

Onderhandelen en ontwerpen

De Academie van Bouwkunst was een van de eerste nieuwe gebruikers van de Rotterdamse RDM Campus. Nu ook de Machinehal is herbestemd tot bedrijfsverzamelgebouw, en de Onderzeebootloods deze zomer opnieuw plaats biedt aan een tentoonstelling, komt de metamorfose van de voormalige scheepswerf in de Stadshavens op gang.

Auteur Marit Overbeek Fotograaf Rob 't Hart

De RDM-terreinen en -gebouwen vormen samen met tuindorp Heijplaat een bijzondere enclave in de Rotterdamse Stadshavens. Omdat het gebied volgens zowel de gemeente als het Havenbedrijf een hoge cultuurhistorische waarde heeft, is besloten dit te herontwikkelen. Het Havenbedrijf koos ervoor zelf opdrachtgever te zijn, in tegenstelling tot andere oude havengebieden die zij in het verleden overdroeg aan de gemeente. Het Havenbedrijf ziet op het RDM-terrein kansen voor technisch innovatieve bedrijven op het gebied van bouwen, mobiliteit en energievoorziening, zodat specifieke technische kennis in het havengebied behouden blijft en kan worden benut. Dit sluit aan op de wens van de gemeente Rotterdam, die meer pioniers en kenniswerkers op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie wil aantrekken.

Geen dood water

Na uitgebreid cultuurhistorisch onderzoek besloot het Havenbedrijf dat het RDM-terrein een stedelijk karakter moet krijgen met een maritieme signatuur. Dat laatste aspect is belangrijk om 'dood water' te voorkomen, water waarop geen activiteiten meer plaatsvinden. Daarom is de Dokhaven aangewezen tot experimenteerterrein voor maritieme activiteiten en evenementen. Het tonen van werken aan de ontwikkeling van nieuwe technieken, producten en prototypen staat hier centraal. Het betreft kleinschalige productie van drijvende objecten en innovatieve energiewinning in en op het water. Tegelijkertijd bepalen de Dokhaven en de gebouwen eromheen het aanzicht van het RDM-terrein en wordt er daarom zo min mogelijk gesloopt. Maar in de geest van het gebied is bevrozing niet nodig, aldus Cor van Asch van het Havenbedrijf. Daarom is niet het gehele terrein tot rijksmonument bestempeld. In plaats daarvan zijn alle elementen op het terrein apart bekeken en ingedeeld in drie categorieën: beslist behouden, behouden als het kan en slopen. Gebouwen die konden worden herbestemd, waren het oude hoofdkantoor van de RDM, de Machinehal, de Onderzeebootloods, het Dokkantoor en de loodsen in het verlengde van het oude hoofdkantoor.



Culturele manifestaties

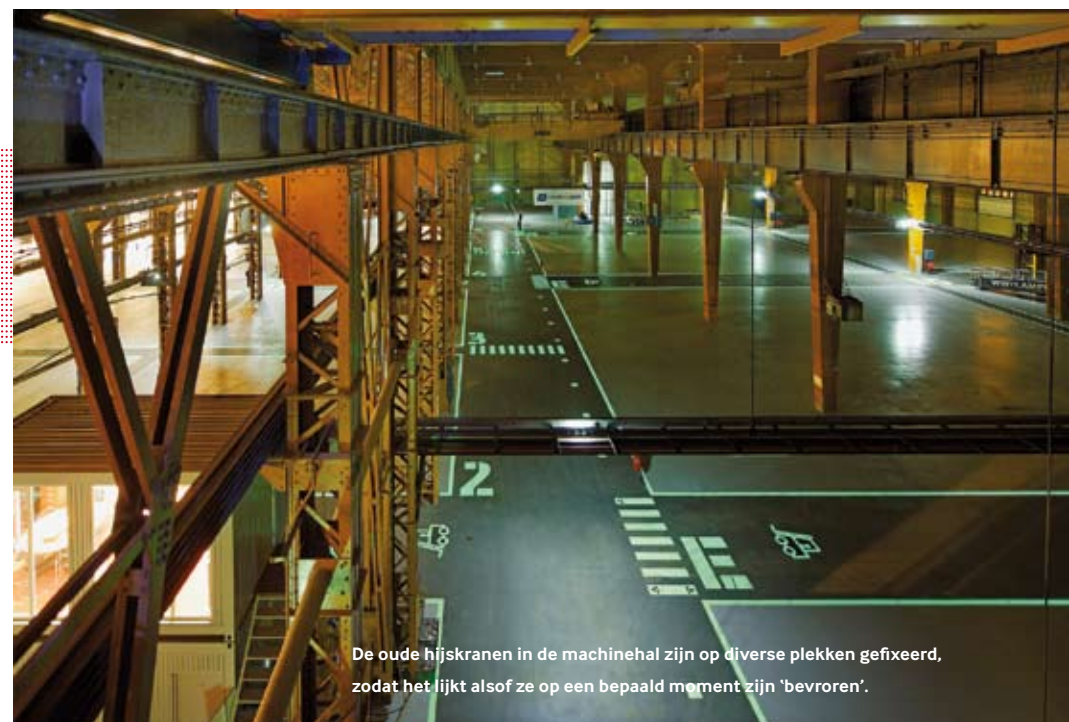
Belangrijk instrument voor het verstedelijken van het RDM-terrein is cultuur. De komende vijf jaar wil het Havenbedrijf er culturele manifestaties laten plaatsvinden, waarvoor een samenwerking is aangegaan met museum Boijmans van Beuningen. Vorig jaar zomer was de Onderzeebootloods het decor voor de overzichtstentoonstelling van Atelier van Lieshout. Met ruim 20.000 bezoekers een onverwacht groot succes, dat het gebied op de kaart zette. Dit jaar zal een expositie van het Scandinavische kunstenaarsduo Elmgreen & Dragset in de loods worden geopend. Voordat de opdrachtgever hier de vruchten van kon plukken, moest hij flink investeren. Anders dan de NDSM-werf in Amsterdam, ontbrak het op het RDM-terrein aan belangrijke voorzieningen en was het gebied ruim twintig jaar lang behoorlijk verwaarloosd. Zo moest het Havenbedrijf een openbaarvervoersverbinding mogelijk maken, een steiger bouwen voor de waterbus/Aqualiner, de vervallen kaden opknappen en degelijke toegangswegen naar de loodsen maken. Ook diende ze te zorgen voor een nieuwe ondergrondse infrastructuur voor elektriciteit en bluswaterleidingen. Een horecagelegenheid zal binnenkort worden gerealiseerd in de voormalige kantine van de RDM uit 1912.

Gebruikers zoeken

Naast het investeren in voorzieningen, zoekt het Havenbedrijf



Vormtaal en kleuren van de bewegwijzering zijn geïnspireerd op die van de Ferrari-fabriek in Italië.



De oude hijskranen in de machinehal zijn op diverse plekken gefixeerd, zodat het lijkt alsof ze op een bepaald moment zijn 'bevoren'.



Heijplaat

Om een deel van het personeel van de RDM te huisvesten, is in 1914 gestart met de bouw van het tuindorp Heijplaat. Het stedenbouwkundig plan van de drie huisarchitecten van RDM, H.A.J. Baanders was de eerste, telde 850 woningen. De laatste nieuwbouw dateert uit de jaren vijftig, waarvan een groot deel binnenkort wordt gesloopt. Heijplaat telt nu nog 1500 inwoners, een aantal dat voor de plaatselijke supermarkt eigenlijk te weinig is om van te bestaan.

naar partijen die op het terrein aan de haven- of transportwereld gelieerde of technische innovatieve activiteiten willen ontplooiën. Bedrijven in de olie- of offshore industrie stuiten op protesten uit de wijk, maar een bedrijf dat trainingen verzorgt voor offshore personeel, is 'schoon' en dus welkom. Voor dit bedrijf wordt binnenkort in de Heijshaven een zwembad ingericht waar duikers kunnen oefenen. Ook een jachtenbouwer neemt binnenkort zijn intrek op het terrein. Het Havenbedrijf wist de Academie van Bouwkunst te verleiden als eerste nieuwe gebruiker naar het gebied te komen, door het opzetten van de RDM Campus. Onderwijs, bedrijven en evenementen werken hier onder het motto Research, Design & Manufacturing aan "duurzame en innovatieve oplossingen op het gebied van bouwen, mobiliteit en energie." Zo moet een levendig en aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven ontstaan.

Eigenheid

De nieuwe vestiging kwam voor de opleiding precies op het juiste moment. De Academie zocht naar meer ruimte, maar ook naar meer zichtbaarheid en zelfstandigheid en zag de

Het Havenbedrijf ziet op het RDM-terrein kansen voor technisch innovatieve bedrijven op het gebied van bouwen, mobiliteit en energievoorziening

kans om in een eigen onderkomen een eigen en creatieve sfeer te creëren. Ewoud Netten van PLUS architecten, oud-student en als oud-stafid actief in diverse commissies rondom de nieuwe huisvesting, ontwikkelde met partner Bart Spee een aantal mogelijke scenario's en kreeg daarmee uiteindelijk zowel de opdracht van het Havenbedrijf voor de herbestemming van het casco, als de interieuropdracht van de Hogeschool Rotterdam voor het interieur. Het nieuwe programma is door PLUS architecten op eigentijdse wijze ingepast in het monumentale pand. De kleur-

stelling en het materiaalgebruik, met subtiele verschillen in glansgraad, textuur en kleur, zorgen voor eenheid en herkenbaarheid van de aaneengeschakelde nieuwe ruimtes. Door het gebruik van vernieuwende materialen is het innovatieve karakter van RDM Campus fysiek voelbaar.

Onderwijs en ondernemers

Om de synergie tussen onderwijs en ondernemers te stimuleren, heeft het Havenbedrijf de Machinehal aangewezen als plek voor het zogenoemde Innovation Dock. De hal, die pal voor de Onderzeebootloods ligt, bestaat uit dertien hallen uit drie verschillende tijdperken, die aan elkaar zijn geschakeld tot een hal van circa 23.000 m². De hal is opgesplitst in twee delen: in de één hebben het Albeda College en de Hogeschool Rotterdam hun lokalen en werkruimtes voor de opleidingen Automotive en Industrieel Ontwerp, in de ander is 12.500 m² beschikbaar voor kleinschalige en innovatieve bedrijven. Voor dit deel maakte PLUS architecten een ontwerp, dat de overweldigende industriële persoonlijkheid van de hallen onaangestast laat. Het pragmatische karakter van dit soort gebouwen is duidelijk zichtbaar in de verschillende soorten staalconstructies die door de jaren heen zijn gebruikt. De architecten houden in het verlichtingsontwerp door 'uplighters' rekening met het aanlichten van deze monumentale elementen. Hierdoor is tevens een prettig lichtbeeld ontstaan. Om de bedrijven te faciliteren is door PLUS architecten een stedenbouwkundig grid ontworpen met verschillende infra-structuren en kavelgrootten, die zorgen voor maximale flexibiliteit, optimale veiligheid en sterke identiteit. De verschillende ontsluitingsprincipes met paden in verschillende breedten voor voetgangers, vorkheftrucks en vrachtwagens, vormen de drager van het plan. Door een integraal vormgegeven 'signing' op de vloer met bewegwijzering, verkeersregels, vluchtrouten, kavelgrenzen en kavelnummering, zijn het gebruik en het organisatieprincipe duidelijk verankerd. Deze 'signing' is uitgevoerd in een 'glow in the dark'-coating,

die de hal zowel overdag als 's avonds leesbaar maakt. Tevens zorgt deze luminiserende coating voor energiebesparing en veiligheid, wat het innovatieve karakter van RDM Innovation Dock weerspiegelt. Uiteindelijk blijkt dat het programma van het Havenbedrijf niet goed aansluit op de vraag uit de markt, het Innovation

PLUS architecten maakte ontwerpen die bestaan uit een paar sterke ingrepen met een eigentijdse esthetiek, die zij overeind hebben gehouden

Dock is nu voor dertig procent bezet. De meeste bedrijven zoeken eerder gesloten laboratorium- en onderzoeksruimtes dan open plekken waar zij industriële werkzaamheden verrichten. Tijdens het ontwerpproces is daarom besloten om voor een deel van de hal grotere kavels te maken. PLUS architecten ontwierp uniforme, multifunctionele en modulaire, schakelbare units, die vanwege de behoefte aan eenheid in het ontwerp qua kleurstelling zijn afgestemd op de kavelvloer. Sommige bedrijven zetten echter zelf glazen kassen en losse keten neer, wat afbreuk doet aan de openheid van het oorspronkelijke ontwerp.

Interieur voegt nieuwe waarde toe

De interieurontwerpen die nieuw gebruik van de bestaande gebouwen op het RDM-terrein mogelijk hebben gemaakt, zijn niet zonder slag of stoot tot stand gekomen. PLUS architecten moest zich staande houden in een enorm krachtenveld, waar allerlei tegengestelde belangen op elkaar moesten worden afgestemd. Allereerst de belangen van het Havenbedrijf, dat bepaalde dat het historische aanzicht van de Dokhaven niet mocht worden aangetast, en dat de nieuwe interieurs innovatieve bedrijven op het gebied van techniek en transport moesten aantrekken. Ook dienden zij voor de gebruikers, de Academie van Bouwkunst en de huurders van het Innova-

tion Dock, functionele en prettige studie- en werkplekken te maken. Bovendien was het hun taak de eisen uit het Bouwbesluit en de brandveiligheid in overeenstemming te brengen met fraaie en belangrijke historische elementen die behouden moesten blijven. Lastige bijkomstigheid bij een herbestemmingsopgave als deze is dat onverwachte ontdekkingen aan de orde van de dag zijn en dat het ontwerp door voortschrijdend inzicht steeds moet worden aangepast. Dit vergt veel creativiteit en improvisatievermogen. Behalve als ontwerper moet je bij herbestemmingsopgaven ook een goede onderhandelaar zijn en strategisch kunnen opereren. De interieurontwerpen van PLUS architecten bestaan uit een paar sterke ingrepen met een eigentijdse esthetiek. In het Innovation Dock is dat de lichtgevende signing, die de gewenste hightech fabriekssfeer creëert, in het Academiegebouw het gebruik van vernieuwende materialen. Daarnaast zijn kleine aanpassingen gedaan, die het karakter van de bestaande gebouwen respecteren. Zo zijn verandering en behoud samengebracht.

- Opdrachtgever** Havenbedrijf Rotterdam
- Ontwerpbureau** PLUS architecten, Rotterdam
- Projectarchitecten** Ewoud Netten en Bart Spee
- Medewerkers** Daan Brolsma
- Constructeur** Pieters Bouwtechniek, Delft
- Aannemer** Dura Vermeer, Rotterdam
- Adviseur E-installaties** Alewijnse, Waalwijk
- Adviseur W-installaties** Wolter & Dros, Rotterdam
- Adviseur akoestiek en verlichting** DGMR, Arnhem
- Adviseur bouwkosten** Bouwhaven, Barendrecht
- Akoestische panelen** Steward Design Panels, Gorinchem
- Vloercoating** Betonrestore, Gorinchem
- Start ontwerp** mei 2008 **Oplevering** november 2009
- Vloeroppervlakte** 12.500 m²
- Bouwsom** (inclusief installaties) €5.840.000 (excl btw)

Historische scheepswerf

De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij stamt uit 1902 en was een van de grootste scheepswerven van Europa, onder meer bekend als bouwplaats van het stoomschip 'Rotterdam' uit de Holland-Amerika Lijn. Tot de Tweede Wereldoorlog verviervoudigde de omvang van het terrein tot circa veertig hectare, maar eind jaren vijftig kwam de scheepsbouw in de problemen. Na verschillende fusies ging het bedrijf op in het RSV-concern, dat in 1983 failliet ging. De overheid nam de levensvatbare onderdelen over, waaronder de afdeling Marine, en tot midden jaren negentig werden er onderzeeërs gebouwd. Ook dat eindigde en het werfterrein met opstallen kwam in handen van het havenbedrijf Rotterdam.

www.rdm-campus.nl