeft een kortstondige bergingscapaciteit van 14,5 liter per m². Ook bij dit systeem wordt het water door middel van een meanderwerking afgevoerd. Dit zorgt er voor dat de piekafvoer vertraagd wordt met 13%. Maar daarnaast heeft dit systeem nog een extra langdurige bergingscapaciteit van 17,5 liter per m² in de substraatlaag. Dit zorgt er voor dat ook de afvoer van regenwater gereduceerd wordt. Deze extra langdurige bergingscapaciteit kan ook nog ingezet worden als vochtvoorziening van de vegetatielaag. Ook bij dit systeem geldt dat als de substraatlaag niet verzadigd is, de hoeveelheid hemelwater wat afgevoerd zal worden kan afnemen tot 0,0 liter per m². De totale opslagcapaciteit is dan 62 liter per m².

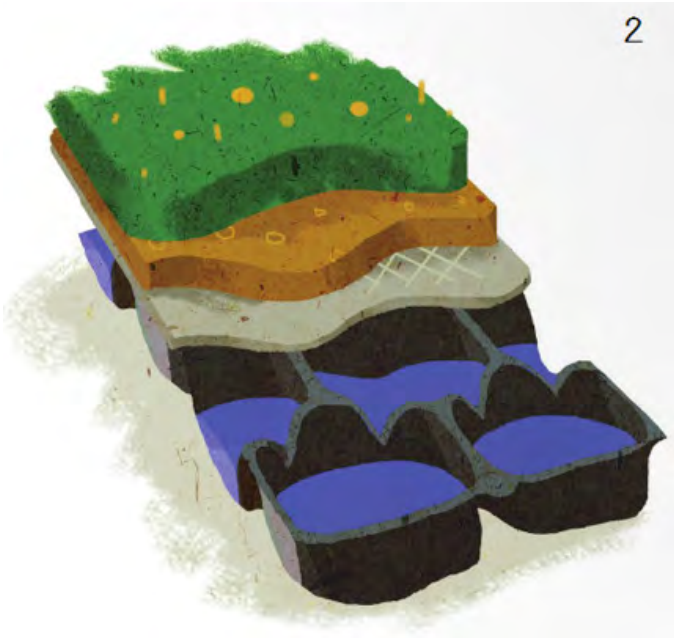
Proefopstelling 3:
Bij deze proefopstelling wordt Smart Flow Control toegepast. De drainagelaag heeft een minimale bergingscapaciteit van 80 liter per m². Door middel van een sturingsmechanisme kan de afvoer van regenwater worden vertraagd en gereduceerd. Het systeem werkt als volgt. De hemelwaterafvoer is in principe permanent gesloten zodat er geen water afgevoerd wordt. Zodra er neerslag wordt voorspeld zal op basis van actuele gegevens bepaald worden of er genoeg bergingscapaciteit in de drainagelaag beschik-

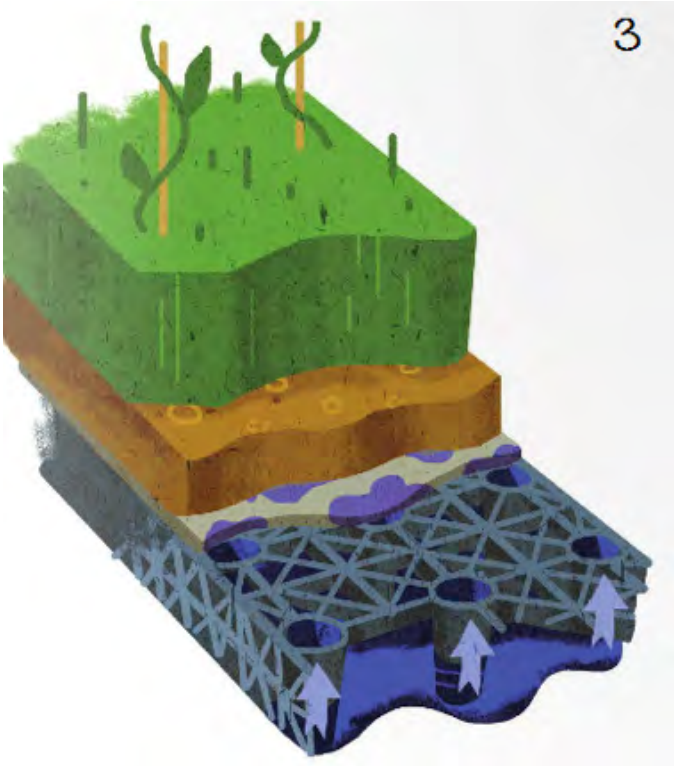
baar is. Indien er voldoende bergingscapaciteit is gebeurd er niks. Mocht er te weinig bergingscapaciteit zijn, wordt de hemelwaterafvoer geopend en wordt exact de hoeveelheid water afgevoerd zodat de voorspelde neerslag weer opgevangen kan worden zonder dat op dat moment de hemelwaterafvoer gebruikt hoeft te worden. Daarnaast kan door middel van een capillaire werking water uit de drainagelaag worden overgebracht naar de substraatlaag. Op deze manier kan een intensieve dak begroeiing voorzien worden van water. Dit systeem heeft een bergingscapaciteit van maximaal 110 liter per m^2.

Is een groendak de oplossing?
Door groene daken toe te passen wordt tijdens een hevige regenbui het riool in de stad minder belast, zo ook in Rotterdam. De kans op het blank staan van straten is hierdoor kleiner. Als er meer groene daken worden toegepast betekend dit dat er als het goed is geen waterproblemen meer voor zullen komen. Het investeren in groene daken is dus een goede oplossing om dit probleem in de toekomst tegen te gaan. Daarom geeft de gemeente Rotterdam tot 2020 een subsidie voor het aanleggen van groene daken. Als er een groendak wordt toegepast is het wel zo optimaal om een retentiedak toe te passen met een zo groot mogelijke waterbergingscapaciteit. De proefopstellingen op het dak van het Dakpaviljoen zullen moeten aantonen welk type systeem het meest optimaal is. Groene daken kunnen op bijna alle platte daken worden toegepast. Het is daarbij wel belangrijk dat er wordt berekend wat het maximale extra gewicht is wat er op het dak bij mag komen zodat de constructie niet bezwijkt. Aan de hand daar van kan een type retentiedak gekozen worden. Tot nu toe is er in Rotterdam al 220.000 m^2 groendak aangelegd. Dit moet in de toekomst alleen nog maar meer worden om het waterprobleem tegen te gaan.

Nadya Disseldorp







Design & Build

Een andere manier van samenwerken

Een presentatie van 20 minuten en een gesprek om het uur rond te maken. Dat is de tijd die Dura Vermeer kreeg om opdrachtgever en woningcorporatie Mooiland ervan te overtuigen dat zij de beste keuze waren voor de renovatie van seniorenappartementen. Hierbij werd door Mooiland de Design & Build (D&B) aanbesteding toegepast, waarbij transparantie, kwaliteit, communicatie en samenwerking centraal staan. Maar bovenal is dit een contractvorm volledig gebaseerd op vertrouwen. Alleen wat houdt D&B precies in en hoe verloopt dit proces?

Om een duidelijk beeld van het D&B proces te krijgen kijken we naar het project van woningcorporatie Mooiland dat groot onderhoud nodig heeft. Het project betreft een appartementencomplex voor senioren aan de Joost van den Vondelstraat in Sliedrecht. Dit complex bestaat uit 79 bewoonde tweekamer seniorenappartementen. 80% van deze woningen wordt bewoond door 70-plussers. De overige 20% is bestemd voor jongeren met een vorm van autisme die onder begeleiding wonen. De uitvoerende partij voor dit project is Dura Vermeer.

Design & Build

Bij een D&B aanbesteding is het grootste verschil met een traditionele aanbesteding de verantwoordelijkheid van de aannemer. Bij een traditionele aanbesteding is de aannemer verantwoordelijk voor het uitvoer (build) gedeelte in het bouwproces. Bij D&B valt ook het ontwerp (design) onder de verantwoordelijkheid van de aangestelde 'hoofdaannemer'. Dit betekent dat de verschillende onderaannemers, de architect, en adviseurs aangesteld worden door de aannemer in plaats van de opdrachtgever. Hierbij heeft elke partij invloed op het te maken plan in het voortraject. Door deze invloed is elke partij meer betrokken bij het project en ontstaat een gelijke samenwerking met een duidelijk einddoel.

D&B start met de aanstelling van een hoofdaannemer. Om deze keuze te maken heeft Mooiland een programma van eisen opgesteld. Soms bestaat dit programma van eisen slecht uit 1 A4. In dit programma van eisen staat wat er moet gebeuren en wat het budget is. De uitgekozen partijen komen ieder met een eigen voorstel/ontwerp/visie waarop de opdrachtgever zijn keuze kan baseren. Bij project Mooiland waren er 3 belangrijke punten in het programma van eisen:

-Werkzaamheden: groot onderhoud
-Een verbeterd energielabel (label G/F naar label B)
-Budget: 3,5 miljoen incl. btw

Een selectieprocedure kan door de verschillende rondes een halfjaar duren. Woningcorporatie Mooiland had hier slechts een week voor nodig.

Bij D&B wordt transparantie gegarandeerd door als hoofdaannemer de opdrachtgever wekelijks een update over de gang van zaken te geven waardoor een opzichter vanuit de opdrachtgever vrijwel overbodig is. De werkzaamheden van de opdrachtgever worden hierdoor minder. Echter geldt dit niet voor de invloed: waar de hoofd- en onderaannemers het werk verrichten en met voorstellen komen heeft de opdrachtgever nog altijd een toetsende rol.

Design

Technische inventarisatie

Na aanstelling van een hoofdaannemer is het aan deze hoofdaannemer om de opdracht verder uit te werken. Dit begint met de technische inventarisatie waarbij onder andere een technische opname en risicoanalyse van het gebouw plaatsvindt.

Tegenwoordig is het vrijwel onmogelijk voor een aannemer om voldoende kennis te hebben op elk gebied. Daarom is het belangrijk om gespecialiseerde onderaannemers te selecteren. Daardoor kan het project bijvoorbeeld goed gescand wor-

den op asbest en flora en fauna door gespecialiseerde bedrijven. Ook worden de adviseurs (installateur, constructeur etc.) en andere partners zoals de architect(en) tijdens deze inventarisatie geselecteerd.

Sociale inventarisatie
Na de technische inventarisatie volgt een sociale inventarisatie. Hierbij worden de belangen en behoeftes van bewoners in kaart gebracht. Dit wordt gedaan met een doelgroep analyse en persoonlijk contact. Tijdens de sociale inventarisatie vindt het eerste contact met de bewoners en de bewonerscommissie plaats. Dit alles om een optimaal eindresultaat te krijgen waar de bewoners zich betrokken bij voelen. Dit kan een positief effect hebben op het draagvlak. Hierover later meer.

Scenario's
Dura Vermeer heeft verschillende scenario's voor het ontwerp voorgelegd aan de opdrachtgever. Voor deze scenario's is ook de mening van de bewoners gevraagd met behulp van een vragenlijst. De resultaten heeft Dura Vermeer onder andere in een aantal scenario's meegenomen waar de opdrachtgever uit kon kiezen. Zo bleek uit de vragenlijst dat 80% van de bewoners behoefte had balkons zonder hier extra voor te betalen. Dit stond oorspronkelijk niet in het programma van eisen van Mooiland, maar is vervolgens wel als scenario door Dura Vermeer voorgelegd. Om een groter draagvlak te creëren en om de bewoners tevreden te stellen is Mooiland akkoord gegaan met dit voorstel en krijgen de bewoners zonder extra te betalen balkons.

Ontwerp
Nadat het programma van eisen in overleg met Mooiland was uitgebreid kon de architect aan de slag met het ontwerp. Aangezien de architect nu onder de aannemer valt en niet onder de opdrachtgever is deze veel minder vrij en wordt deze door de hoofdaannemer meer gestuurd op budget.

Werkzaamheden appartementencomplex:
-Geïsoleerd dak
-Nieuwe aluminium kozijnen
-Van enkel naar dubbel glas
-Gevels voorzien van 12cm isolatie
-Grijs/wit stucwerk zijgevels voor een mooie afwerking van het werk
-Groen kleur gevels voorzijde
-Toevoeging woning brede balkons*
-Screens vervangen voor blijvend beeld*
*invloed bewoners

Mooiland

In dit stadium is het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp getoetst door Mooiland en de gemeente. Met dit definitieve plan kon een prijs en planning gemaakt worden.

Draagvlak
Om het plan officieel door te laten gaan is het wettelijk verplicht dat 70% van de huidige bewoners achter de werkzaamheden staan als deze huurverhoging tot gevolg heeft. Met dit draagvlak wordt vanaf het eerste contact met de bewoners rekening gehouden. Zo worden de bewoners actief meegenomen in het proces en wordt hun mening daadwerkelijk meegenomen in het ontwerp (balkons).

Mocht er geen draagvlak van 70% ontstaan dan zal het project niet doorgaan. Mocht een draagvlak van 70% ontstaan dan is de overige 30% van de bewoners verplicht om de werkzaamheden te accepteren. Mochten bewoners weigeren dan kan dit vertraging opleveren wat ten koste gaat van het budget. Hierom is een zo groot mogelijk draagvlak erg belangrijk.

Bij project Mooiland is een draagvlak gecreëerd door veel contact te hebben met de bewoners. Ook is het proces makkelijk en netjes uitgelegd met behulp van een modelwoning en informatieboekjes.
Kennis van de doelgroep is belangrijk. Hierop is ingespeeld door rekening te houden met de leeftijd van de bewoners door de te vervangen kozijnen in 1 dag te vervangen waardoor de bewoners slechts een dagdeel in de kou zitten. Op deze manier worden mogelijke zorgen van de bewoners weggenomen.

Build
Voor de bouw
De communicatie met de bewoners is tijdens het hele proces belangrijk. Zo wordt rond 6 weken voor de start van de bouw een bezoek gebracht aan alle bewoners van het gebouw. Tijdens deze zogenoemde 'warme opname' wordt kennis gemaakt met de uitvoerder. Zo'n 3 weken voor de start van de bouw vindt nog een huisbezoek plaats waarbij een dagkalender wordt opgehangen in elke woning. Hierop staat per dag aangegeven welke werkzaamheden worden verricht. Deze werkzaamheden kort uitgelegd om misverstanden te voorkomen.

Uitvoering
De werkzaamheden starten 10 oktober 2016 en zullen 11 weken duren. Hierbij is een bewaking van de planning belangrijk om overlast voor de bewoners te voorkomen. Deze is planning kan namelijk per bewoner gevolgd worden dankzij de dagkalender.

Oplevering
De oplevering staat gepland op de week voor kerst; 23 december 2016

Al met al..
Door de contractvorm D&B wordt het risico en de verantwoordelijkheid van een project verlegd van opdrachtgever naar hoofdaannemer. Hierbij is de hoofdaannemer steeds meer een bouwmanagementbureau waarbij de organisatie goed op orde dient te zijn. Immers komen er bij een renovatieproject zoals het appartementencomplex van Mooiland veel disciplines kijken waarbij slechts 1 aannemer niet genoeg kennis in huis heeft. De verschillende partijen hebben allemaal invloed in de planvorming waardoor het einddoel voor iedereen helder is en dit de samenwerking ten goede komt. Door de directe betrokkenheid van de aannemer bij het voortraject is de kans op miscommunicatie met de architect of onderaannemers kleiner.
Op basis van deze samenwerking wordt werk uit handen gegeven en wordt vertrouwd dat dit goed uitgevoerd wordt.

In de toekomst zal het wettelijke draagvlak van 70% voor akkoord tot renovatie met huurverhoging waarschijnlijk naar beneden gaan. Dit zodat het risico op vertraging op de realisatie van de verduurzaming van woningen kleiner wordt. Maar voor nu gaat het project Mooiland eerst steeds meer richting de Build fase waarbij alle partijen in prima samenwerking de renovatie realiseren.

Tekst: Fleur Huisman

Foto: Matthijs Geleijnse

Mans & Hans
Jan en Louise

Samenwerking en vertrouwen; de basis van een goed resultaat

Martine van Duijvenbode (41) heeft bouwkunde gestudeerd aan de MTS. Na de afronding van haar studie 20 jaar geleden is zij aan de slag gegaan als kopersbegeleider bij Ballast Nedam. Na 2 jaar als kopersbegeleiding gewerkt te hebben is ze gaan werken als werkvoorbereider en uiteindelijk doorgegroeid tot projectleider. Vanuit de nieuwbouw is zij per toeval terecht gekomen bij de renovatie afdeling van BAM-woningbouw. Deze afdeling was toen bezig met het transformatie project 'Jobsveem', waaraan zij 5 jaar heeft meegewerkt. Inmiddels is Martine 10 jaar actief in de renovatie sector, waarvan momenteel iets meer dan een jaar bij Dura Vermeer. Hier werkt ze mee aan projecten waar gewerkt wordt volgens het Design & Build proces.

Is er een groot verschil tussen werken in de nieuwbouw en in de renovatie, moet er een bepaalde switch gemaakt worden in het handelen?
Er hoeft niet echt een switch gemaakt te worden, maar er zijn wel degelijk verschillen. Zo viel het Martine op dat er veel meer als team wordt samengewerkt in de renovatie sector. "Je doet het met elkaar, je hebt elkaar nodig". Functies overlappen elkaar. En vaak heb je ook contact met de gebruiker, zodat je weet voor wie je het doet.

"Werkvolgorde verschilt"
Naast de samenwerking is er ook een duidelijk verschil in de werkvolgorde. Bij nieuwbouw begin je met niks, meestal een stuk grond en van daaruit wordt er opgebouwd. Dit gebeurt met de standaard stappen die je moet maken voor de fundering, vloeren, wanden etc. Bij de renovatie heb je al te maken met een stuk grond waar al een gebouw op staat, hier gebruik je de standaard stappen minder. Het is hier voornamelijk van belang welke stappen je gaat nemen.

Volgens Martine is renovatie veel leuker omdat je veel meer als team samenwerkt. Dit is bij nieuwbouw minder, de functies zijn meer van elkaar gescheiden. Verder geeft het contact met de gebruiker een beter zich op het eindbeeld. Renovatie is hierdoor veel meer divers en uitdagender dan nieuwbouw.

Waarom zou een opdrachtgever Design & Build moeten kiezen in plaats van een traditionele aanbesteding? Wat zijn de verschillen, voordelen en nadelen?
Bij een traditionele aanbesteding werkt de opdrachtgever samen met de architect aan het ontwerp. Zodra het ontwerp afgerond is moet de aannemer dit kunnen realiseren. Hierbij zitten de architect en aannemer vaak niet op 1 lijn waardoor er fouten gemaakt worden. Bij Design & Build werkt de architect samen met aannemer in plaats van de opdrachtgever. De opdrachtgever geeft de opdracht, en vervolgens werken alle partijen (architect, constructeur en aannemer) samen om tot een goed ontwerp te komen. Bij Design & Build werk je meer samen door samen een plan voor de opdrachtgever te maken, hierdoor is er voor alle partijen eenzelfde doel wat leidt tot het gewenste resultaat.

"Kortere voorbereidingstijd met Design & Build"
Doordat er bij Design & Build meer wordt samen gewerkt tussen de partijen, wordt de verantwoordelijk ook beter verdeeld. Zo kunnen er bij de aannemer op basis van vertrouwen onderdelen worden uitbesteed aan partijen omdat deze in het voortraject ook hebben meegedacht. Aangezien er tijdens het opstellen van het voorstel in het voortraject al veel uitgezocht is over het project kan dit resulteren in een kortere voorbereidingstijd.

Volgens Martine biedt Design & Build de opdrachtgever meer zekerheid over de financiën en de planning. Dit komt omdat onverwachte kosten zelf opgelost worden door de partijen binnen het beschikbare budget en niet via de opdrachtgever, wat wel het geval is bij een traditionele aanbesteding. Naast de opdrachtgever heeft Design & Build ook voordelen voor de aannemer vertelt Martine. Design & Build biedt potentie voor de aannemer, die meer van zijn kennis en waarde in het project kan toevoegen. Voor de architect is er wel een nadeel, die moet wennen om te werken voor een aannemer waarbij meer gestuurd wordt op budget.

"Design & Build werkt beter dan andere contractvormen"
Voor Martine heeft Design & Build geen nadelen ten opzichte van de andere contractvormen. Het werkt beter en de partijen zijn beter op elkaar afgestemd. Iedereen heeft hetzelfde doel, waardoor er beter samengewerkt wordt om het gewenste resultaat te kunnen behalen.

Wat is het lastigste aspect van Design & Build?
Het vertrouwen van partners (onderaannemers) is volgens Martine een van de lastigste onderdelen van Design & Build.

"Je moet elkaar vertrouwen, maar ook los kunnen laten"
Als hoofdaannemer blijf je eindverantwoordelijk, maar ingezien moet worden dat je de verantwoordelijkheid moet verleggen en de partners een kans moet geven de werkzaamheden zelfstandig uit te laten voeren. Zij hebben immers ook als partners invloed gehad op hun specialisatie gebied in het voortraject wat geresulteerd heeft in het plan. Hierdoor zijn zij verantwoordelijk voor de uitvoering van dit deel en wordt er gemotiveerder naar het einddoel gewerkt. De hoofdaannemer zal echter altijd eindverantwoordelijk zijn. Is er geen vertrouwensband dan ontstaat er net als bij een traditionele aanbesteding een onderaannemer die onder de hoofdaannemer werkt om alleen precies volgens opdracht te werken.

Ondanks dat het project Mooiland nog niet in de uitvoeringfase is, waar zijn jullie tot nu toe het meest tevreden over?
Na even nadenken werd de soepele samenwerking met woningcorporatie Mooiland genoemd. Dit is niet per se het gevolg van Design & Build, maar een kwestie van een reële en redelijke opdrachtgever waardoor de samenwerking prettig verloopt. Wel is het zo dat de hoofdaannemer zelf de controle heeft over het budget en er bijvoorbeeld geen verantwoording voor meerwerk afgelegd moet worden. Hierdoor zijn discussies met de opdrachtgever minder aanwezig. Dit beïnvloedt de goede samenwerking en communicatie alleen maar positief.

Wat zou, kijkend naar project Mooiland, een verbeterpunt zijn voor Design & Build projecten in de toekomst?
Een verbeterpunt voor latere projecten zou een organisatieaspect zijn waarbij eerder over de kosten wordt gepraat. In het voortraject is iedereen vooral bezig met de inhoud dat de vraag 'wat kost het allemaal?' pas later aan bod kwam. "Uiteindelijk zijn we er gewoon goed uitgekomen"

Hoe ziet de toekomst voor Design & Build eruit en wat is de nieuwe trend?

"Aanbestedingen zullen er altijd blijven"
Voor Design & Build zal er vooral toekomst zijn in de grote utiliteitsbouw projecten waarvan de helft van de aanneemsom praktisch naar de installaties gaat. Voor de opdrachtgever is het bijna geen doen om de grote hoeveelheid installaties zelf met behulp van installateurs uit te zoeken. Daarbij zal de aannemer hier later nog een keer naar kijken en dit plan aanpassen. Hierbij is de opdrachtgever geld kwijt aan adviseurs voor een plan dat later toch weer wordt veranderd. Met Design & Build wordt het installatieplan direct in een keer goed opgesteld door de hoofdaannemer in overleg met adviseurs.

Voor de woningbouw is de ketensamenwerking opkomend. Denk hierbij aan grotere opdrachten van 1.000 woningen voor een aannemer of een meerjarige samenwerking tussen partijen. Steeds meer samenwerken lijkt dan ook de nieuwe trend in de bouw. Tegenwoordig kan het ook niet meer anders. "Ik weet van alles een klein beetje, maar een onderaannemer weet veel over een klein onderdeel. We kunnen niet meer zonder elkaar" aldus Martine van Duijvenbode.

Tekst: Savan Narain en Fleur Huisman

DURA VERMEER
Waarmaken van ambities

Foto: Matthijs Geleijnse

Pareltje Walhalla

Dura Vermeer maakte van theater Walhalla opnieuw een pareltje.

HET SUCCES VAN KATENDRECHT

Katendrecht, voorheen beter bekend als de hoerenbuurt, het zeemanskwartier en Chinatown. Bekend als achterstandswijk waar je niet gek opkeek van de drugsoverlast, het lawaai op straat en de dichtgetimmerde panden. Kortom een sociaal roerige wijk die met enige regelmaat negatief in het nieuws kwam. Katendrecht heeft zich na jarenlange veranderingen door diverse partijen weten te ontpoppen tot een van de meest bruisende gebieden van Rotterdam. De Kaap wordt nu gezien als 'Home of the hipsters', een walhalla voor lokale ondernemers, the place to be voor food- en hotspot bloggers. Van ambachtelijk gemaakt brood en zelf gedraaide worst in de Fenix loodsen tot aan de verse maaltijden bij de wekelijks wisselende foodtrucks die er staan. De kaap biedt genoeg voor iedereen.

Jarenlang hebben diverse partijen uit publieke en private sfeer gewerkt aan de leefbaarheid van Katendrecht. De ontwikkelingen op de Kop van Zuid, maar ook de Rijnhavenbrug die Katendrecht en de Kop van Zuid met elkaar verbindt hebben daar voor een deel aan bijgedragen. De kracht van de Rotterdamse aanpak is een mix van initiatieven, waardoor ook mensen van buitenaf naar het gebied worden getrokken.

Het echte succes van de Kaap is te danken aan de kluswoningen, de nieuwe koop- en huurwoningen van goede kwaliteit en de aanpak van openbare ruimtes als het Deliplein.

De herontwikkeling aan het Deliplein was een van de eerste ontwikkelingen in de wijk. Het succes van het plein is te danken aan de aanpak van de plint met winkels en de woningen erboven die met veel oog voor details zijn aangepakt. Dit maakt dat het Deliplein nu nog steeds talk of the town is. Het gaat nu echter niet om criminaliteit of lichte zeden, maar om festivals zoals 'De nacht van de Kaap', het theater, SS Rotterdam en de vele restaurants en winkels. Dit maakt het plein tot het kloppende hart van Katendrecht.

Door deze ontwikkelingen is de samenstelling van bewoners in Katendrecht uniek te noemen. Naast de vele Kapenezen die er al vanaf het begin wonen, trok de wijk de afgelopen jaren honderden nieuwe bewoners aan, waaronder veel tweeverdieners en gezinnen met kinderen, maar ook Anne-Merel, trotse eigenaar van een van de kluswoningen in Katendrecht. Zij is op het idee gekomen een kluswoning op te knappen doordat zij al jaren werkzaam was in de Bouw en Woningtoezicht bij de gemeente Rotterdam.

Home of the hipsters

Hieruit kwam haar interesse voor de bouw dus al snel naar voren. Voor haar was de kluswoning dé kans om een woning geheel naar eigen wens in te kunnen richten.

Het voordeel van dit pand is dat het vier woonlagen heeft. Het pand werd casco opgeleverd met een trap en een meterkast. Je begint met een schone lei waarbij je dus zelf bepaalt waar elke stopcontact wordt geplaatst en hoe groot de badkamer, slaapkamer en woonkamer moeten worden. De locatie van de kluswoning was daarbij een doorslaggevend aspect om te kiezen voor dit project. Dit komt mede door de toen al in gang gezette ontwikkelingen in de wijk. Nog een voordeel was het collectief aanbesteden van de casco panden, dit scheelt namelijk in het onderhandelen met de verschillende partijen. Voor de interne verbouwingen kies je dan je eigen partijen.

Als nadeel noemt zij het feit dat zij het pand alleen heeft gekocht. Het is namelijk een intensief traject waar mensen zich snel op kunnen verkijken. Zij heeft ervoor gekozen om het verbouwen over te laten aan een aannemer, omdat zelfklussen de kwaliteit niet altijd ten goede komt. Een van de aspecten die zij op een andere manier zou aanpakken is de aankoop van het pand. In het vervolg zou zij dit niet weer alleen willen doen, omdat het een vrij intensief traject is voor één persoon. Het zou daarom fijner zijn om dit met iemand samen te doen, of een deel van de regie uit handen geven. Daarnaast noemt zij ook het strakker aanhouden van de planning.

Door de lange voorbereidingstijd van het project, is de band tussen de 36 huishoudens van de kluswoningen bijzonder goed. Echter is door de ontwikkelingen wel een scheiding te zien in de bewonersgroepen die zich in de loop der jaren hebben gevestigd op het schiereiland. Zo heb je de echte Kapenezen, de havenarbeiders, de instroom vanuit Spangen, de 'Bakfietsmensen' die in de nieuwbouwhuizen wonen en de bewoners van de kluswoningen die gezien worden als de alternatievelingen. Het heeft tijd nodig voor deze groepen zich daadwerkelijk met elkaar weet te mengen. Het positieve effect van deze verandering is dat Katendrecht vooral voor buitenstaanders een stuk toegankelijker is geworden omdat er dus een mix van verschillende mensen woont.

Foto: Lara Maes

Tot slot raad zij het onder handen nemen van een kluswoning iedereen aan. Wel moet je van tevoren goed bedenken hoe je het precies wilt aanpakken en moet je niet te veel zelf willen opknappen.

Wat je nu ziet is dat de positieve ontwikkeling zich als een soort olievlek over Rotterdam Zuid verspreidt. Het is het snelst gegaan in Katendrecht en gaat nu langzaam richting de Afrikaanderwijk en Zuidplein. Het succes van Katendrecht is onder andere te danken aan The Fenix Food Factory.

Vanaf de Wilhelminapier merk je de sfeer al op, je ziet tafels en stoelen buiten staan, we zagen een barbecue roken, er hangen hippe uitgangborden en er zijn steeds veel mensen aanwezig. Daar ontmoetten we Iris Martin, zij is mede-eigenaar van zaak.acht en event manager van The Fenix Food Factory in Katendrecht. We ontmoetten haar op een drukke middag in de Food Factory waar zij vrolijk broodjes uitdeelde aan de klanten.

Ieder heeft zijn eigen aantal vierkante meter en doet er zijn ding

Dag Iris, smakelijk (want ze had ook zelf een broodje genomen). Het is hier best druk tijdens de middag.
Hoi. Ja, klopt het is best druk. Veel buurtbewoners maar ook zakenlui komen hier 's middags lunchen. Tijdens het weekend zit The Food Factory echt vol maar tijdens de week kunnen we zeker ook genieten van het succes.

Ja dat merk ik, ik ben ook al enkele keren tijdens de week en in het weekend hier komen eten. Hoelang bevinden jullie zich al op deze plek?
We hebben onze deuren geopend in mei 2014.

Wat is jullie concept?
Wel, de ondernemers achter The Fenix food Factory zijn Jordy's Bakery, Cider Cider, Firma Bijten, Rechtstreex, Stielman Koffiebranders, Kaapse Brouwers en Booij Kaasmakers. Zij vormden de stichting zaak.acht waar onder andere ikzelf ook toe hoor. Ze hadden het idee om een nieuw en verfrissend concept te starten waar hoofdzakelijk culinaire producten met passie gebracht worden. De plek waar we nu zitten heeft de uitwerking van het concept door rollen, we wilden graag participeren aan de groei van de buurt. Zo hebben we de buurtbewoners als doelgroep. We willen een plek creëren die niet ver van huis is en waar ieder gezinslid iets te kiezen heeft. We willen dat deze producten vers zijn, liefst huisbereid maar vooral dat ze met liefde bereidt worden en met een glimlach geserveerd worden. We proberen de andere lokale handelaars ook te betrekken bij The Food Factory, zo komen de bloemen vanuit de bloemwinkel om de hoek. Iedere ondernemer heeft hier zijn eigen aantal vierkante meter en doet er zijn ding.

Foto vorige pagina: skyline Katendrecht
Foto links: fenixloodsen, foto rechts: theater Walhalla

Merken jullie al een verschil met hoe Katendrecht voor de opening was?
Ja zeker, nu komen mensen uit andere delen van stad naar Katendrecht om er te genieten op ons terras of om naar een toneelstuk te gaan in theater Walhalla, ook de SS Rotterdam is zeer populair. Het initiatief van de stad om Katendrecht op te knappen was een fantastisch idee, jonge gezinnen komen hier wonen, woningen worden gerenoveerd, je ziet kinderen buiten spelen en mensen die 's avonds uit eten gaan. Het is een fijne plek.

Hoe kwam je op het idee om jullie hier te vestigen?
We hadden enkel nog een locatie nodig. De gemeente Rotterdam had de Fenix loodsen al langer in bezit, en had een van de loodsen aangeboden aan onze stichting. Niet enkel was dit gunstig voor ons maar ook voor de stad Rotterdam want die zijn volop bezig met Katendrecht her in te richten.

Waren jullie blij met de locatie?
Ja! Enorm blij! We hielden van het idee om Katendrecht terug leven in te blazen en om een band te kunnen scheppen met de buurt. We houden van het persoonlijk contact met klanten die we, al dan niet, dagelijks terug zien en we houden van het gezellige, luchtige sfeertje die er hangt. Dit kan je niet creëren in het centrum van de stad. Daarvoor moet je je in een wijk vestigen. We hielden ook allen van het urbanistische karakter van het pand. De betonnen constructie paste volledig bij ons concept.

Hoe zag de plek er toen uit?
De Fenix loods was prima in orde. Er was geen schade want er werd enkel maar koffie in bewaard. We hoefden geen aanpassingen uit te voeren aan de constructie of enige vochtproblemen wissen.Het was enkel de elektriciteit en de voorziening voor water de aangelegd moest worden.

Hoe verliep het om een vergunning te krijgen voor jullie concept?
Het verliep best wel goed. Normaal doet men moeilijk over horeca zaken waar de producten gemaakt en geserveerd worden in eenzelfde ruimte, iets wat de Kaapse Brouwers doen, maar daar is men gelukkig zeer flexibel mee om gegaan omdat we een tijdelijke stichting zijn.

Hoelang blijven jullie nog langs de Rijnhaven?
We hebben nog een huurcontract lopen tot 2018, dat kan eventueel nog verlengd worden maar dit hangt af van de woningbouwprojecten rondom het Deliplein. Er komt bovenop de Fenix loodsen een gigantisch complex waar lofts in zullen komen en waar plaats is voor horeca uitbating.

Vinden jullie het niet jammer dat je deze locatie zult moeten verlaten?
Ja en neen. Het is een fantastische locatie, met een prachtig terras die zicht heeft op het 'Manhattan van Rotterdam' maar we zien het als een nieuwe kans. Een nieuwe kans om een andere buurt er bovenop te helpen of om misschien iets volledig anders te starten. We hebben allemaal nieuwe dingen bijgeleerd, elkaar beter leren kennen en de buurtbewoners iets gegeven waar ze van hebben kunnen genieten. Deze bagage kunnen we meenemen naar ons nieuw avontuur.

Jullie zullen dit project zeker met succes beëindigen en wij zijn alvast benieuwd naar jullie nieuwe plannen, succes!

Sharona Tijtel en Lara Maes

Foto: Lara Maes

Van klushuis tot droomhuis

Een klushuis zou iedereen toch wel willen! Toch zijn er genoeg mensen die dit niet aandurven, maar er is toch niets mooier dan van een bestaand oud huis uiteindelijk jouw droomhuis te maken. Na het lezen van dit artikel ben jij ervan overtuigd dat de beste keuze voor een nieuwe woning het kopen en opknappen van een klushuis is.

Sinds 2002 zijn er in Rotterdam een groot aantal klushuizen ter beschikking gekomen, maar niet iedereen weet wat een klushuis nou eigenlijk is. Een klushuis is een oud karakteristiek pand met achterstallig onderhoud, staan vaak in een buurt met sociale huurwoningen en hebben een sociaaleconomische achterstand. Deze woningen worden door de toekomstige bewoners gekocht onder de marktwaarde, zodat er financiële ruimte overblijft om het pand te renoveren. Door deze renovatieprojecten worden er meer koopwoningen gecreëerd en draag jij een steentje bij aan het verbeteren van de buurt.

Het collectieve project ''De Dichterlijke Vrijheid" in Spangen was zo succesvol dat de gemeente hierna het Rotterdamse klushuizenproject heeft opgestart waarin Urbannerdam heeft bijgedragen aan het renoveren van meer dan 500 achterstallige woningen.Urbannerdam is een allround adviseur op het gebied van stedelijke vernieuwing, energierenovatie, particuliere woningverbetering en bewonersparticipatie.

Urbannerdam stelt een aantal voorwaarden op waar jij rekening mee moet houden bij het kopen van een klushuis, enkele voorwaarden zijn:

1. Het is natuurlijk de bedoeling dat jij de woning gaat renoveren
2. Je hebt één jaar de tijd om je woning op te knappen
3. Voor minimaal drie jaar moet jij in je woning blijven wonen

Waarom een klushuis kopen?

Nu het duidelijk is wat een klushuis inhoud en welke voorwaarden er aan verbonden zijn, is het interessant om te weten waarom jij een klushuis zou moeten kopen. Klushuizen zijn er om een betere buurt te maken. Om te investeren in een klushuis moet je een risico durven te nemen en betrokken zijn bij het verbeteren van de buurt, deze inspanningen levert jouw droomhuis en droombuurt op. Doordat de klushuizen vaak hun karakteristieke elementen hebben behouden, kan de bewoner met oude elementen een compleet nieuw uitziend droomhuis creëren waarin alle woonwensen verwerkt zijn. De Zwarte Parel is hier een goed voorbeeld van. De koper heeft namelijk de volledige vrijheid in het renovatieproces. Daarnaast draag jij ook bij aan het behouden van oude, interessante gebouwen in de omgeving.

De Zwarte Parel

Zoals al eerder in dit artikel vermeld is "de Zwarte Parel" in Rotterdam een goed voorbeeld van een geslaagd klushuis. De koper, tevens ook architect, heeft in deze woning al zijn woonwensen verwerkt en heeft hier dan ook kosten nog moeite voor gespaard. Het opknappen van deze woning heeft 180.000 euro gekost. De 100 jaar oude gevel van de huidige woning is zwart geschilderd, maar verder compleet behouden. Wel zijn hier een aantal elementen aan toegevoegd, waardoor de gevel nog meer opvalt. De architect heeft in dit pand erg veel geëxperimenteerd met tijd en ruimte. Zo zijn er een heleboel oude details behouden en zijn daar moderne onderdelen tegenover gezet. De Zwarte Parel is zeker een voorbeeld voor andere klushuiseigenaren. Daarnaast laat dit project goed zien wat er allemaal mogelijk is bij het renoveren van een klushuis.

Effect op de stad

Zou er gezegd kunnen worden dat deze klushuizen ook een positief effect hebben op de stad? Ja, klushuizen verbeteren de buurt en geven hierdoor een positief effect op de stad. Zeker nu de woningmarkt de afgelopen jaren is verandert van een aanbieders- naar een vragersmarkt zijn de klushuizen een erg goed project. De toekomstige woningeigenaren stellen meer en meer eisen en steeds vaker willen deze ook betrokken zijn bij de totstandkoming van hun eigen woning of zelf opdrachtgever zijn. Hier haken de klushuizen natuurlijk perfect op in. De kopers kunnen bij deze klushuizen zelf kiezen waar zij betrokken bij willen zijn, ze kunnen klusser, opdrachtgever en architect zijn. Daarnaast hebben de klushuizen ook een positief effect op de financiën van de gemeente. Wanneer de gemeente deze klushuizen zelf zouden kopen en renoveren, zouden de kosten hiervoor ook een stuk hoger uitvallen. Het creëren van klushuizen is ook hierdoor een erg effectief idee.

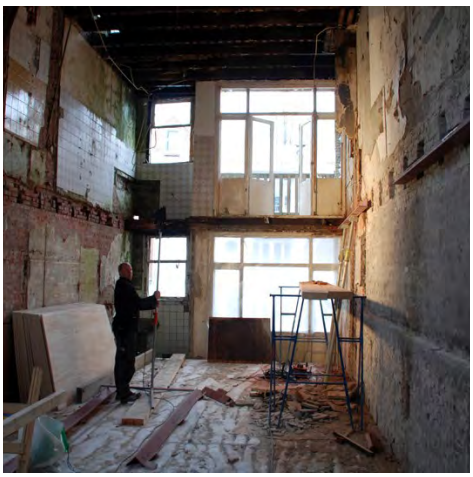
Bij de door de gemeente gerenoveerde woningen is gebleken dat deze vrijwel niet verkocht worden. Dit komt omdat deze woningen vaak een te hoge prijs hebben voor de buurt waarin de woningen zich bevinden. De klushuizen trekken juist mensen aan die bij een andere prijs nooit in de betrokken wijken gezocht en/of gekocht zouden hebben. Ook leidt deze nieuwe ontwikkeling tot grotere diversiteit en duurzamer gebieds- en buurtontwikkeling. Als laatste wordt door de grotere betrokkenheid van bewoners de sociale binding met elkaar en met de omgeving vergroot.

Er wordt op deze plekken een eenheid in de wijk gecreëerd, waar iedereen tevreden kan zijn.

De klushuizen in Rotterdam brengen voor de stad en vooral voor de wijken steeds meer positieve veranderingen mee. Er wordt op deze plekken een eenheid in de wijk gecreëerd, waar iedereen tevreden kan zijn. Voor iedereen die aan een klusproject zou willen beginnen is dit de ultieme en meest interessante uitdaging en zeker het proberen waard. Het is leuk en vooral leerzaam om een klushuis te kopen. Van een droom naar de werkelijkheid en dat zonder te veel kosten, die uitdaging zou iedereen aan moeten gaan!

Charlotte Geerts & Lis van de Leur

Van links naar rechts: kluswoning voor, kluswoning na, pand waar kluswoningen in komen
Volgende pagina: kluswoning Zwarte Parel



SS Rotterdam

De SS Rotterdam is weliswaar geen gebouw dat rust op een oude fundering, maar daardoor niet een minder interessant renovatie project. Het is een mooi voorbeeld van een onderkomen dat meerdere functies kan hebben wanneer het goed gerenoveerd wordt, echter ging dit project niet zonder slag of stoot.

De SS Rotterdam is een schitterend maritiem cultureel- en industrieelmonument. Vanwege de grootte historische waarde mocht het schip niet verloren gaan. Er waren plannen om de boot op te knappen als conferentiecentrum of hotel, echter werd dit bemoeilijkt door de aanwezigheid van grootte hoeveelheden asbest in de constructie. Om het schip te kunnen hergebruiken als conferentiecentrum of hotel moest het asbest vrij gemaakt worden, gezien de omvang van het schip was dit geen geringe opgaven (SS Rotterdam, 2016).

De historie van de SS Rotterdam.
In 1955 begon de voorbereiding van de bouw van het 5e passagiersschip van de Holland Amerika Lijn, met de naam Rotterdam.

De Rotterdam was oorspronkelijk ontworpen als een running mate voor het varen naar Nieuw Amsterdam in 1938. Echter door het gevolg van het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zijn deze ontwerpwerkzaamheden stopgezet. Later toen de crisis was afgelopen en de economische omstandigheden weer beter waren is men opnieuw over de bouw van het schip na gaan denken en werd er alsnog begonnen aan het ontwerp van de Rotterdam. Onder het motto “Het schip van morgen, reeds vandaag” werd er gestart met het ontwerpen van het schip. Hiervoor was een budget gesteld van 126 miljoen gulden. Voor het ontwerp werd niet alleen gedacht aan een trans-Atlantisch lijnschip, maar dan ook vooral als een cruiseschip gebruikt kon worden.

Het technisch ontwerp werd gemaakt door de scheepsbouwkundige ingenieurs van de RDM onder leiding van Wim Stapel. De supervisor over het interieur lag bij Cornelis Engel, dit was de hoofdinterieurarchitect van de Holland Amerika Lijn. De andere 8 architecten waren vrij in het gebruik van verschillende materialen en mochten zelf kunstenaars uitzoeken voor de decoratie.

Op 13 september 1958 werd het schip door koningin Juliana gedoopt en 11 juli 1959 begon de Rotterddam aan haar eerste proefvaart om vervolgens op 3 september voor het eerst de zee over te steken naar Amerika. Van april tot en met december werd het schip gebruikt als trans-Atlantisch schip tussen Rotterdam en New York. In de andere maanden werd het gebruikt als cruiseschip. Het maakten in het eerste seizoen 4 overtochten, want op 11 december 1959 werd het schip voor de eerste keer ingezet als cruiseschip. Dit was een 49-daagse cruise langs 12 verschillende havens in Midden- en Zuid-Amerika, gevolgd door een cruise van 75 dagen langs vier verschillende continenten. Dit patroon heeft zich nog vele jaren daarop aangehouden. Door de komst van het vliegverkeer nam begin jaren 60 de trans-Atlantische scheepvaart af. In 1971 werd de laatste overtocht naar New York gemaakt en werd de Rotterdam definitief als cruiseschip ingezet. Vanaf 1997 was het schip onder de naam Rembrandt in gebruik door het Amerikaanse bedrijf Premier Cruises. Dit bedrijf ging in 2000 failliet waardoor het schip niet meer in gebruik genomen werd en na 42 jaar op de wereld zeeën gevaren te hebben werd het afgemeerd in de Bahama's.

In 2001, wanneer het schip een jaar heeft stilgelegen wordt de stichting Behoud Stoomschip Rotterdam opgericht. Deze stichting maakt zich hard voor het behoud van het schip als maritiem erfgoed. In mei 2003 wordt het schip door RDM BV een vennoot van zakenman Joep van den Nieuwenhuyzen, hij brengt het schip onder bedrijf entiteit SS Rotterdam BV. De waarde van het schip was op dit moment 5 miljoen euro en werd voorgeschoten door het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam.

De renovatie.
De Rotterdamse corporatie woonbron durfde de uitdaging aan en kocht de SS Rotterdam. Uiteindelijk zou dit een van de grootste asbest saneringsrenovatie ooit worden. Dit omvangrijke project is uitgevoerd door Infinity Special Projects uit Amsterdam, Infinity was een van de weinige bedrijven die dit project met deze complexiteit aan durfde te pakken. Het schip telt ongeveer 1500 ruimtes die stuk voor stuk gesaneerd moesten worden. Soms ontbraken de bouwtekeningen uit de jaren 50 of waren ze onvolledig, dit zorgde voor extra complexiteit (Hakker, 2012).

Originele details van het schip moesten zoveel mogelijk bewaart blijven, dit maakte het saneren van asbest niet gemakkelijker. Het saneren van asbest heeft een jaar geduurd, gedurende dat jaar zijn er 300 vakmensen fulltime aan het werk geweest. Tijdens de bouw van het schip is er veel gebruik gemaakt van blauw spuitasbest, deze vorm van asbest zit in een hoge gevaren categorie. Hoe hoger de categorie hoe meer veiligheidsvoorschriften erbij komen kijken, dit maakte het project trager en duurder. Om een beeld te krijgen van de enorme omvang van het project staan hieronder een aantal getallen:

- 70.000 warme maaltijden
- 165.000 verbruikte kleding setjes
- 400.000 manuren
- Meer dan 300.000 vierkante meter schoongemaakte wanden, vloeren en plafonds
- 5000 ton asbest/asbesthoudend afval
- 2.748.470 kWh stroom verbruikt
- 22.000 technische foto's
- 2 miljard kubieke meter weggezogen en gereinigde lucht
- 1000 vrachtwagencombinaties afval
- 121.000 kilo ijs
- 254 flessen acetyleen
- 3.568.000 liter water
- 62.700 overnachtingen

De getallen die hier boven genoemd staan geven een duidelijk beeld van de enorme omvang van het project, de omvang van de hoeveelheid asbest is dan ook de grootste kostenpost van het project geweest. Een andere belangrijke kostenpost was het renoveren van het interieur nadat het schip asbest vrij was. Ondanks dat het een schip betrof werd deze renovatie gedaan door Brink groep. Dit bedrijf had enkel ervaring met het renoveren van gebouwen. Er is contact gelegd met de Bink groep, echter wilde zij de gestelde vragen niet beantwoorden en op hun site is ook niks meer van de renovatie terug te vinden.

De kosten voor Woonbron.
Woonbron dacht in 2005 dat de renovatie van het schip in totaal 6 miljoen euro zou kosten. Uiteindelijk liepen de kosten op en koste de renovatie in totaal 256 miljoen euro. Een kleine calculatie fout van 250 miljoen euro dus (NOS, 2012). Het schip werd uiteindelijk verkocht aan WestCord Hotels voor 30 miljoen euro. Oud bestuursvoorzitter Martien Kromwijk geeft dan ook aan in de media dat hij spijt heeft van de aankoop van de SS Rotterdam (Volkskrant, 2014).

Woonbron had dus 250 miljoen minder begroot dan de uiteindelijke kosten. Dit is vrij opvallend omdat deskundigen bij het bezoek aan het schip aangaven dat de toestand van het schip alarmerend was, toch dacht Woonbron de operatie aan te kunnen. Ondanks het oordeel van deskundigen zag ook het ministerie het project wel zitten. Als reden voor de aankoop werd destijds gezegd dat er een maatschappelijke vraag was naar de redding van het schip, dat zou ook de stad Rotterdam ten goede komen. Kromwijk gaf destijds ook aan dat men niet alleen vanuit eigen belang het schip kocht, maar ook vanuit een maatschappelijk perspectief. De gemeente Rotterdam had eerder al eens de opties bekeken voor een renovatie van het schip, echter leek hun de renovatie te duur (Volkskrant, 2014).

Woonbron raakte in de financiële problemen door het renoveren van de SS Rotterdam. Hierdoor werd de corporatie door de toenmalige minister Eberhard van der Laan onder toezicht geplaatst en moest het schip van het ministerie verkocht worden. Verschillende partijen hadden interesse in de overname van het schip. Het doel van bestuursvoorzitter Bert Wijbenga was dat hij het schip wilde behouden voor Rotterdam, maar niet voor elke prijs. Uiteindelijk werd het schip verkocht aan WestCord Hotels voor 29,9 miljoen euro en bleef het schip behouden voor de stad.

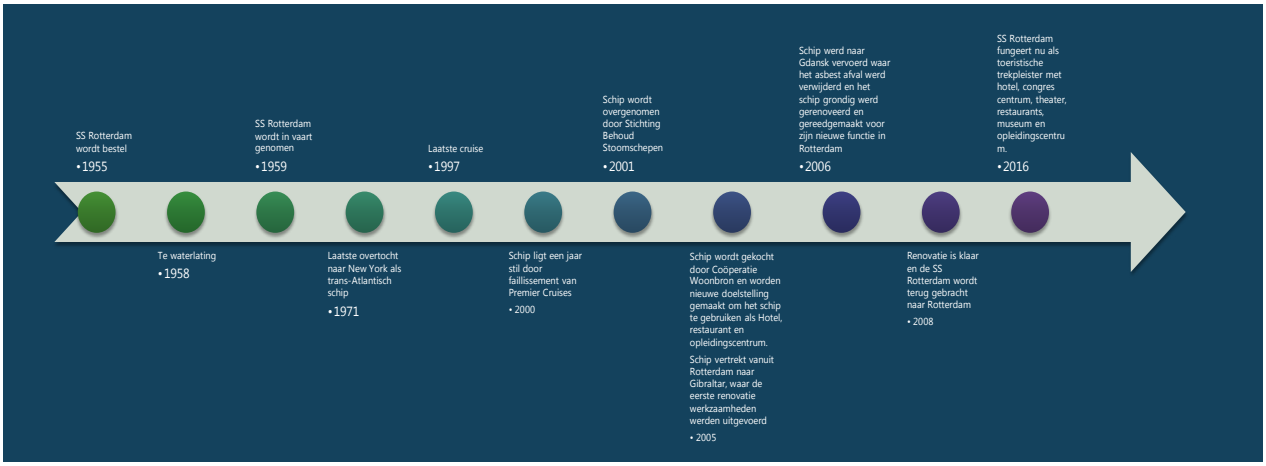
De gemeente Rotterdam gaf aan in de media dat het blij is met het behouden van het schip zodat het een bijdrage blijft leveren aan de ontwikkeling van Rotterdam Zuid (AD, 2012).

De huidige waarde van de SS Rotterdam
De kosten van het project zijn ongelofelijk hoog uitgepakt, maar het eindresultaat is fraai. Uiteindelijk heeft het schip een vaste plaats gekregen bij het Derde Katendrechtse Hoofd en daarmee heeft Woonbron zijn originele doel behaald. Woonbron haalde destijds namelijk het schip met als doel om een toeristische trekpleister op Katendrecht te krijgen. Door alle ellende die de renovatie met zich meebracht zou men bijna vergeten dat Katendrecht tien jaar geleden nog een no go-area was.

Terwijl het nu wordt bestempeld als een van de voorbeeldwijken van Rotterdam (Wesselink, 2015). Nu dient het als een hotel, theater, congrescentrum, restaurants, museum en opleidingscentrum. Het is een monument met grote authentieke waarden en het vervuld ook diverse maatschappelijke rollen. Zo biedt de SS Rotterdam ieder jaar aan maar liefst 250 studenten van zowel mbo als hbo. Met dit aantal studenten is de SS Rotterdam een van de grootste leer-werkbedrijven van Nederland. De mogelijkheden van het schip zijn groot op dit gebied. Er zijn stageplekken op het gebied van marketing, horeca, toerisme, maintenance, secretarieel, facilitaire dienstverlening en beveiliging. Naast stageplekken is het ook mogelijk een volledige opleiding op het schip te volgen (SS Rotterdam, 2016).

Stichting behoud stoomschip ROTTERDAM.

Auteurs: Joep Burgerhof & Ido Pijnenburg



WOONGOLD

Charme van vroeger, comfort van nu

Wonen waar en hoe je wilt. Maar wel je stempel drukken op de nieuw getransformeerde of gerenoveerde 'oude' woning. Het werk wordt uit handen gegeven aan een professionele partij met gevoel voor trends en materialen, Woongold.

Een "Woongold-woning" is een karakteristieke woning in de leukste wijken van Rotterdam. De woning is op hoog kwalitatief niveau gerenoveerd en aangepast aan de eisen en de trends voor de eindgebruiker.

Woongold bestaat uit een divers team van professionals, die elk in een bepaald vakgebied zijn gespecialiseerd zijn. Van financiële planning, acquisitie, advies tot verkoop.

Geen tijd, maar gemak

Transformatie; overal zijn bijzondere panden met veel waarde voor de stad. Maar voldoen deze panden nog wel aan de hedendaagse wensen? Om deze panden te behouden en extra waarde toe te voegen worden ze getransformeerd. Daarnaast wordt de leefbaarheid van de buurt verhoogd.

Om te voldoen aan deze wensen, kunnen deze panden omgetoverd worden tot prachtige woonhuizen. Vaak zijn de transformaties zeer ingrijpend en kostbaar, niet iedereen ziet de mogelijkheden en kansen. Daarom is Woongold er om dromen werkelijkheid te laten worden.

Renovatie; oude panden in leuke, hippe wijken volledig gerenoveerd met behoud van de authentieke elementen. Oud en nieuwe elementen smelten samen tot een nieuw concept, een prettige plek om te wonen. Het ontstaan van een 'nieuwe woning is een samenspel tussen de toekomstige bewoners, stylisten, architecten en een aannemer.

De wijken waar Woongold vooral transformaties en renovaties uitvoert zijn;

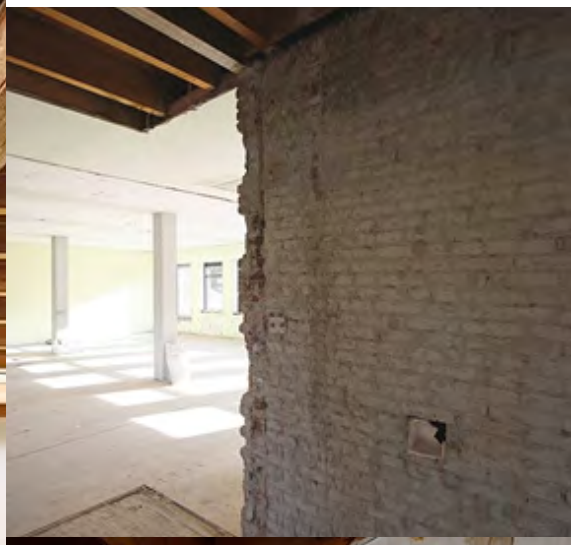
- Blijdorp
- Hillegersberg
- Centrum Rotterdam
- Rotterdam Noord

Deze gebieden zijn erg gewild bij jong professionals en twee persoonshuishoudens.

Opgericht in: 2010
Aantal werknemers: 5
Directeur: Andre van Luijk
Samenwerking: Woonvisie

DOK

Van kantoor tot luxe loft
Een oud kantoorpand van ABN AMBRO is omgetoverd tot mooie ruime lofts in Rotterdam. De lofts zijn gelegen aan het water en hebben ieder een ruim dakterras.



Coolhaven Eiland is een verrassing in Rotterdam. Het gebied wordt steeds populairder en is een ontspannend stukje Rotterdam. Ook staat Coolhaven eiland er om bekend dat het een nieuw woon- en werkgebied is. Waar vroeger voornamelijk gewerkt wordt ziet men nu de kansen voor een unieke woonlocatie.

Een plek vol innovatie en inspiratie, mede dankzij de ligging direct naast de Hogeschool en het Erasmus MC. Een plek waar de dynamiek van het centrum om de hoek ligt en de rust van een park op loopafstand, met het water binnen handbereik. Een wereldplek met internationale allure in een wereldstad.

Naast dat er oude panden worden getransformeerd, zal er ook een transformatie in heel het gebied plaatsvinden. In het voorjaar van 2017 wordt er begonnen met de bouw van Little Coolhaven.

Er worden in totaal ongeveer 330 woningen gecreëerd. Ook wordt er ca. 7000 m2 aan workspace ontwikkeld. Tevens zal er een waterfrontpark worden gecreëerd, waar horeca en werkgelegenheden zullen zijn. Een grote transformatie van de buurt dus, waar veel levendigheid zal komen.

In het project Dok 21 zijn 3 woningen gerealiseerd. Op de tweede verdieping zijn twee woningen gecreëerd. Nummer 166a wordt 94m2 groot en heeft een terras aan de achterzijde van 50m2. Nummer 166b is een stuk groter, namelijk 130 m2. Deze woning heeft ook een terras aan de achterzijde, van 90 m2.

Op de derde verdieping is het penthouse geplaatst, hier zijn de typische details zoals laaddeuren, hijsbalken en het indrukwekkende plafond zoals ze er in 1900 uitzagen hersteld. De afmetingen van deze woning zijn 230 m2 leefruimte, en daarnaast nog een dakterras van 100m2. Alle woningen liggen aan het water en hebben hier ook uitzicht op.

DE FEITEN

Coolhaven 166-168, Rotterdam
Voormalige functie: kantoor ABN AMRO.
Nieuwe functie: wonen.
Bouwjaar: 1928
Oppervlakte: van 95 m2 – 230 m2.
Buitenruimte: van 50 m2 – 100 m2.
Verkoopprijs casco: €235.000 – €395.000
Doelgroep: jong professionals

Auteurs Sarah Lamers & Chantal van Santen

Een bouwbedrijf in de crisis

Van een woning die jaren leeg stond door een "vecht" scheiding naar een woning die door renovatie binnen een week werd verkocht. Tijdens de crisis was het lastig om het hoofd boven water te houden voor veel aannemers. Novanorm Bouwbedrijf heeft de crisis "overleefd" mede door het kopen, renoveren en verkopen van woningen.

Een van de woningen die werd gerenoveerd is Ridderhoflaan 97, Koudekerk aan den Rijn, deze woning heeft jaren leeg gestaan. Het onderhoud aan de woning was zeer achterstallig en er waren ook een aantal bouwtechnische gebreken in de woning.

Met een oppervlakte van 136 m2 was er een hoop te renoveren. De gehele woning is voorzien van kunststof kozijnen met dubbele beglazing. De gevel is gereinigd, geïmpregneerd en opnieuw gevoegd, het dak is vervangen en geïsoleerd. Vooral de gevelrenovatie zorgt voor een groot verschil in aanzien. Waar het eerst grauw en donker was, heeft het nu een open en frisse uitstraling. Dit komt ook doordat de gevels van naast liggende panden, ook zijn gereinigd. Alleen de laatste woning heeft hierbij niet meegedaan en dat is duidelijk te zien.

De tuin, de keuken, het sanitair, alle wand- en vloerafwerkingen en alle installaties zijn vernieuwd. De woning werd 31 december 2014 aangekocht en begin juni 2016 verkocht. De renovatie heeft een langere tijd geduurd omdat er niet non-stop aan gewerkt werd. Het was een "vul-klus". Tussen andere projecten door werd het werk aan deze woning uitgevoerd.

"Het doel van de renovatie was niet de winst maar zorgen voor continuïteit in het bedrijf."

Dit was de kracht van Novanorm Bouwbedrijf tijdens de crisis. Als er projecten waren moesten deze vaak snel uitgevoerd worden en kregen voorrang op Ridderhoflaan 97. Novanorm kon daarom deze klussen soepel inplannen. Als de klus was afgerond waren er niet altijd direct nieuwe opdrachten. De woningen die gerenoveerd werden zorgden dan alsnog voor continuïteit.

Zoals in elk project zijn er soms tegenslagen. Dit project was redelijk goed ingeschat, mede doordat de aannemer dit goed kon calculeren. Voor de aankoop was er door de verkoper al een bouwkundige keuring uitgevoerd. Wat Novanorm Bouwbedrijf tegen viel, waren een aantal bouwkundige gebreken. Deze gebreken waren van te voren niet zichtbaar en kwamen tijdens de verbouwing naar voren.

De bouwkundige gebreken waren:
Betonvloeren die doorlopen tot in de spouw waardoor er een koude bruggen ontstaan. Dit kon alleen niet verholpen worden tenzij de gehele gevel werd verwijderd.

Voor de renovatie

FEITEN RIDDERHOFLAAN 97

Aankoopprijs	€ 130.000
Soort pand	Eengezinswoning, hoekwoning, met garage
Oppervlakte	136 m² woonopp.
Aantal kamers	5 kamers
Verkoopprijs:	€ 310.000
Winst ±	€ 26.000

Na de renovatie

En de fundatie van de garage was verzakt door een boom achterin de tuin. Hierdoor moest het afschot in het garage dak aangepast worden en boeidelen en kozijn optisch gecorrigeerd. Om tevens verdere verzakking tegen te gaan is er besloten om de boom te verwijderen. Dit bracht extra kosten met zich mee maar heeft tijdens de verkoop waarschijnlijk ook extra opgeleverd. Aan de zijkant van de woning is nog een boom verwijderd dit heeft een open uitstraling gecreëerd en maakte de woning aantrekkelijker.

"Onvoorziene situatie met de boom was een ekster nest. Hierdoor kon er tijdens het broedseizoen de boom niet gerooid worden."

De woning is gebouwd in 1972 waardoor de kans op asbest aannemelijk was. Er was veel meer asbest aanwezig dan verwacht, zowel in de woning als in de garage. Dit bracht extra kosten met zich mee.

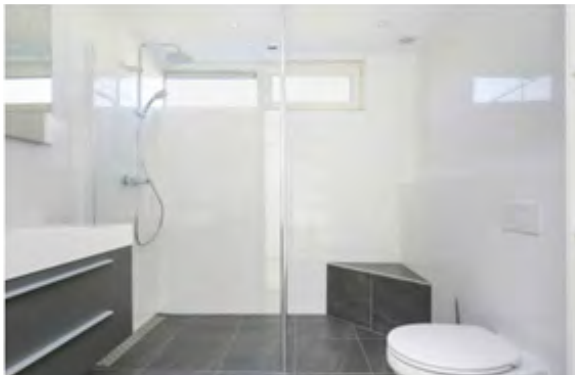
Op de bovenste verdieping was eerder van twee kamers één kamer gemaakt. Deze verbouwing was echter niet juist uitgevoerd waardoor het dak doorgezakt was en wateraccumulatie ontstond. Door het plaatsen van een staalconstructie is dit probleem verholpen.

Vaak zijn er tegenvallers bij een renovatie maar af en toe ook meevallers. Tijdens het renoveren van Ridderhoflaan 97 was dit ook het geval. Bij eerdere inschattingen moest er een zware betonlatei vervangen worden. Dit was toch niet nodig, doordat er een beperkte beton aantasting was. De fundatie van de woning was nog in goede staat, wat een groot pluspunt was.

Duurzaamheid het is steeds belangrijker, maar vindt iedereen dit? Tijdens dit project is er niet speciaal rekening mee gehouden. Wel zijn alle kozijnen met dubbel glas vervangen en is het dak extra geïsoleerd. Novanorm Bouwbedrijf heeft tijdens de renovatie gebruik gemaakt van onderhoudsarme materialen. (Keralit en Trespa gevelbekleding/ boeidelen)

De crisis van 2008 en heden
Hebben veel bouwbedrijven nog last van crisis? In de bouwsector is het lastig te bepalen, deze sector is laat cyclisch.

Als een crisis begint zijn er nog niet veel problemen, de "klap" komt later, aan het einde van de cyclus. Dit komt doordat aan het begin van de crisis er nog werkvoorraad aanwezig is en projecten nog doorlopen. Als grond aangekocht wordt zal de bouw pas anderhalf tot twee jaar later beginnen. De crisis heeft ook voordelen, de prijzen voor onderaannemers zijn lager. Maar zodra de markt weer aantrekt zullen de prijzen hoger worden en prijscalculatie, die eerder uitgevoerd is, niet meer overeen komen. Veel van de bouwbedrijven komen hierdoor later alsnog in de problemen.



Novanorm Bouwbedrijf heeft de crisis mede door het renoveren van woningen overleefd. Er werd zeer positief gereageerd op de turn-key oplevering van de woningen. Binnen een week na plaatsing van de Ridderhoflaan 97 op Funda was het eerste bod al uitgebracht en meteen verkocht. Dit komt mede door de prijs kwaliteit verhouding.

De heer J. C. van Santen, eigenaar Novanorm Bouwbedrijf & Bouwkundig adviesbureau

Samen werken in de tijdelijkheid

Render door ZUS

De economische crisis slaat in, gebiedsontwikkeling ligt volledig stil en de buurt verpaupert. Je bent omsingeld door leegstand en no-go-area's. Wat doe je dan? Dan ga je aan de slag! Vier jaar nadat De Luchtsingel, die het Rotterdam Central District wereldwijd op de kaart zou zetten, door Rotterdammers verkozen werd tot winnend Stadsinitiatief, spreek ik met één van de initiatiefnemers, Elma van Boxel van bureau ZUS [Zones Urbaines Sensibles], over permanente tijdelijkheid en nieuwe manieren van gebiedsontwikkeling.

Ten tijde van de economsiche crisis lag de gebiedsontwikkeling in het Rotterdam Central District volledig stil. De markt werd gegijzeld door enkele grote projectontwikkelaars met plannen voor enorme bouwvolumes, er werd niet meer geïnvesteerd in de openbare ruimte en ook van beheer of onderhoud was geen sprake. Openbare stukken stad werden als vlotjes uitgegeven voor opslag. Een tijdelijke dip, wellicht, maar volgens Van Boxel is er altijd sprake van tijdelijkheid. De tijdelijkheid is permanent en daar moet op ingezet worden; door de tijdelijkheid te gebruiken kan je doorbouwen naar een nieuwe fase. Vanuit die gedachte heeft ZUS De Testsite ontwikkeld. De Testsite bestaat uit een groot aantal succesvolle programma's met De Luchtsingel als fysieke verbinding: Het Schieblock, De Dakakker, Dak van de Hofbogen, Park Pompenburg, De Biergarten en Annabel.

"Wij zien eigenlijk dat stadsontwikkeling sowieso niet iets is dat je in een blauwdruk in één keer kunt tekenen, dat je altijd met permanente tijdelijkheid te maken hebt. De Luchtsingel zien we daarin als een vliegwiel om projecten aan elkaar te koppelen en verbindingen te maken die de gemeente zelf ook in de planvorming had staan." In dit geval was de tijdelijkheid als uitgangspunt ook noodzakelijk voor de realisatie van het project. Waarschijnlijk was het niet gelukt als De Luchtsingel niet als tijdelijk object gebouwd zou worden. Hij gaat over het grondgebied van zes verschillende partijen die er niet in mee gaan als ze weten dat iets daar voor een eeuwigheid ligt. Daarnaast is het te spenderen budget van belang. Uiteindelijk heeft de brug zelf 1.4 miljoen euro gekost en is 1 miljoen in het beheerfonds van de gemeente gestort. Een permanente brug is voor dat geld niet te bouwen.

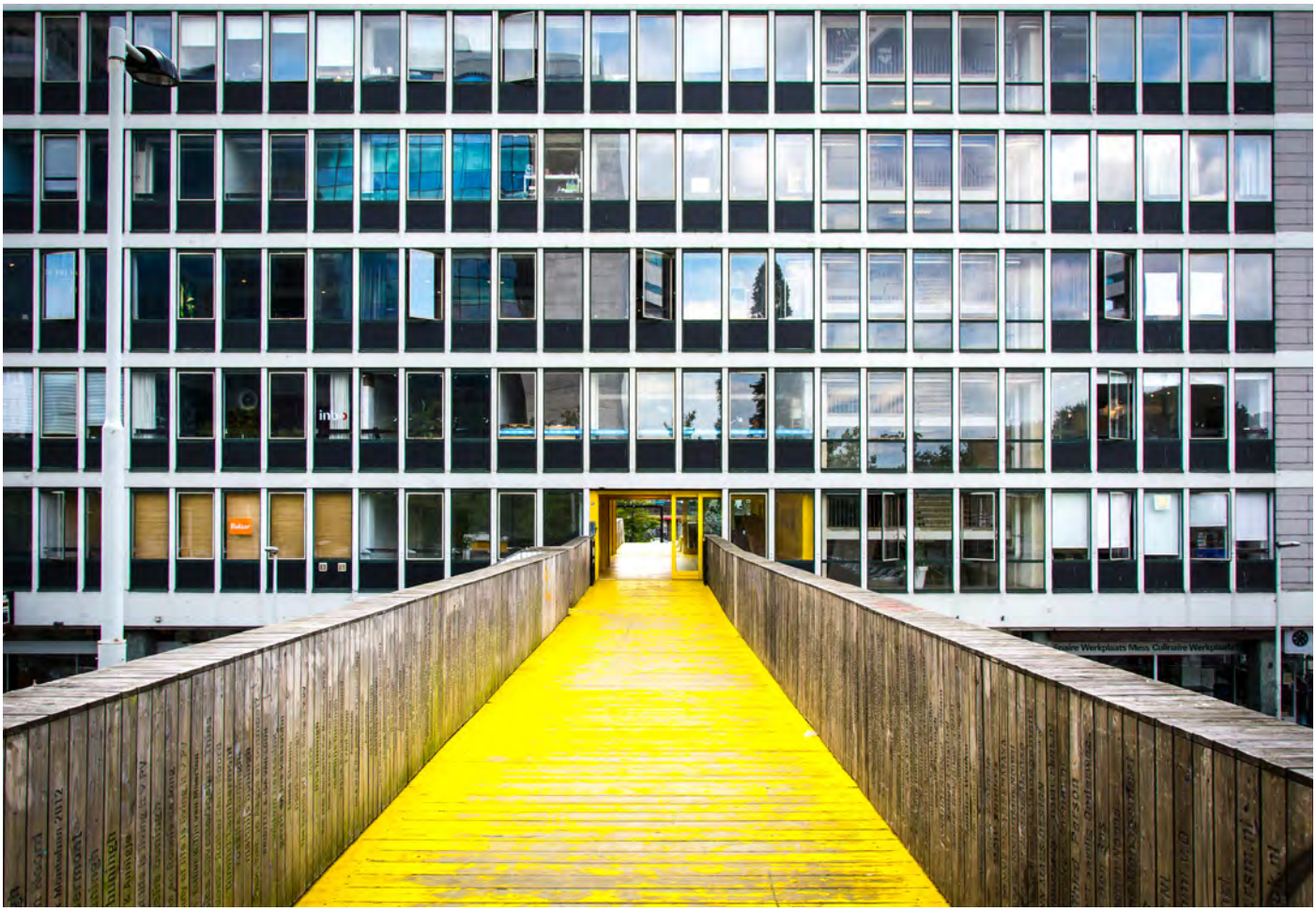
Tijdelijkheid is weliswaar een uitgangspunt, maar er wordt wel degelijk verder gekeken. In verband met wet- en regelgeving is een vergunning voor vijf jaar verstrekt, waarna wederom een vergunning voor vijf jaar aangevraagd kan worden. Daarna behoort ook een permanente vergunning tot de mogelijkheden. De brug is dan ook zo gebouwd dat hij in de loop der tijd verduurzaamd kan worden. Er zijn bijvoorbeeld onderdelen in staal uitgevoerd, zodat de levensduur op moeilijk te bereiken plekken veel langer is. Deze aanpak is typerend voor de experimenten van ZUS; je begint vanuit de tijdelijkheid, je probeert dingen uit en als het blijkt te werken, dan zet je in op verduurzaming. Als het niet blijkt te werken, breek je het af en probeer je iets nieuws. Dat is het spel dat gespeeld is en nog altijd wordt gespeeld; kijken binnen de bestaande regelgeving, binnen de bestaande grondposities en binnen bestaande plannen wat mogelijk is en hoe je daar beweging in kunt krijgen.

De verschillende onderdelen van de Testsite zijn op zich geen nieuwe ideeën. Wat de wereldwijde aandacht heeft gecreëerd is vooral de aanpak. Naast de tijdelijkheid als uitgangspunt wordt in diverse media en onderzoeken gesproken over "nieuwe vormen van stadsbestuur" en "bottom-up initiatieven". Toch is Van Boxel hier wat terughoudender over en denkt niet dat de stad van de toekomst volledig zal bestaan uit gecrowdfunde burgerinitiatieven. "Het is ook niet een toevallige bijeenkomst van pop-up en place-making geweest. Dit is wel echt planvorming en dan niet alleen gefocust op de fysieke vorm, maar ook op de programmering. Daar is natuurlijk kundigheid voor nodig, daar zijn specialisaties voor. Het is wel echt een vak. Een stedenbouwkundige staat vaak boven de persoonlijke belangen van iedereen. Wij zien dat hier uit ervaring als het bijvoorbeeld over ondernemers en retailers gaat. Het begint bij een eigenbelang en pas als iedereen er beter van wordt wordt het een collectief belang. Terwijl je in ons vak geïnteresseerd bent in een abstracter niveau en die abstractie zorgt ervoor dat je op deze manier kan opereren, maar het liefst heb je dat de marktpartijen en de overheid daar gezamenlijk de opdrachtgever van zijn. Ik denk niet dat het wenselijk is als je elke keer activisten nodig hebt om een stad te kunnen maken."

"Wat we gedaan hebben is niet bottom-up of top-down. Alle planvorming en beleidsdocumenten die er vanuit de gemeente al lagen zijn gescand, waaruit vervolgens is gedestilleerd wat er binnen die visie aan projecten is die je nu al zou kunnen doen en die werken in het totale eindbeeld van de betrokken partijen. Dat is redelijk top-down naar een gebied kijken. Vervolgens hebben we wel pragmatisch gekeken wat voor spelers hier actief zijn die je in het project zou willen betrekken. Maar het is eerder de combinatie, die twee aan elkaar verbinden, dan dat het top-down of bottom-up is. Het is sowieso de vraag wat er precies met die terminologie bedoeld wordt."

Al met al was - en is het nog steeds - een bijzonder leerzaam initiatief: "We hebben ontzettend veel geleerd van dit project. We waren opdrachtgever, we moesten bouwers aansturen, dus je verruimt je eigen professie nogal. Ik denk dat de volhardendheid die je nodig hebt wel een van de belangrijkste lessen is die we hier hebben geleerd. En je moet durven fouten maken, van fouten kan je leren." Of de gemeente dat ook zo ziet? "Ja natuurlijk, anders hadden we ook niet een nieuwe opdracht gekregen om een nieuw stedelijk plan te maken. Dat is puur omdat ze zien dat het gebied nu wel op de kaart staat en belachelijk veel aandacht heeft gekregen. De ene na de andere videoclip wordt hier opgenomen. We vergeten snel hoe het was, maar dit was echt een no-go-area met alles dichtgetimmerd en nu is het een stuk aantrekkelijker. Dat ziet de gemeente natuurlijk ook. En ze zien ook dat je dat met stedelijke ontwikkeling niet zomaar krijgt, dat het voor hen ook wel een cadeautje is en dat je daar zorgvuldig mee om moet gaan. Ik had ook niet verwacht dat de gemeente dat zo snel zou omarmen, maar dat doen ze absoluut."

Tekst en foto's: Matthijs Geleijnse



“Wonen *in* een PAKHUIS?”

Jobsveem Rotterdam

Vandaag de dag is transformatie booming. Denk bijvoorbeeld aan de panden van de V&D, deze staan leeg en worden volop gerenoveerd/getransformeerd. Bijna tien jaar geleden is het oude pakhuis aan de Sint Jobshaven getransformeerd tot een uniek woongebouw. Mei architecten heeft de door gemeente Rotterdam uitgezette prijsvraag gewonnen en aannemersbedrijf BAM heeft de realisatie op zich genomen met diverse adviesbureaus als partners.

Historie

De Sint Jobshaven is een vooroorlogse haven in de Rotterdamse deelgemeente Delfshaven. De Sint Jobshaven is gegraven tussen 1906 en 1908 en aangelegd voor de overslag van stukgoed.

Stukgoed zijn producten waarvan de hoeveelheid niet per maat of gewicht gaat, maar per stuk. In 1912 wordt de Jobsveem gebouwd in opdracht van NV blaauwhoedenveem. Het pakhuis bestaat uit een gemetselde gevel die zeer gesloten is, dit zorgt overigens voor een bijdrage aan de stabiliteit van het gebouw. De dichte gevel had naast stabiliteit ook een andere functie, de goederen beschermen tegen teveel daglicht, regen en wind. Aan de binnenzijde bestaat het gebouw uit houten vloeren die rusten op gietijzeren kolommen gevuld met beton.

Gietijzeren kolom met beton

De verdiepingen van het pakhuis kenmerken zich door de lengte van de vloeren (130 x 25 meter)! Niet alleen de vloeren waren vooruitstrevend ook de bouwmethode was dit. De door-gestapelde constructie met betonnen galerijen en laadperrons zijn hier een voorbeeld van.

In 1987 is de silo gesloopt vanaf die tijd stond het Jobsveem leeg. In 1999 schrijft de gemeente een prijsvraag uit voor het ontwerpen van woningen in het pakhuis. Mei architecten won de prijsvraag en in 2007 is de realisatie naar de nieuwe bestemming uitgevoerd.

PROCES VAN DE TRANSFORMATIE

Voor de ontwerpfase

Gemeente Rotterdam wil het gebiedt ontwikkelen (in de vorm van meer woningen). Jobsveem valt onder dit gebiedt. Hieruit vormt een prijsvraag uit met de hoofdvraag: Woningen in het pakhuis Jobsveem te ontwerpen.

Mei architecten doet een bouwkundige opname van het pakhuis voordat zij begin aan het ontwerpen van een nieuw plan. Samen met de opname wordt het bedrijf geadviseerd door instelling betreffende de historische en culturele waarde van het gebouw.

Prijsvraag

Mei architecten wint de prijsvraag die de gemeente Rotterdam had opgesteld.

Na de prijsvraag

Gemeente Rotterdam en Mei architecten zoeken samen naar een aannemer.

Aannemers bedrijf BAM wint de aanbesteding.

Over het gehele proces werden de grote partijen geadviseerd door verschillende bureaus met diverse expertises. Voor zaken betreffende brand, geluid en vocht.

DE FEITEN

Bouwjaar	1912
Transformatiejaar	2007
Oude functie	Pakhuis
Nieuwe functie	Wonen
Architect (oorspronkelijk)	J.J. Kanters
Architect (transformatie)	Mei Architecten, Rotterdam in samenwerking met Wessel de Jonge Architecten bna bv.
Constructeur	Pieters Bouwtechniek, Delft
Bouwfysisch adviseur	DGMR, Den Haag
Brandadviseur	DGMR, Den Haag
Bouwkosten	€ 20.000.000, -

Oude situatie Jobsveem

EN NU ?

Het jobsveem is getransformeerd tot 109 woningen. 99 hiervan zijn appartementen en 10 zijn penthouses. De oppervlaktes van de appartementen en penthouses liggen tussen de 75 en 200m^2. Op de plint (3500m^2) bevindt zich een commerciële ruimte en horeca. De woningen waren zo gewild dat ze binnen twee weken waren uitverkocht.

Alle woning vanaf de 1e t/m de 4e verdieping worden ontsloten met een corridor. Waarbij er in het midden van de atriums liften zijn gesitueerd met een trappenhuis die hieromheen lopen

De plattegrond zoals hierna weergegeven betreft de 5e en laatste verdieping van het Jobsveem. Deze wijkt af van de onderliggende verdiepingen door de enorme woningen die worden ontsloten door een galerij.

Het Gebied

Door de transformatie van het Jobsveem is het gebied er omheen erg in trek. Het project heeft vele prijzen gekregen en is een schoolvoorbeeld aan wat een goed uitgevoerde transformatie kan opleveren. Door de type woningen in het gebouw heeft dit uiteraard ook invloed op de huisprijzen in de omgeving, wat men ook kan beschouwen als een positieve toevoeging van de omgeving.

Auteurs Jasper Van den Berg & Suenz Hoffman

Kunt u ons vertellen wat uw werkzaamheden zijn bij Mei Architecten en hoelang u hier in dienst bent? Op dit moment ben ik projectleider en 12 jaar in dienst bij Mei Architecten. Voorheen werkte ik als bouwtechnoloog gefocust op architectuur en techniek. Hierna ben ik projectleider geworden.

Omtrent het Jobsveem, Hoe was de staat van het gebouw nadat uw bedrijf de prijsvraag won? De staat was niet al te best. Stabiliteit was niet op orde, veel scheurvorming in het metselwerk. Ook was de gevel behoorlijk vervuild en was het dak aanzienlijk verrot er moest dus veel gebeuren.

Is het kort samen te vatten hoe het bedrijf zo'n proces start? Er wordt een bouwtechnische opnamen gemaakt met veel foto's. Hierna maakte we een lijst van mogelijke ingrepen om de diverse problemen op te lossen. Welke kenmerken behoud je, welke kenmerken kun je monumentaal gezien wel kwijt in de transformatie.

Jobsveem was complex i.v.m. de daglicht/geluids eis voor woning. In eerste instantie mocht van de rijksdienst geen enkele wijzing worden doorgevoerd met betrekking op de gevel(s) omdat het sint jobs een rijksmonument betreft. Door de historische waarde van de gevel, maar de drang om er een nieuwe functie in te plaatsen zorgde voor een dialoog om de verandering in de gevel door te voeren.

Het Jobsveem is een rijksmonument maar hoe kan het dat er aan de gevel zo een grote ingreep kon worden uitgevoerd met goedkeuring van de gemeente Rotterdam? Discussie was dat rijksdienst voor erf goed het gebouw bruikbaar wil maken d.m.v. woningen erin. Door de verandering van functie moest men wel bouwkundige ingrepen doorvoeren.

Zijn er duurzame materialen toegepast bij de realisatie? (Duurzaam in de zin van: Milieuvriendelijke materialen) Transformatie is eigenlijk op zicht zelf als duurzaam, maar er zijn geen tijdens dit project geen duurzame materialen gebruikt. Alleen materialen met een lange levensduur.

INTERVIEW *met* ROBERT PLATJE

Milieuvriendelijke materialen worden niet per direct door de architect voor gesteld, dit omdat deze materialen te hoog uitkomen qua kosten. Meestal zijn het beleggers die volledig duurzame gebouwen op gebied van levensduur en milieu willen realiseren.

Hoe zijn knelpunten omtrent thermische isolatie, vochtwering en geluid opgelost? Geluid was echt een probleem tijdens dit project. De vloeren waren van hout en deze liepen door in de gevel, waardoor contactgeluid erg aanwezig was. De vloeren kregen zwevende dekvloer met leidingen erin verwerkt. Bovenop de zwevende dekvloeren werd een betonvloer gemaakt deze dient meteen als constructievloer. De balken zijn op de plekken waar woning scheidend wanden werden gerealiseerd in gezaagd, hierdoor werd het probleem met contactgeluid verholpen. Een ander knelpunt was vochtwering deze werden opgelost met een bouwfysische expert.

Wat waren de complexste bouwkundige knelpunten in dit project? Dit was het knelpunt met het geluid. Er was ook een eis dat het atrium 30 minuten rook werend moest zijn. Dit werd getest in Duitsland, en de uitdaging was om dit zo goedkoop mogelijk met het hoogste kwaliteit te realiseren.

Hoe heeft men de vraag naar parkeerplaatsen voor de bewoners in het Jobsveem opgelost? In het Jobsveem bevinden 10 parkeerplekken, deze zitten achter de oude laaddeuren verwerkt. De bewoners kunnen ook parkeren in het STV-gebouw deze staan naast het Jobsveem hier kunnen ze parkeerplekken huren.

Welke ontwikkeling omtrent renovatie & transformatie vallen tegenwoordig op? De ontwikkeling is te verdeling in twee categorieën, zoals kantoren transformeren tot woningen of unieke gebouwen transformeren tot woningen. Hierdoor ontstaat een ander woningtype aanbod waar het Jobsveem onder valt. En je ziet dat de vraag naar uniek woning is toegenomen omdat het succes hiervan zichtbaar is.

De Fabriek van Delfshaven

Op een zonnige nazomerochtend staan de ramen van de bedrijfsruimtes aan de Schie wijd open voor wat verfrissing. De fabriek weerspiegelt in het water en de sfeer in de omgeving is rustig en ontspannen (mogelijk mede veroorzaakt door het mooie weer). Aan de voorzijde langs de Mathenesserdijk staan verschillende deuren open, zodat je zo naar binnen zou kunnen lopen de werkruimtes in.

'De Fabriek' in Rotterdam Delfshaven is tegenwoordig een verzamelgebouw voor kleine, creatieve en eigenzinnige ondernemers, op een plek met voorheen een industriële functie. In 2012 is het grondig getransformeerd door Mei architecten, BAM woningbouw, ontwikkelaar Lingotto en eigenaar Stichting Havensteder.

Het complex was toen al bijna 30 jaar verlaten en werd wel de rotte kies van Historisch Delfshaven genoemd; het dak en een aantal vloeren waren ingestort. De verschillende partijen zijn er met elkaar in geslaagd om een vervallen complex, met een beperkt budget, toch succesvol te transformeren. Hoe is dit proces verlopen en welke aanpassingen en concessies moesten er worden gedaan?

Historie

De voormalige 'Roeloff's uitstoomingsinrichting, stoomververij en chemische wasserij NV' zat sinds 1892 op deze locatie. De Mathenesserdijk was toen nog een doorgaande weg tussen Rotterdam, Delfshaven en Schiedam. Ook de ligging langs de Schie maakte het geschikt voor industrie. Aan de voorkant bestaat het complex uit verschillende dijkhuisjes met steens muren en houten vloeren, daarachter is een echt fabrieksgebouw uit 1926 met een van de eerste prefab betonskeletten van Nederland. Uit deze mengelmoes kan worden opgemaakt dat het complex door de jaren heen een aantal keer is uitgebreid. Sommige gedeeltes vinden hun oorsprong al in de 19de eeuw, andere zijn duidelijk nieuwer.

Situatie met het ingestorte gedeelte aangegeven

Het complex heeft uiteindelijk de oorspronkelijke functie verloren en is daarna door lange leegstand vervallen en verpauperd. Dit geldt overigens niet alleen voor de fabriek, ook de rest van de straat had voor de aanpak van de fabriek te leiden onder leegstand, getuige de foto van rond 2005 met dichtgetimmerde gevels. In de tijd van leegstand zijn er verschillende (nieuwbouw) plannen gemaakt voor de locatie, onder andere voor een woncomplex van tien etages en een cultureel centrum, maar deze waren meestal te duur of verstoorde het beschermd stadsgezicht. Ook hebben er een tijd krakers in het pand gezeten die er na het instorten voor hun eigen veiligheid zijn uitgehaald. Het dak van het tussengedeelte stortte in en nam twee onderliggende vloeren mee. De omliggende muren bleven nog net staan maar moesten wel worden gestabiliseerd om de veiligheid te waarborgen.

Het plan

Men zocht een toekomstbestendige invulling voor de oude fabriek die met een klein budget gerealiseerd kon worden. Het verhuren van kleine bedrijfsruimten in een bedrijfsverzamelgebouw past daar goed bij. In Delfshaven was nog geen aanbod dat in kleine flexibele kantoorruimtes die per maand gehuurd kunnen worden voorzag.

In de hoofdlijn bestaat het plan uit bedrijfsruimtes in de voor- en achterzone. In de middenzone is ter plaatse van de instorting een groot atrium gecreëerd waar via een glazen kasdak veel daglicht in het binnenste van het gebouw terecht komt. De nieuwe staalconstructie van het atrium sluit aan bij het industriële karakter en de oude stalen delen. De wanden tussen de bedrijfsruimtes en het atrium zijn helemaal van glas zodat inhet gebouw een open sfeer ontstaat en men elkaar in het atrium kan ontmoeten. Vergaderruimtes, pantry's en het dakterras worden gemeenschappelijk gedeeld.

Aan de buitenkant was leidend dat de gevels onderdeel zijn van beschermd stadsgezicht Historisch Delfshaven. Deze zijn daarom aan de hand van oude foto's weer in oorspronkelijke staat hersteld. De schoorsteen heeft geen functie meer maar is wel aangepakt wegens het stadsgezicht. Ook zijn de originele stalen kozijnen aan de Schiezijde gezandstraald en weer teruggeplaatst. De opbouw van het atrium is zo ontworpen dat deze niet vanaf de straat aan de voorzijde zichtbaar is om het stadsgezicht zo niet te verstoren.

Concessies

Volgens projectleider Frans Steijger kost een project als dit in de uitvoering veel energie. Het is intensief omdat niet alles van te voren vaststaat. Bij de aanpak van een bestaand gebouw kom je altijd onverwachte dingen tegen die niet in het ontwerp op papier staan, en moet er nog veel in het werk worden aangepast. Om hier goed op in te kunnen spelen is het belangrijk kennis van zaken te hebben en flexibel te zijn.

Straatbeeld Mathenesserdijk rond 2005

Het oorspronkelijke plan van Mei architecten had net als eerdere plannen te lijden onder weinig budget. Men had bedacht dat in het atrium schommels, glijbanen en allemaal hippe zitjes zouden worden aangebracht. De glijbanen zijn niet doorgegaan omdat er geen rekening was gehouden met de windverbanden die voor de stabiliteit van het atrium nodig waren. Ook zouden ze veel daglicht tegenhouden.

Doordat de oude delen op veel plaatsen nog slechter bleken te zijn dan gedacht koste het veel extra tijd en geld om dat op orde te maken. Zo waren van de houten balkenvloeren van de huisjes aan de voorzijde de meeste balken verrot. Al deze vloeren moesten van onder naar boven per beuk vervangen worden. Dit moest per beuk omdat bij een aanpak per verdieping de stabiliteit uit het hele gebouw gehaald zou worden.

Succes

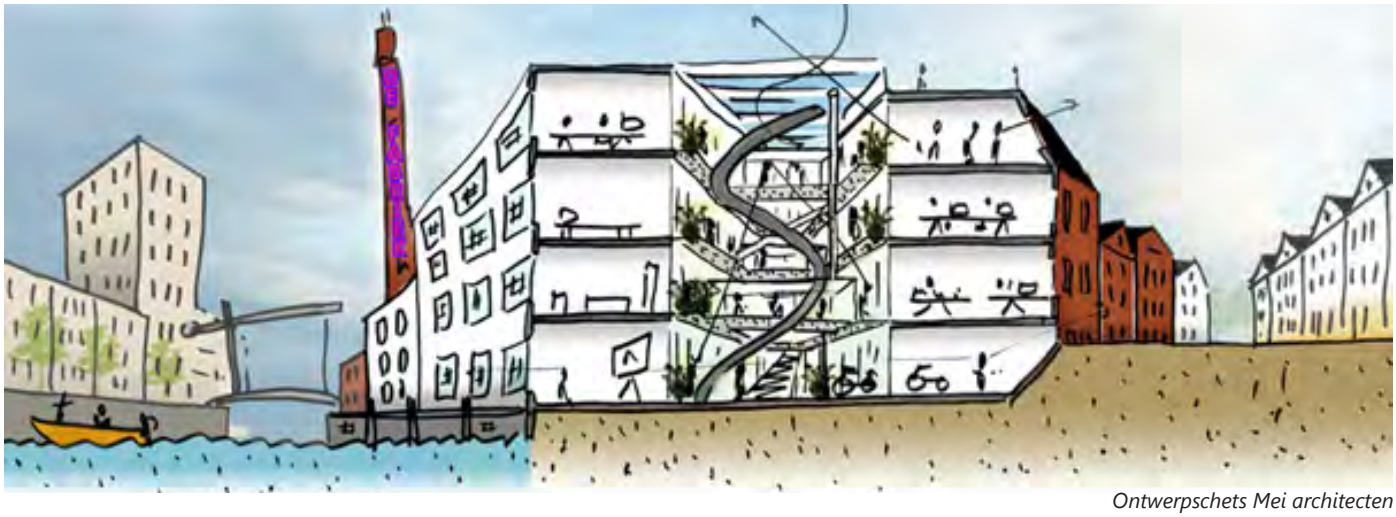
Behalve de glijbanen kon het oorspronkelijke ontwerp voor een groot deel toch worden uitgevoerd. Dit leverde een fabriek op die goed bruikbaar is als bedrijfsverzamelgebouw. De hippe extra's zijn er af, maar doordat het wel een succes is geworden, is bewezen dat deze ook niet echt nodig waren.
Het eindresultaat heeft als sterke punten de unieke locatie, industriële sfeer en cultuurhistorische waarde. Verder is het complex eigenlijk vrij kaal gelaten maar hier hebben de veelal creatieve ondernemers zelf genoeg kleur aan kunnen geven. De ruimtes zijn erg gewild en er staat zelfs een wachtlijst voor nieuwe huurders.

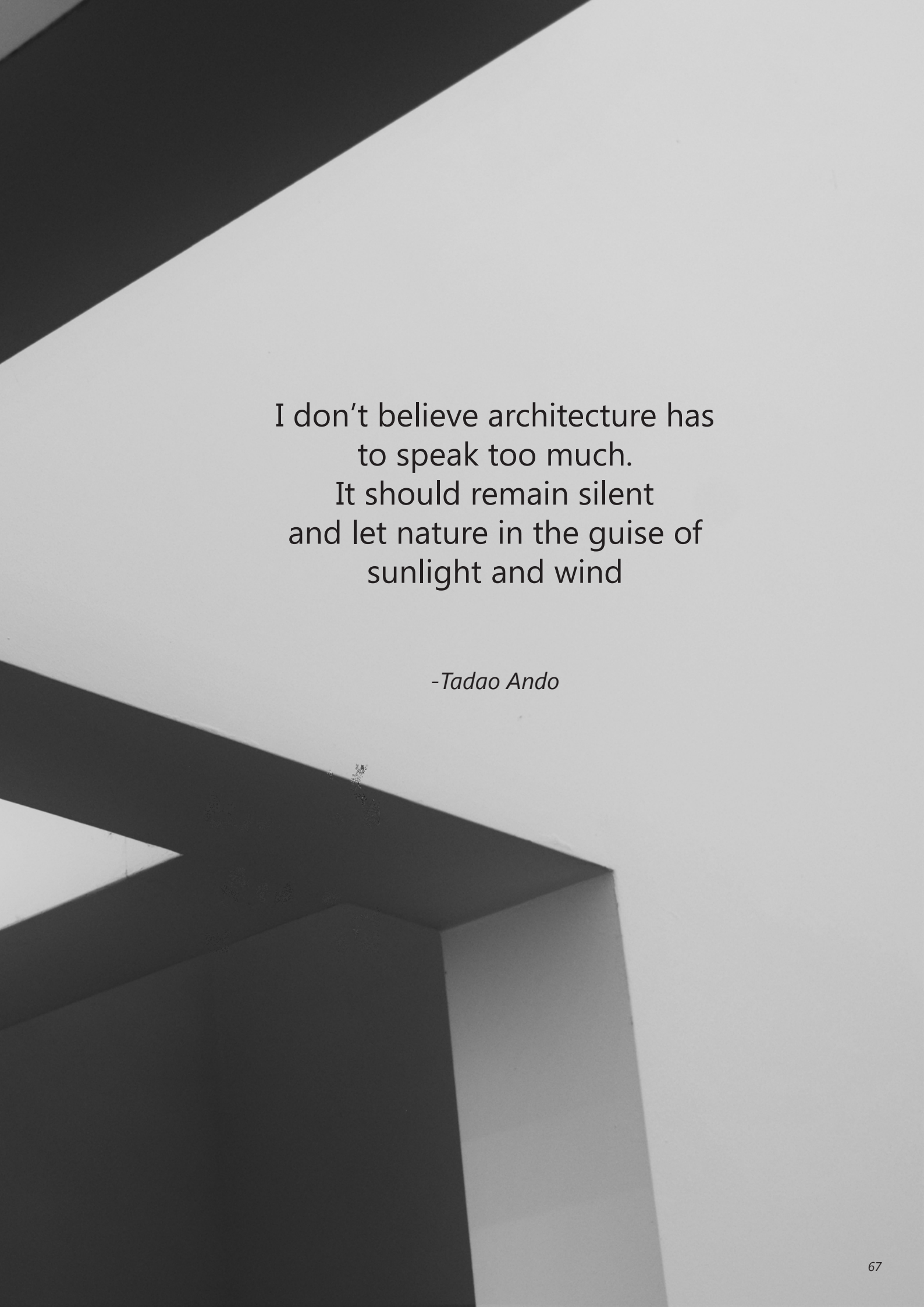
Interview met Frans Steijger – projectleider en Matthijs Geleijnse - Voormalig staigair

Auteur: Ruben Zantema

Het atrium en werkruimtes na renovatie

De voorzijde van De Fabriek na de renovatie


Ontwerpschets Mei architecten



I don’t believe architecture has
to speak too much.
It should remain silent
and let nature in the guise of
sunlight and wind

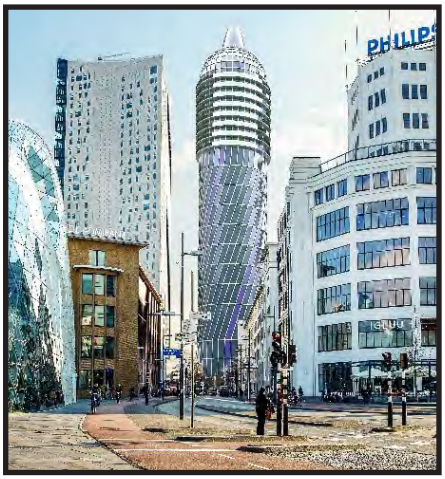
-Tadao Ando

THIS IS EINDHOVEN.

Eindhoven bruist!
Men is volop bezig met groen aanleg in de stad om wateroverlast te beperken, dit in combinatie met nieuwe technologiën.
Deze innovatieve maatregelen geven Eindhoven de kans om misschien wel Europese stad van het jaar te worden.

EINDHOVEN

EXCURSIE



1. Hierin hebben we een bezoek gebracht aan de wijk Eckard en Strijp

1. Wijk Eckard. Gerenoveerde gevels door de BouwHulpGroep.

1. Wijk Eckard. Gerenoveerde gevels door de BouwHulpGroep.

2. Gebied Strijp

2. Wijk Strijp-S.
Een oud fabriekspand met nieuwe functies.

2. Wijk Strijp.
Wijkhuis door Piet Hein Eek met herbruikte materialen

2. Wijk Strijp – Drents dorp.
Oude arbeiderswoningen

2. Wijk Strijp – Philipsdorp.
Gerenoveerde woningen.

Terug naar huis.

Wonen in de ‘Verboden Stad’

Gebouw Anton is een rijksmonument dat deel uitmaakt van een reeks voormalige Philipsfabrieken op Strijp S in Eindhoven. Het gebied is getransformeerd van een afgesloten industrieel gebied naar een bruisend en aantrekkelijk stadsdeel. Gebouw Anton vormt in samenwerking met de naastgelegen gebouwen een historische ruggengraat van het gebied. Er is een stedelijkheid ontstaan door de combinatie van verschillende samengevoegde functies zoals werken, wonen en recreatie.

Algemeen
Philips en Strijp S in Eindhoven zijn vanaf het begin al nauw met elkaar verweven. Zonder de elektronicagigant was Eindhoven eerder een verzameling van kleine dorpjes dan een bruisende stad. Door het vertrek van Philips uit Eindhoven kwamen alle fabrieken leeg te staan. In het jaar 2004 legde men de focus op de toekomst van de ‘verboden stad’. Trudo transformeert de twee eerste witte gebouwen op de Hoge Rug van Strijp S.

De voormalige Philipsfabrieken hebben van zichzelf al een zeer krachtige uitstraling die het vooroorlogse modernisme combineert met een aantal verfijnde detailleringen. Als architect heeft Diederen Dirrix gekozen voor een ingetogen aanpak waardoor het exterieur slechts puntsgewijs is getransformeerd. In de noordgevel zijn de oorspronkelijke stalen kozijnen hergebruikt en gerestaureerd. In de overige gevels zijn nieuwe kozijnen geplaatst die goed aansluiten op de originele verdelingen van de ramen. De grootste ingreep die te zien is aan de buitenzijde is het vervangen van de bestaande gevel door een nieuw voorgebouw met luifel en een onderdoorgang. Met een knipoog naar de naastgelegen gebouwen heeft deze luifel dezelfde maat en schaal gekregen, maar dit keer met een eigentijdse uitstraling.

Opvallend in het interieur is de grote ellipsvormige vides, waarin trappen de verschillende verdiepingen met elkaar verbinden. De bestaande vloeren zijn op vijf verschillende plaatsen binnen het gebouw doorboord voor deze vides. De bijzondere trappenhuizen scheppen een informele sfeer voor de bezoekers, bewoners en werknemers om elkaar te ontmoeten. Naast de bestaande constructie heeft men in het ontwerp rekening gehouden met twee nieuwe verdiepingen op het bestaande gebouw. Omdat deze verdiepingen nog niet zijn geplaatst is er gekozen voor een nieuwe daktuin die door alle bewoners gebruikt kan worden. Naast een woonfunctie voldoen de loftachtige woonruimtes ook aan de bouweisen voor werkruimtes en zijn zeer flexibel in te delen door de bewoner. Bijzonder aan deze lofts is dat de sanitaire ruimten zijn verzameld in verplaatsbare en losstaande units.

Historie
Op het hoogtepunt van Philips in de jaren ’70 werkten er dagelijks ongeveer 10.000 mensen in de Eindhovense fabrieken. Omdat Strijp S alleen toegankelijk was voor werknemers van Philips en omgeven werd door hoge hekken met slagbomen stond Strijp S al snel bekend als

de 'Verboden Stad'. Vanaf de jaren '90 besloot Philips zich stapsgewijs terug te trekken uit Eindhoven waardoor de fabrieken op Strijp S leeg kwamen te staan. Na de eeuwwisseling deed Philips de gebouwen op Strijp S volledig van de hand, waarna de focus werd gelegd op de toekomst van het gebied.

Anton Philips begon in 1892 met een kleine fabriek voor de productie van peertjeslampen. Tien jaar na de start produceerde Philips & Co al zo een 1,5 miljoen peertjes. In 1916 bouwde Philips zijn eerste gebouw op Strijp S. Deze fabriek voorzag Philips van glas wat nodig was voor de productie van lampen. Hierna kwam een kartonfabriek, gasfabriek en een Natuurkundig Laboratorium (NatLab) om nieuwe technologieën te ontwikkelen voor de fabriek.

Vanaf 1928 gaan de ontwikkelingen voor Philips hard. Het Klokgebouw en de apparatenfabrieken op de Hoge Rug worden ontwikkeld. Naast deze gebouwen komen er nog een Ketelhuis, Machinekamer en een Veemgebouw op Strijp S. Door deze ontwikkelingen is Philips compleet zelfvoorzienend geworden. 'Van zand tot klant' was dus ook altijd het credo van Philips.

Door alle ontwikkelingen die Philips op de markt bracht was Strijp S niet meer groot genoeg voor de productie van alle artikelen. Naast Strijp S zijn industriegebieden Strijp R en Strijp T erbij gekomen om aan de vraag van de consument te voldoen.

"Een bijzonder project die als voorbeeld moet dienen voor soortgelijke projecten in Nederland en daarbuiten"

Architectuur

Vanwege de groeiende vraag naar radio's was Philips genoodzaakt om meer productiecapaciteit te genereren. Hierdoor werden er tussen 1926 en 1930 drie grote apparatenfabrieken gerealiseerd die het productieproces moesten gaan versnellen. De gebouwen kregen de namen SK, SAN en SBP maar werden vanwege hun robuuste uiterlijk ook wel de Hoge Rug genoemd. Philips had goed nagedacht over de opzet van het plan, zo stonden de zeven bouwlagen tellende productiehallen naast elkaar om een zo efficiënt mogelijke transportlijn te creëren. Tevens waren de gebouwen met elkaar verbonden door middel van loopbruggen zodat het personeel zich intern gemakkelijk kon verplaatsen.

De constructie en het uiterlijk waarin de 'Hoge Rug' is gebouwd was voor een groot deel afhankelijk van de functie van de gebouwen. Philips wilde laten zien dat het door de realisatie van hoge panden met grote glazen puien en een goede functionaliteit zich kon meten met andere concurrerende wereldspelers. Deze manier van bouwen werd ook wel functionalisme genoemd en ontwikkelde zich min of meer als een huisstijl voor Philips.

In de hoogtij jaren van Philips waren de gebouwen niet alleen gekenmerkt vanwege hun uiterlijk maar ook door de naam die ze kregen. Zo droegen de eerste twee witte gebouwen van de Hoge Rug de namen SBP en SAN maar zijn inmiddels omgedoopt tot Anton en Gerard.

Vandaag de dag is Gebouw Anton een rijksmonument dat onderdeel uitmaakt van de historische ruggengraat van Strijp S in Eindhoven. De oude fabriek is een toonaangevend bouwwerk die de afgelopen jaren grondig is gerenoveerd en getransformeerd. Door het gebouw te voorzien van woon- en werkfuncties met een hoge dichtheid is er een nieuw soort stedelijkheid ontstaan.

Functionele kwaliteit, gebruikswaarde
Toen er in gebouw SBP nog bedrijvigheid plaatsvond waren er enkel ontsluitingen door middel van trappenhuizen en liften in de hoeken van het gebouw. Om de verkeersruimtes dynamischer en gebruiksvriendelijker te maken zijn er op vijf plaatsen binnen het gebouw ellipsvormige cilinders met trappen gerealiseerd.

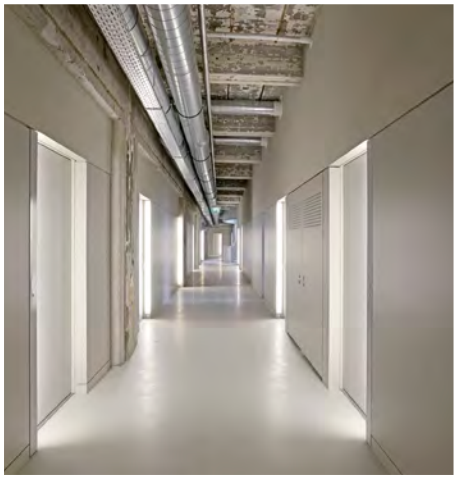
Om de stedelijkheid van het gebouw te benadrukken is er op de begane grond ruimte gemaakt voor commerciële voorzieningen. De lofts bevinden zich op de verdiepingen daarboven met oppervlakten variërend van 50 tot 80 vierkante meter. Door het toepassen van lichte scheidingswanden en verplaatsbare units zijn de lofts flexibel en naar eigen smaak in te richten.
Op de begane grond vormt de nieuwe luifel de entree tot de commerciële plint. Bovendien bevindt zich hier ook een openbare onderdoorgang met hiernaast de toegang tot de loftwoningen. Met deze onderdoorgang wordt het 110 meter lange gebouw onderbroken. Met deze verbindingen en ruime zichtlijnen draagt Gebouw Anton bij aan de dynamische en stadse structuur van het stedenbouwkundige plan van Strijp S.

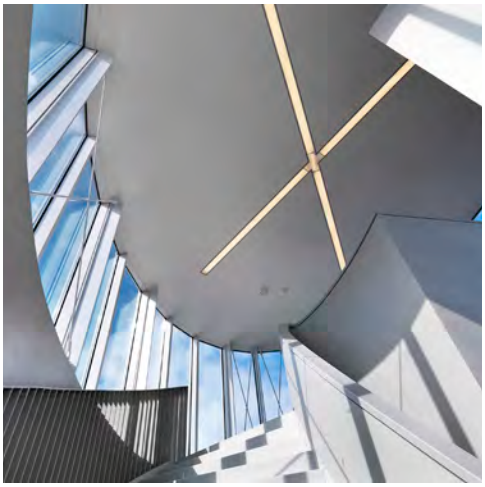
Duurzaamheid
Duurzaamheid is een investering voor de toekomst. Bij het nieuwe ontwerp is er rekening gehouden met het mogelijke toekomstige gebruik van het gebouw.
De oude Philipsfabrieken hebben een zeer krachtige uitstraling die de functionaliteit van het vooroorlogse modernisme combineert met een weloverwogen compositie en verfijnde detailleringen. Diederen Dirrix koos voor een ingetogen aanpak en transformeerde het exterieur slechts puntsgewijs. De oorspronkelijke stalen kozijnen zijn zoveel mogelijk hergebruikt en gerestaureerd. Waar vervanging nodig was, kozen we voor nieuwe kozijnen die subtiel aansluiten op de originele verdelingen. De grootste ingreep aan de buitenzijde van het gebouw is de nieuwe voorbouw met onderdoorgang en luifel. Deze kreeg dezelfde maat en schaal als de voorbouwen bij naastgelegen gebouwen, maar dan met een eigentijdse uitstraling.
"In het interieur doorboorden we de vloeren met vijf grote ellipsvormige vides, waarin trappen de niveaus met elkaar verbinden", aldus architect Joost Roefs. Deze bijzondere trappenhuizen scheppen een informele sfeer waarin bewoners, werknemers en bezoekers elkaar ontmoeten. Op het dak ontwierp Buro Lubbers een nieuwe daktuin, die door alle bewoners kan worden gebruikt. De loftachtige woonruimtes voldoen ook aan de bouweisen voor werkruimtes en zijn zeer flexibel in te delen. De sanitaire ruimten zijn verzameld in losstaande, verplaatsbare units.

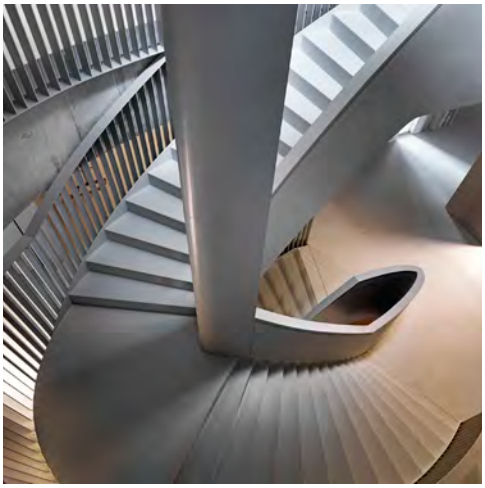
"Het ontwerpen van een 'Kleine Stad' is een complexe opgave"

Daktuin
Het masterplan voor Strijp S stadsdeel met groene gebieden die Strijp S en het centrum van Eindhoven verbinden met het Groene Woud. De daktuin is ontworpen door Buro Lubbers, die een strategie ontwikkelde voor het optillen van een groen stadslandschap. Dit doet Buro Lubbers door gebruik te maken van de daken, leidingstraten, gevels, hijsbalken etc. De begaanbare daken worden gebruikt als plein, tuin of park, de onbegaanbare daken functioneren als fijnstoffilter, wateropvang en hebben lokkende beplanting voor vlinders en vogels in de omgeving. De daktuin op het Gebouw Anton is als eerste daktuin op Strijp S opgeleverd.

In het midden van het dak is een rechthoekige bak ontworpen met heesters, vaste planten en bloeiende bomen. Zij vormen samen een willig en glooiend contour op het dak landschap. Verspreid over het dak zijn glazen ovale opbouwen geplaatst op het dak die de trap vides voorzien van daglicht. Opvallend is het sterke contrast tussen de witte, strakke architectuur tegenover de bloeiende beplanting.







Door de lokkende beplanting is er een groot aanbod aan vlinders en vogels te vinden op de daktuin. Buiten de rechthoekige bak ligt een kleurrijk mossedumdak. Meerdere verblijfsplekken zijn ingericht voor individueel of gebruik door groepen. Het meubilair is verplaatsbaar is naar wens aan te passen, zodat men gebruik kan maken van de beschutte terrassen voor schaduw of juist zon. Vanaf de daktuin heeft men een prachtig uitzicht over de stad Eindhoven.

Toekomst Strijp S

Sinds het vertrek van Philips uit de lichtstad Eindhoven in het jaar 2000 zijn er veel plannen geweest om het gebied opnieuw te ontwikkelen. Momenteel wordt het gebied volledig herontwikkeld tot een hotspot voor creatieve en ondernemende mensen.
Door de samensmelting van verschillende functies en gebruikers kenmerkt Strijp-S zich als een plaats van vrijheid, ondernemen en wonen. Dit zorgt voor een broedplaats van nieuwe initiatieven die het gebied elk jaar meer vorm geven. De komende jaren staat in Strijp-S nog veel te gebeuren!

Bronnen

-Herbestemmen (2016). Strijp S nieuwsbrief. Geraadpleegd op 16 september 2016, van: http://www.herbestemming.nu/sites/default/files/Artikel_Strijp_S_nieuwsbrief_NPH_0.pdf
-Diederen Dirrix (2016). Gebouw Anton. Geraadpleegd op 1 september 2016, van: http://www.dearchitect.nl/projecten/2013/27/eindhoven-gebouw-anton-strijp-s-diederendirrix-architecten/galerijen/fotos.html?picIndex=1&picName=01-gebouw-anton-strijp-s-eindhoven-diederendirrix-architecten-fotograaf-hildegard-hick.jpg#foto
-Diederen Dirrix (2016). Gebouw Anton. Geraadpleegd op 1 september 2016, van: http://www.diederendirrix.nl/nl/projecten/gebouw-anton/
-Loft Huren (2016). Plattegronden Gebouw Anton. Geraadpleegd op 1 september 2016, van: http://www.lofthuren.nl/plattegronden/gebouw-anton
-Stam en de Koning (2016). Gebouw Anton en Gerard. Geraadpleegd op 1 september 2016, van: http://www.stamendekoning.nl/nl/projecten/detail/anton-gerard
-Stam en de Koning Vastgoed (2016). In ontwikkeling Strpij-S. Geraadpleegd op 17 september 2016, van: http://www.sdkvastgoed.nl/projecten/in-ontwikkeling/strijp-s/

Tekst:	Ron Aarts en Nick Schreuder
Beeld:	Arthur Bagen
Opdrachtgever:	Trudo
Ontwerp:	Diederen Dirrix
Projectarchitecten:	Paul Diederen
	Joost Roefs
	Fabianne Riolo
	Thijs Kieboom
	Harrie Raijmakers
Projectpartners:	V- Architecten
	Buro Lubbers
Bruto vloeroppervlakte:	22.500 m2
Programma:	Wonen
	Werken
	Ontspannen
	Multifunctioneel
Startdatum:	September 2009
Einddatum:	September 2013
Soort Opdracht:	Herbestemmen
	Renovatie/Transformatie

Architecture is the thoughtful making of space.

-Louis Kahn

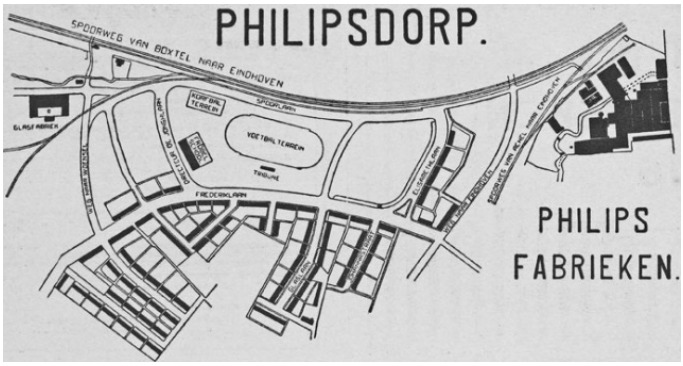
Een nieuw jasje van 100 miljoen

Philipsdorp is een wijk in Eindhoven dat gebouwd is na 1910 voor een behoefte aan woonruimte voor werknemers van de fabriek van Philips. Het gaat om 771 woningen waarbij inmiddels de kwalitatieve staat steeds minder wordt. De woningen moeten behouden blijven dus het zal gerenoveerd worden. Na de renovatie zullen de woningen weer 40 tot 50 jaar mee moeten gaan. Dit alles met een vermogen van 100 miljoen. Hoe gaat dit in zijn werk?

Terug de tijd in

Het is begin 1900 en Eindhoven is nog een kleine stad dat ten gevolge van de industriële ontwikkeling veel fabrieken heeft aangetrokken. Onder deze fabrieken valt ook de NV Philips Gloeilampenfabriek. Het is 1909 en inmiddels is Philips fors aan het groeien en uitbreiden, hierdoor is de vraag naar werknemers ook toegenomen. Er zijn in deze periode nog weinig woningen in Eindhoven. Dit vormt een probleem voor Philips omdat er geen plaats is om te huisvesten voor de werknemers. Dit is de aanleiding voor Anton Philips om een fabrieksdorp te realiseren, om zo het probleem op te kunnen lossen.

Philipsdorp is in 3 fases gebouwd. In 1910 is men begonnen met het bouwen van fase 1, vervolgens is men in 1916 begonnen met het bouwen van fase 2 en in 1923 is men begonnen met fase 3. Met in totaal 771 woningen. Gerrit Jan de Jongh heeft het stedenbouwkundigplan gemaakt voor het Philipdorp, met daarbij een ontwerp voor het straten- en rioleringsplan. De uitwerking van dit plan werd



Kaart van Philipsdorp met de oude Fabrieken van Philips in het gebied Witte Dam.

De Jonghlaan met veel groenvoorziening, rechts een kruidenierswinkel van ETOS.

door anderen gedaan, dit geldt ook voor het architectonische gedeelte. De woningen zijn ontworpen door architect Louis Kooken en architect Karel Bazel.

Het idee in 1910 achter het ontwerp van Philipsdorp is dat er een dorp gecreëerd wordt dat leefomstandigheden bevat voor de moderne fabrieksarbeider waarbij groen centraal stond. Om dit te kunnen realiseren hebben Anton Philips en Gerrit Jan van de Jongh gekeken naar Tuindorp 't Lansink en naar het fabrieksdorp Port Sunlight, om inspiratie te kunnen op doen voor het ontwerp van het Philipsdorp.

Het ontwerp moest dus leefomstandigheden bevatten voor de moderne fabrieksarbeider. Hieronder werd verstaan dat de woningen een moestuin hadden en dat de afstand tussen werk en wonen klein was. Daarnaast waren alle woningen op gas – en waterleidingen aangesloten, dit was erg modern in die tijd. Verder werden ten behoeve van de leefomstandigheden verschillende voorzieningen in het dorp toegevoegd zoals: bedrijfswinkels, broodwinkels, badhuis, scholen, sportvelden, muziekverenigingen en veel groenvoorzieningen. Hierdoor werd samenhorigheid gecreëerd en werd een leefgemeenschap gevormd.

Ouderdomsklachten

Sinds het ontstaan van het Philipsdorp, hebben de woningen in het dorp altijd een woonfunctie gehad. Hierdoor zijn de woningen door de jaren heen verouderd en toe aan vernieuwing. De kozijnen zijn toe aan ver-

Bomen in de Iepenlaan, die een bijdrage leverden aan het tuindorp-concept.

Een schoolcomplex voor de kinderen van Philipsdorp. Ontworpen door Architect Hanrath. Het gebouw is gesloopt in 1998.

vanging, verder voldoen de woningen niet meer aan de hedendaagse eisen. Zo hebben de meeste woningen een energielabel dat tussen D,E en F ligt, dit zal tijdens de renovatie opgekrikt worden naar energie label B. Door de jaren heen is ook het uiterlijk achteruit gegaan, zoals de dakpannen en het metselwerk. Het gaat hierbij vooral op scheuren en kleurverschillen.

In 2000 is het Philipsdorp om al deze reden ook aangewezen als een gebied dat behoefte heeft aan wijkvernieuwing. In 2006 werd er een Masterplan bedacht waarbij een gedeelte van de woningen gesloopt zou worden en plaats zou moeten maken voor nieuwbouw. Dit plan werd echter niet geaccepteerd door de bewoners, waardoor het niet meer doorging.

In 2009 is er opnieuw een plan bedacht voor het Philipsdorp, hierbij worden de woningen niet gesloopt maar gerestaureerd. Het plan is om alle woningen te renoveren zodat ze voor 40 jaar lang mee gaan. Naast het aanpakken van de woningen worden ook de openbare gebieden aangepakt. Zoals eerder gezegd zijn de woningen niet meer in redelijke staat, de woningen voldoen niet meer aan de huidige eisen. De woningen zijn niet duurzaam, om dit te veranderen krijgen alle woningen de benodigde installaties en isolatievoorzieningen.

Aan de slag

Het project zal ongeveer 10 jaar duren. Dit is een lange periode wat nadelig kan uitpakken. In zo'n tijdsperiode kan er namelijk veel veranderen op het gebied van wet en regelgeving. Als dit gebeurt zullen er weer aanpassingen moeten zijn. Als er een woning gerenoveerd wordt, zal de bewoner verhuizen naar een wisselwoning. Na 5 á 6 weken, als de renovatie voorbij is, zal de bewoner weer terug gaan naar zijn eigen woning.

De organisatie is verlopen via een traditioneel bestek. 3 bouwbedrijven konden een inschrijving doen en met de goedkoopste prijs komen. Bouwbedrijf 'Van Montfoort BV' heeft de goedkoopste inschrijving gedaan en is daarbij gaan renoveren. De aannemer gaat in een trein te werk. In het eerste blok wordt er gesloopt, in het blok daarna worden de kozijnen vervangen, in het blok daarna geïsoleerd. Dit wordt zo gedaan om zo vlug als een trein klaar te zijn.

Er is van te voren een proefwoning gerealiseerd, zodat mensen konden kijken wat er nou precies verandert aan een woning na een renovatie. Daarnaast konden mensen zelf ook nog een inbreng geven aan de woning om dingen te veranderen. Dit is bijvoorbeeld de badkamer verplaatsen, kamers samenvoegen, schouw weghalen of andere deuren plaatsen. In het algemeen is er aan de binnenkant geïsoleerd met een iets duurdere plaat dan normaal. Dit is een extra dunne plaat waardoor er meer ruimte wordt

Werkzaamheden in het Philipsdorp.

De modelwoning

bespaard. Verder zijn de bakstenen en voegen gereinigd en de kozijnen vervangen. Waar zo nodig was, is ook een schoorsteen geplaatst zodat er nu bij elke woning een schoorsteen is. De houten vloeren zijn vervangen door betonvloeren en nieuwe installaties zijn geplaatst waar nodig was.

In het algemeen zijn er verschillende dingen die verbeterd moesten worden. Het moet voldoen aan alle nieuwe eisen waardoor de woningen aan label B voldoen. Er is vooral gekeken naar wat het huidige idee was van het Philipsdorp, wat er door de jaren heen veranderd is en wat de huidige staat is. Het plan is om het oude concept (een tuindorp waar groen centraal staat) weer terug te brengen in de wijk maar met de eisen van nu. Verder zijn er per fases verschillende ingrepen gedaan om de woning te verbeteren.

Fase 1 van de wijk moest goed gekeken worden naar groenvoorziening. Bewoners willen al gouw een schutting alleen is er dan weinig groen in de wijk. Hierdoor zijn er verschillende ingrepen gedaan om de wijk groener te maken. In deze fase was er ook een verschil in dakpannen. De donkere pannen waren voor de rijke mensen. Deze zijn teruggebracht naar een standaard pan.

Fase 2 zijn monumenten. Deze zijn op traditionele wijze gerenoveerd. Elke gevel in deze fase is anders. Zo zijn er 9 verschillende voordeuren, 3 verschillende stukwerken en 3 verschillende raamdelen. Elke woning is dus op zich zelf gerenoveerd.

Fase 3 is de witte jassen buurt. Dit waren de woningen voor de mensen die een labjas droegen bij Philips. Dit waren in het algemeen rijkere mensen en hadden dus een grotere woning. Op hoeken van de straat staan winkelpanden die nog steeds door ondernemers worden bezet.

Fase 4 heeft een extra behandeling van het metselwerk gehad. In verschillende gevels zaten fouten in het metselwerk die zijn hersteld. In deze wijk is ook extra groenvoorziening aangebracht.

Tekst: Nick Mulder en Savan Narain
Foto's: Nick Mulder

Fase 3, Groenvoorziening

Fase 1, Een haag als groenvoorziening in de wijk.

Fase 2, Geveltype 1

Fase 2, Geveltype 2

Fase 2, Geveltype 3

Fase 4, Gevelaantast

Haico van Nunen
Adviseur onderzoeker bij Bouwhulp-Groep en Lector Duurzaamheid bij Kenniscentrum Duurzame Havenstad

Renovatie en transformatie, een leuk en uitdagend vak

Haico van Hunen heeft na het behalen van zijn VWO diploma, bouwkunde gestudeerd aan de Technische Universiteit in Eindhoven. Na zijn studie is Haico terecht gekomen bij BouwhulpGroep, een architecten en advies bureau dat zich bezighoudt met volkshuisvestiging. Hierbij is zijn functie de afgelopen jaren veranderd van projectleider tot adviseur onderzoeken. De opdrachten die Haico hier uitvoert zijn divers. Naast de BouwhulpGroep is Haico ook actief bij het Kenniscentrum Duurzame Havenstad. Hij is hier sinds mei dit jaar Lector Duurzame Renovatie.

Waarom gekozen om actief te zijn binnen de renovatie?
Tijdens zijn studie kwam Haico erachter dat hij renovatie en herbestemming een interessant werkterrein vindt. Hij kreeg hierbij colleges waarbij er voorbeelden gegeven werden over bekende gebouwen waar een herbestemming heeft plaats gevonden. Haico studeerde uiteindelijk ook binnen het vak renovatie en herbestemming af. Hij onderzocht wat er nog mogelijk was met de naoorlogse systeembouwflats, als er een aantal versiepingen worden verwijderd. Gedurende het onderzoek kwam Haico erachter dat het interessanter was om te kijken naar wat de mogelijkheden zijn van de betonelementen die van het gebouw af komen, zo kwam Haico in aanraking met duurzaamheid.

"Leuk en uitdagend"
Wat Renovatie interessant maakt, is dat je te maken hebt met de geschiedenis van het gebouw en de nieuwe opgave voor het gebouw voor de toekomst. (het ontwerp). Dit maakt dat je niet alles kan toepassen wat je wilt, hierbij moet er dus aandachtig te werk gegaan. Dit zorgt ervoor dat het een leuk en uitdagend vak is.

Wat is er belangrijk bij renovatie, en hoe staat dit in de in de toekomst?
Bij een renovatie project heb je te maken met een bestaand pand, hierbij is de gebruiker van groot belang. Deze mensen wonen vaak al jaren in de woning, en dan kan je niet zomaar zeggen wat er gerenoveerd moet worden.

"Meer dan een technische opgave"
Bij een renovatie project is het belangrijk dat je je kunt in leven in de gebruiker. Hierdoor ontstaan er concretere doelen, waardoor een beter beeld gecreëerd wordt van het te behalen eindresultaat. Een renovatie project is dus meer dan een technische opgave, het is een proces waarbij individuele keuzes, betaalbaarheid maar ook duurzaamheid bij elkaar komen en daar moet je een oplossing voor bedenken.

"Renovatie is de grootste opgave die er ligt"
Kijkend naar de toekomst, ligt er een groot aanbod aan projecten. Er zijn 7,5 miljoen woningen in Nederland en 600 miljoen m^2 aan utiliteitsgebouwen. In 2050 moet 90% hiervan voldoen aan de wensen en eisen van dit moment. Dit zijn wensen en eisen op het gebied van gebruik en functionaliteit , maar ook met name op het gebied van duurzaamheid.

Wat zijn de verschillen tussen renovatie en nieuwbouwprojecten, kijkend naar uw functie?
Als adviseur ben je bij nieuwbouw projecten min of meer vrij om zelf je oplossingen te bepalen. Zo kan je bij nieuwbouw projecten makkelijk een ruimte 10 cm groter maken door een wand te verplaatsen. Bij een renovatie project staat deze wand er al, en moet je het doen met deze ruimte. Verder heb je te maken met bewoners, zij moeten de oplossingen die jij bedenkt goedkeuren. Bij een renovatie in bewoonde staat, kun je niet zomaar aan het werk gaan. Hierbij is niet alleen van belang dat je nadenkt over wat je gaat doen maar ook hoe je het doet.

Wat is uitdaging tijdens het lopen van renovatie projecten?
Zoals eerder gezegd heb je bij renovatie projecten meer te maken met de bewoners. Een groot deel van de projecten bestaat uit creëren van draagvlak bij de bewoners. Hierbij gaat het erom dat je ervoor zorgt dat de gebruikers, bewoners of opdrachtgevers kunnen volgen wat je doet. De oplossing die jij presenteert moet ook de oplossing zijn voor hen. Om dit te kunnen doen moet je je kunnen inleven in de problemen van een ander.

Wat vond u van het project Philipsdorp, wat zou u persoonlijk anders hebben gedaan?
Haico vond het project Philipsdorp een mooie opdracht omdat het dorp een icoon van de stad Eindhoven is, met ruim 700 vooroorlogse woningen. Wat leuk en uitdagend was aan dit project, was om de oorspronkelijke uitstraling van het dorp weer terug te brengen. Hierbij zijn vooral de architecten van BouwhulpGroep bezig mee geweest. Haico was bij het project zelf als intern adviseur bezig. Hij hield zich voornamelijk bezig met de aspecten energiebesparing en de duurzaamheid van de woningen.
"De juiste keuzes zijn gemaakt"
Haico is tevreden over de keuzes die gemaakt zijn bij het Philipsdorp. Bij het project is er overwegend voor één kwaliteit gekozen. Haico geeft aan dat de mensen daar meer in breng op mochten hebben, zoals een tuindeur of een bepaalde indeling. Hierdoor zou er meer differentiatie aan het dorp gebracht kunnen worden, achteraf gezien. Haico is echter bij met het eindresultaat en geeft aan dat de juiste keuzes gemaakt zijn.

Zou u zelf een klushuis willen kopen, om deze op te knappen?
Haico woont in een vooroorlogse woning uit 1928. Deze woning heeft hij 10 jaar geleden gekocht, waarbij hij veel heeft moeten doen om het naar zijn wens te maken. "je merkt dat je in een oud huis zit", omdat je niet alles zomaar kunt doen zoals je dit zou willen. Haico zou zeker een klushuis willen kopen en willen opknappen, alleen moet je de tijd ervoor hebben. Als je alles zelf doet gaat er veel tijd in zitten.

Tekst: Savan Narain & Nick Mulder

There are *360 degrees,*

so why stick to *one?*

-Zaha Hadid

R&T ©2016 Rotterdam