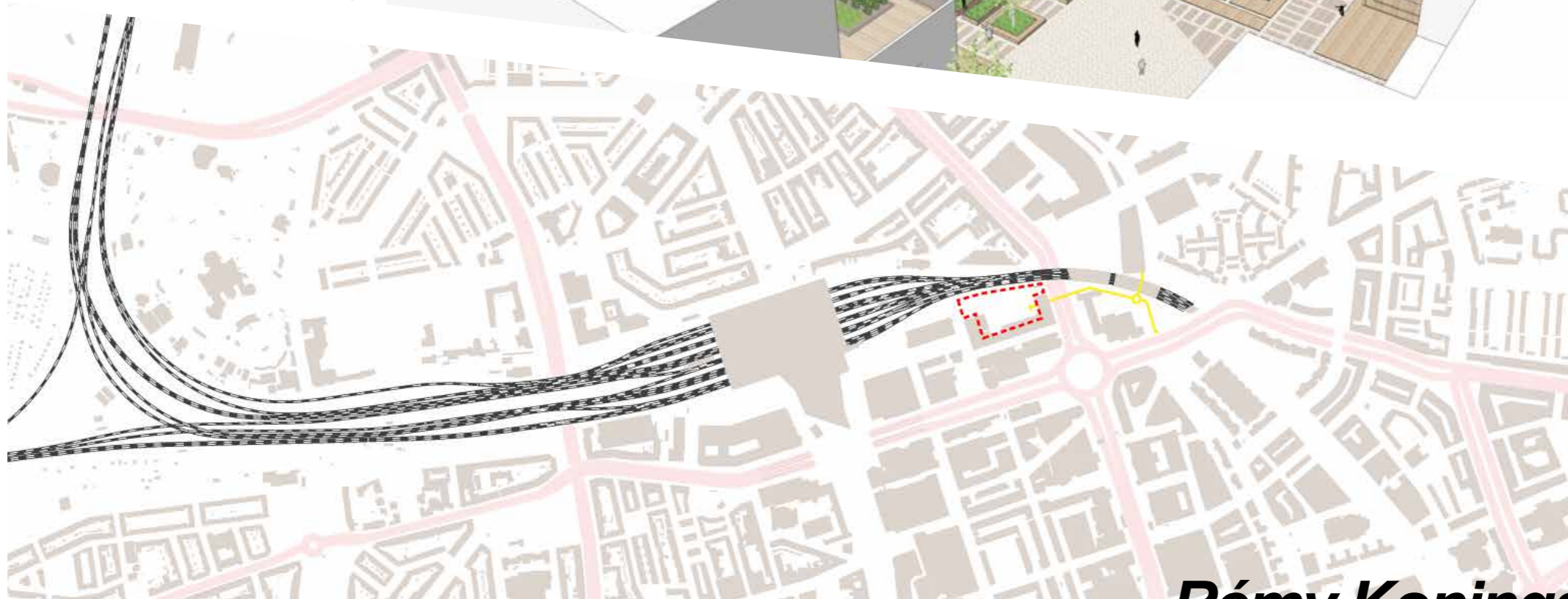


# Roffa District



door **Rémy Konings**

Afstudeeronderzoek:

door:

studentnummer:

School:

datum:

Roffa District

Rémy Konings

0554282

Rotterdamse Academie van Bouwkunst

04/03/2020

Afstudeer commissie:

Voorzitter:

Begeleider:

Externe criticus:

Externe criticus:

Renske van der Stoep

Maartje Lammers

Wouter Velthuis

Ryanne Janssen



# De afstudeeropgave

## Introductie Roffa District

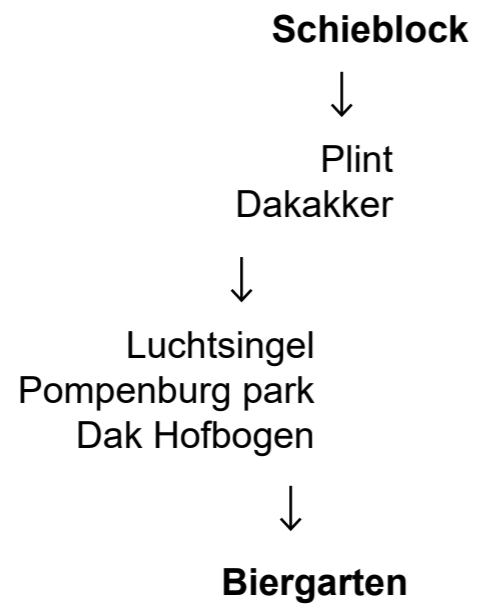
Roffa District gaat over de ontwikkeling van een projectlocatie in het stationsgebied van Rotterdam Centraal; hiervoor wordt een ontwikkelingsfilosofie gepresenteerd die de tot op heden gehanteerde ontwikkelmethodes bekritiseert en een alternatieve werkwijze voorstelt.

Stationsgebieden ontwikkelen zich anders dan stedelijke centra. In de ontwikkeling van stationsgebieden spelen een aantal risico's en potenties een rol die voor deze gebieden zeer specifiek zijn. De risico's hebben te maken met de infrastructuur van het knooppunt (die barrières, overlast en onveiligheid veroorzaakt) en de overmatige aanwezigheid van internationaal georiënteerde kantoorbedrijven (welke zorgen voor gebouwtypologieën die in maat en schaal de verbinding verliezen met de mens en weinig interactieve plinten kennen). Des te beter een station te bereiken is, en des te belangrijker de positie van een station binnen een transportnetwerk is, des te groter zijn deze risico's. De effecten van deze risico's zijn in de korte historie van het Rotterdamse stationsgebied duidelijk naar voren gekomen en hebben voor een belangrijk gedeelte bepaald hoe het gebied er nu uitziet. Naast de specifieke risico's die stationsgebieden kennen, zijn er ook specifieke potenties aan stationsgebieden verbonden, namelijk de potentie voor ontmoeting tussen bezoeker en gebruiker in het gebied. Ook hiervoor geldt hoe beter de bereikbaarheid, hoe groter de potentie. Bijna nergens is de potentie voor ontmoeting tussen een internationaal publiek en een lokale economie zo groot als rondom een HSL-treinstation. Vanwege de hierboven genoemde risico's worden deze potenties echter zelden benut.

De afgelopen 10 jaar echter hebben zich in het stationsgebied van Rotterdam Centraal interessante bottom-up ontwikkelingen afgespeeld die de risicofactoren van het gebied wisten te trotseren en op succesvolle wijze gebruik hebben gemaakt van de potenties van het gebied. Vanwege de financiële crisis uit 2008 kwam de top-down ontwikkeling van het gebied volledig stil te liggen en ontstond er steeds meer leegstand in de kantoorgebouwen. Als gevolg van deze leegstand ontstond de mogelijkheid voor creatieve ondernemers om (in eerste instantie via antikraak, maar later via andere regelingen met gebouweigenaren) zich in dit gebied te vestigen. Daarnaast was door de opgetreden verloedering van het gebied, de onofficiële uitnodiging ontstaan voor de nieuwe gebruikers om naar eigen inzicht hier verbeteringen aan te brengen. De creatieve ondernemers toonden hun maatschappelijke betrokkenheid en slagvaardigheid door als collectief een veelvoud aan initiatieven op te starten die een belangrijke invloed hebben gehad op het voorkomen en de programmering van de openbare ruimte en de daaraan grenzende bebouwing (plinten). Het gedeelte van het stationsgebied rondom het Schieblock geldt nu als een van de meest bruisende stukjes Rotterdam en is in menig toeristengids terug te vinden.

De bottom-up ontwikkelingen die niet gepland waren door de overheden verantwoordelijk voor dit gebied, tonen aan dat er alternatieve manieren zijn om stationsgebieden te ontwikkelen en dat deze methodes kansrijk zijn. In dit project wordt gezocht naar manieren om (deze keer op bewuste wijze) een ontwikkeling van het stationsgebied op gang te brengen waarbij betrokken gebruikers uitgenodigd worden om bij te dragen aan de ontwikkeling van het gebied, en dat op termijn ook te blijven doen. Een belangrijk onderdeel van de ontwikkelingsfilosofie is dan ook om het gevoelsmatige eigenaarschap van het gebied meer bij zijn gebruikers te leggen dan bij de beleidsmakers. Deze nieuwe gevoelsmatige eigenaren van het gebied zijn namelijk de spelers die de zo gemiste levendigheid kunnen creëren en daarmee de interactie met en tussen bezoekers kunnen faciliteren (en daarmee in staat zijn de potenties van stationsgebieden te verwezenlijken).

Dit type gebiedsontwikkeling groeit als het ware over tijd gestaag van de het ene initiatief naar het andere op een bijna organische wijze, als een zaadje dat uitgroeit tot een boom en vervolgens tot een bos. In eerste instantie heeft bureau ZUS het grotendeels leegstaande Schieblock beschikbaar weten te maken voor creatieve ondernemers waarna het gebouw niet alleen volledig gevuld werd, maar er ook een hecht collectief is ontstaan. Binnen dit collectief bevinden zich onder anderen denkers, ontwerpers, makers, strategen, etc. en deze groep mensen begon zich te bemoeien met zijn directe omgeving. Zo zorgden ze er voor dat de plint van het Schieblock gevuld werd met horeca, expositie en winkels en legden ze een dakakker aan op het dak. Vervolgens werd een groot plan ontwikkeld om verwaarloosde ruimtes in de buurt aan elkaar te verbinden en daarmee de levendigheid, veiligheid en uitstraling van deze plekken te verbeteren alsmede plek te vinden om meer kleine lokale ondernemingen van de grond te kunnen laten komen. De luchtsingel verbindt het dak van de hofbogen met het pompenburgpark en het Delftse Hof. Het openingsfeest van de luchtsingel op het parkeerterrein aan het einde van de luchtsingel (in het Delftse Hof) was de kiem waaruit uiteindelijk de biergarten is ontstaan. Wat interessant is om te zien is dat het nemen van het ene initiatief leidt tot het nemen van het volgende en langs dit pad worden soms onverwacht nieuwe vindingen gedaan. Toen men begon met het openstellen van het Schieblock was er nog niet het idee voor het bouwen van een luchtsingel en toen de luchtsingel werd gebouwd was er nog niet het idee voor de Biergarten. De successen van de bottom-up ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar dienen nadrukkelijk als voorbeeld en inspiratie voor het formuleren van deze nieuwe ontwikkelingsfilosofie.



*Projectlocatie  
 Delftse Hof*

*'Organische  
 gebiedsontwikkeling'*



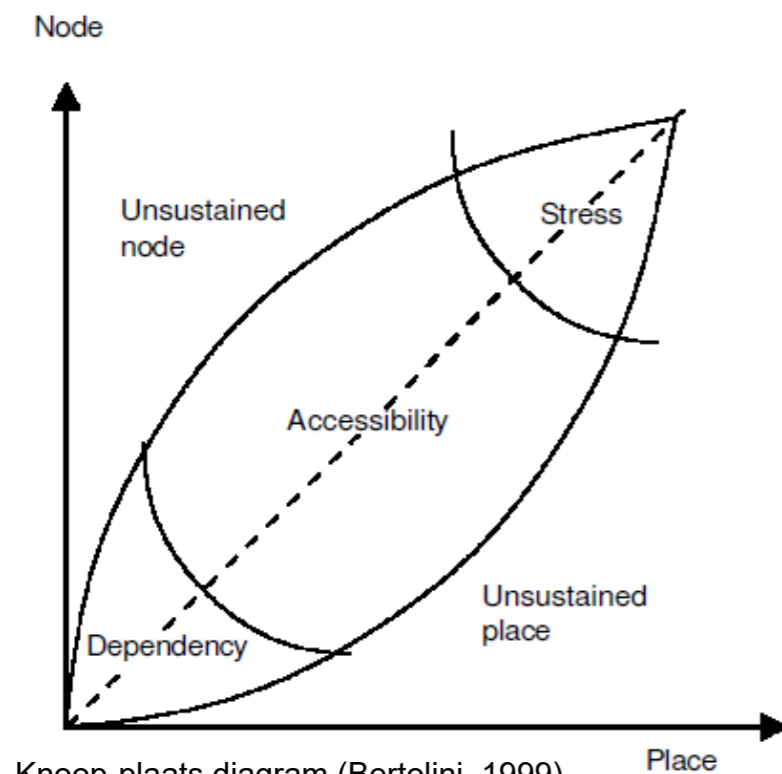
# Onderzoek en resultaten

## Studie literatuur

Het is evident dat stationsgebieden, en daarmee ook de project locatie, bijzondere locaties zijn, maar om dit goed te kunnen duiden heb ik me verdiept in de wetenschappelijke literatuur omtrent stationsgebieden. De belangrijkste onderzoeken die daaruit naar voren zijn gekomen zijn: *What makes a city? Planning for 'quality of place'* (Trip, J. J., 2007) en *Nodes and places: complexities of railway station redevelopment* (Bertolini, L., 1995)

In het onderstaande citaat waarschuwt Trip ons voor het gevaar waarmee stationsgebieden te maken hebben: De mogelijke loskoppeling van de rest van de stad.

*"Station areas suffer the risk of being an island in the city. Due to its specific development, it often differs from the surrounding area in ownership and control, scale and architecture, and it's a concentration point of infrastructure. As a consequence, there is the risk of the fragmentation of urban space: of the station area developing separately from the surrounding urban area in terms of spatial and functional development. [...] the railway itself, may effectively separate existing urban areas on either side of it. There is growing concern that the social, economic and environmental vitality of urban areas might be endangered by this ongoing fragmentation, which might also affect the quality of place."*  
(Trip, J. J., 2007)



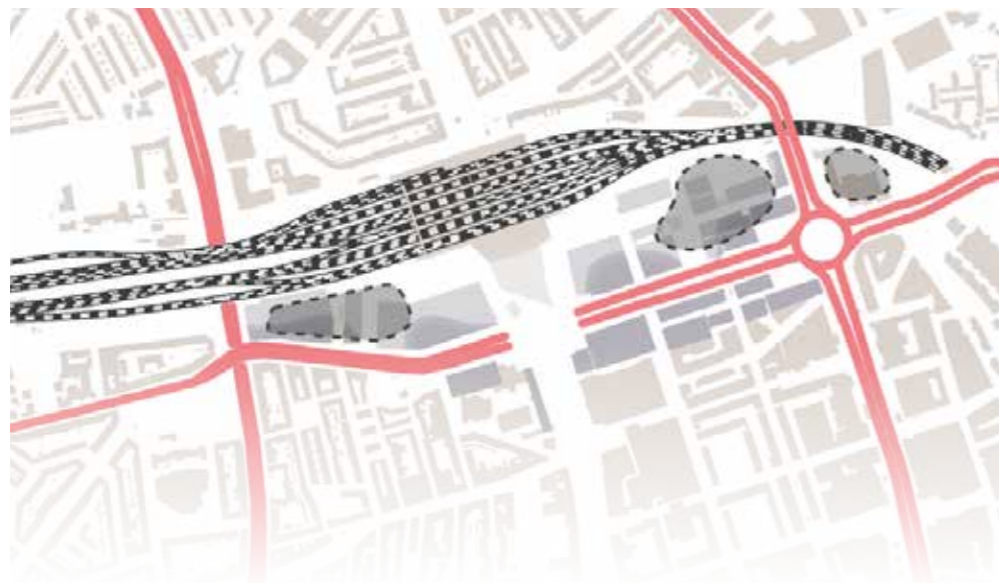
Zoals hierboven door Trip geformuleerd wordt de mogelijke loskoppeling van de stad veroorzaakt door de volgende factoren:

- Een intensieve aanwezigheid van infrastructuur (die fungeert als barrière voor langzaamverkeersstromen)
- Een specifieke ontwikkeling van het gebied die niet aansluit op de ontwikkeling van de rest van de stad (de specifieke ontwikkeling van stationsgebieden, en dan met name HSL-stationsgebieden, hangt samen met de boven gemiddelde interesse van internationale kantoorbedrijven voor deze gebieden)

Volgens Bertolini speelt mobiliteit een centrale rol in het organiseren en vormgeven van steden; in zijn opinie ziet de discipline stedenbouw mobiliteit echter nog steeds te veel als slechts één van vele factoren die spelen bij stadsontwikkeling, in plaats van dé belangrijkste stedelijke uitdaging. Omgekeerd houdt de organisatie van transport en logistiek te weinig rekening met de implicaties voor de kwaliteit van leven in steden. In het knoop-plaats diagram toont Bertolini schematisch de relatie tussen het station als een onderdeel van een transportnetwerk (knooppunt) en het stationsgebied als een fysieke ruimte met bedrijven, voorzieningen en openbare ruimte (plaats). Des te groter de reikwijdte van het knooppunt, des te groter en diverser het publiek dat de plaats kan bezoeken, en des te groter de potentie voor ontmoetingen in deze gebieden. Om deze ontmoetingen plaats te laten vinden is een plaats nodig met diverse voorzieningen die hiermee het diverse publiek aanspreekt. De ontwikkeling van de plaats blijft in veel stationsgebieden achter. Dit wordt door Trip (2007) uitgelegd als het gevolg van de bovengemiddelde interesse van internationale kantoorbedrijven voor deze gebieden. Door deze bedrijven wordt de diversiteit van de gebruikers in het gebied beperkt en worden bouwwerken gerealiseerd die een zeer beperkte interactie met het maaiveld hebben.

Het HSL-station Rotterdam Centraal speelt als knooppunt een centrale rol binnen de stad. Hetzelfde kan niet gezegd worden voor het gebied rondom het station (plaats). Buiten de Biergarten en het Schieblock zijn de diversiteit van gebruikers en/of de fysieke vormgeving van de bebouwing en openbare ruimte van een te laag niveau en zorgen ervoor dat de potenties voor ontmoeting in dit gebied niet optimaal worden benut.

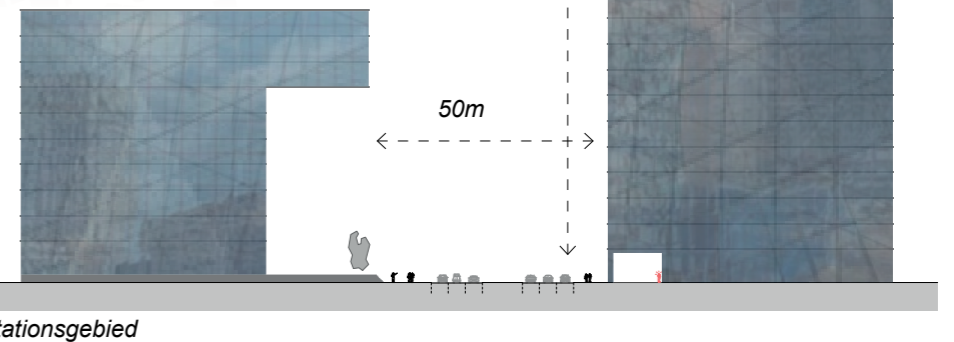
Isolement door barrières



Verdringing & monocultuur



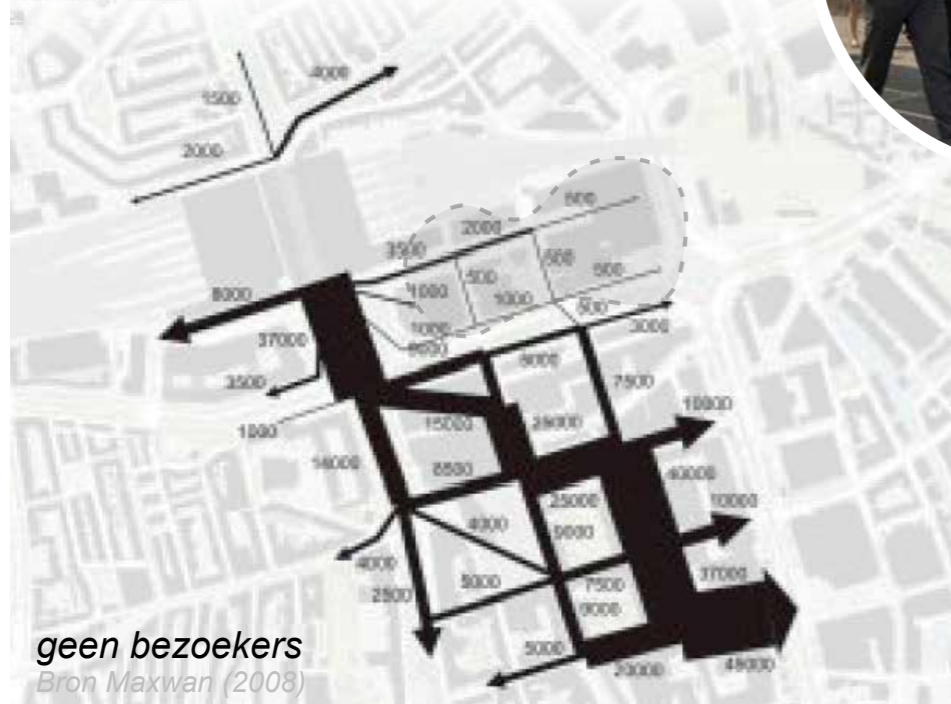
Breuk maat & schaal



'9-to-5' gebruikers



Voetgangersstromen 2008



Straatbeeld Rotterdam Central District

# Onderzoek en resultaten

## Historie project locatie

De Cultuurhistorische Verkenning Schiekadeblok & Rotterdam Central District (Galema, W., 2017) beschrijft in uitgebreid detail de totale historie van de locatie vanaf 1611. De historie laat zien dat er door de gemeente in 1945 en 1980 bewuste beleidskeuzes voor het stationsgebied en de projectlocatie zijn gemaakt. Los van waardeoordeel is een duidelijk onderscheid zichtbaar in vorm, organisatie, en schaal van de bebouwde omgeving afkomstig uit de verschillende tijdperken/filosofieën.

1945 – De gemeente stelt het wederopbouwplan van Rotterdam op en inspireert zich hierbij op uitgangspunten van



1940: stadsplattegrond Rotterdam



1945: wederopbouwplan Rotterdam



1950: kleinschalige bedrijvigheid



1988: internationaal business district Weena

het modernisme en zet sterk in op mobiliteit, en dan met name de auto, en functiescheiding. Functiescheiding zou de gezondheid ten goede komen aangezien de stad als een ongezonde CO2 uitstotende machine werd beschouwd waar je maar beter ver vandaan, in een groene omgeving, kon wonen. Deze denkbeelden zijn terug te zien in de enorme autoboulevards waarvan het Weena er één is (Het Weena varieert in breedte tussen de 60 en 120 meter), de verplaatsing van grootschalige bedrijvigheid (fabrieken) buiten de stad, en een zeer beperkte hoeveelheid woningbouw in het centrum van de stad. De bestemming van de projectlocatie komt voort uit dit wederopbouwplan en richt zich op kleinschalige, op het spoor georiënteerde bedrijvigheid die uiteindelijk tussen 1950 en 1960 werd gerealiseerd.

1980 - Vervolgens nam de ontwikkeling van de omgeving van het Delftse Hof wat meer tijd in beslag. Omstreeks 1966 werd de metro tussen Centraal Station en Stadhuis aangelegd. Pas in 1980 werd er een masterplan geproduceerd voor de ontwikkeling van het Weena. Hierin wordt de focus van de gemeente (geïnspireerd op La Defance, Parijs en Canary Wharf, Londen) verlegd van een product en transport gerelateerde economie naar een economie gecentreerd rondom zakelijke dienstverlening en werden multinationals en kantoorbedrijven naar het stationsgebied van Rotterdam aangetrokken. Binnen krap tien jaar werd het Weena grotendeels uit de grond gestampt en kreeg het de herkenbare vormen die het nu nog steeds heeft.

1990-2008 - Ondanks het succes van het aantrekken van multinationals, advocatenkantoren en andere kantoorbedrijven werd het stationsgebied buiten kantoor tijden een steeds onaantrekkelijker gebied. Er waren louche nachtclubs te vinden, verslaafden en dealers. Na de zoveelste nachtelijke schietpartij werd het gebied

door de gemeente als een zero-tolerance-zone bestempeld en werden verschillende schimmige nachtclubs op lasten van de gemeente gesloten. De gemeente wilde hier uiteraard graag verandering in brengen en ontwikkelde plannen om het Delftse Hof te herontwikkelen met een enorm plan (ca. 200.000m<sup>2</sup>) voor kantoren, hotels en een casino. Helaas voor de gemeente viel dit plan dankzij de crisis van 2008 in het water en verloor daarmee de gemeente zijn grip op het gebied en kwam een groot aandeel van de kantoren in dit gebied leeg te staan.

## Voetgangersstromen 2008



Bron Maxwan (2008)



2008: Verloedering

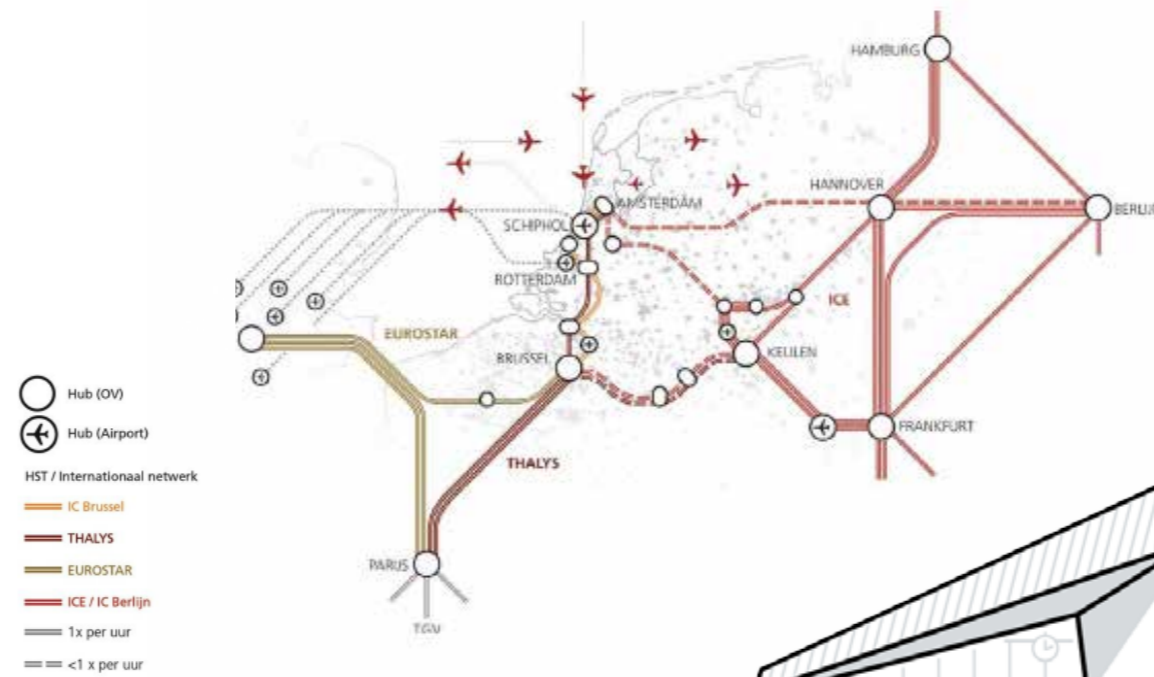


2008-heden - Paradoxaal genoeg ontstond door de hierboven beschreven malaise de ruimte om de bottom-up ontwikkeling van het gebied tot stand te brengen, want onbedoeld kwamen er lokale artiesten en creatieve ondernemers voor wie anders nooit plaats was geweest in dit gebied, en zij begonnen op eigen initiatief aan de herontwikkeling van het Delftse Hof.

**2012: Opleving van een verloederd gebied**



2012: biergarten



- Hub (OV)
- ⊕ Hub (Airport)
- HST / Internationaal netwerk
- IC Brussel
- THALYS
- EUROSTAR
- ICE / IC Berlijn
- 1x per uur
- - - <1 x per uur



Visie!

Betrokken gebruiker

iets te beleven in het stationsgebied



# Onderzoek en resultaten

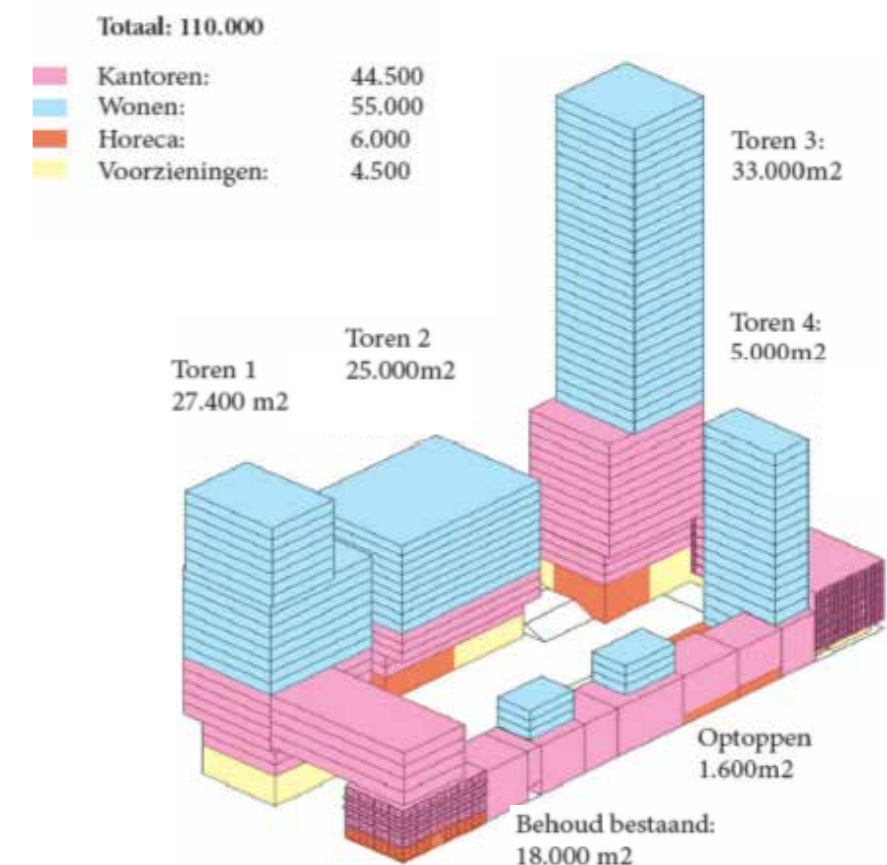
## Studie naar het juiste beleid

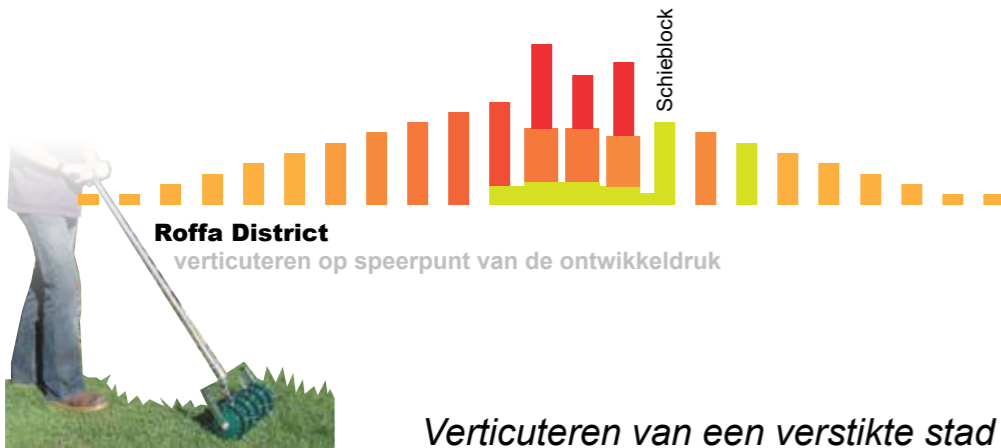
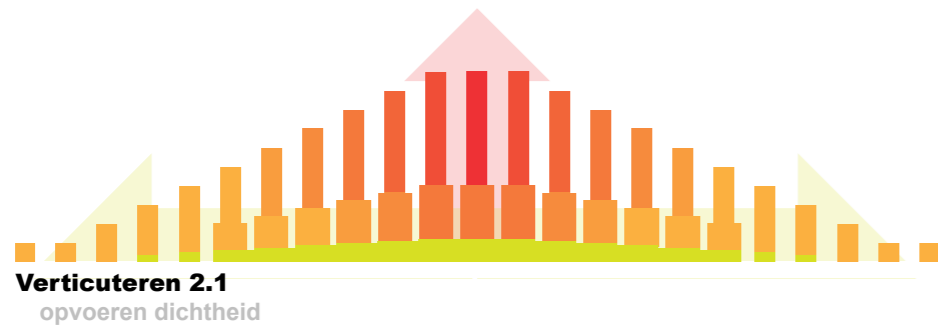
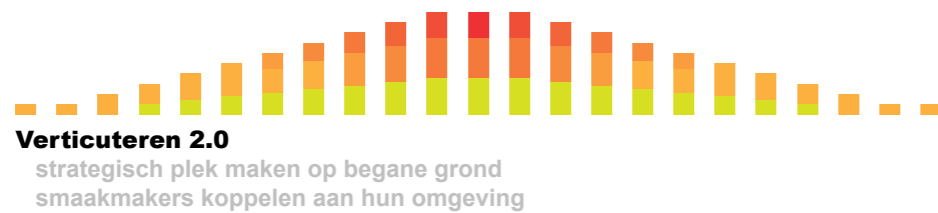
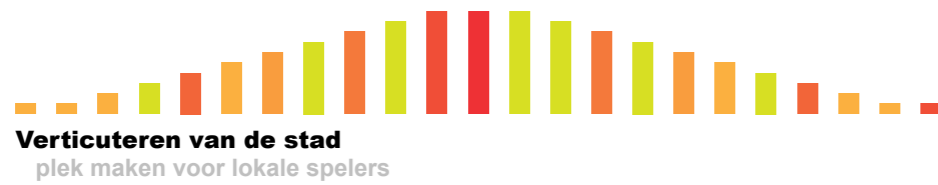
Om een indruk te krijgen van het beleid dat heden ten dage wordt gevoerd in verband met de ontwikkeling van het stationsgebied van Rotterdam heb ik de masterplannen van de gemeente bestudeerd (Stedenbouwkundig plan 2007 Central District Rotterdam (Gemeente Rotterdam & Maxwan, 2007)) (Mixone Rotterdam Central District (Gemeente Rotterdam, 2010)) en een interview gehouden met Arjen Knoester (senior stadsontwikkeling deelgebied centrum). Hieruit komt naar voren dat de gemeente Rotterdam wederom zijn motieven heeft aangepast aan de tijdsgeest. Een belangrijke inspirator voor de gemeente is nu de Zuid-as van Amsterdam. De gemeente is op zoek naar een hogere mate van diversiteit in het gebied en richt zich met name op de functie wonen om die diversiteit te verkrijgen. Technisch gezien is dit te beschouwen als een vorm van diversifiëring, toch ben ik van mening dat de gemeente meer zou kunnen doen om diversiteit in dit gebied te verhogen. Als ik doorvraag blijkt er ook een ander belangrijk motief bij de gemeente Rotterdam te spelen. Dit motief is erop gericht om de hernieuwde populariteit van Rotterdam in te zetten om bewoners en bedrijven van het hogere segment naar Rotterdam te trekken: letterlijk (uit de mond van Arjen Knoester) bedrijven en bewoners die zich eigenlijk in of rondom de Zuid-as zouden willen vestigen, maar dat niet kunnen betalen (De Zuid-as is namelijk vanaf Rotterdam zeer goed bereikbaar met de trein). Uiteraard wordt er in de masterplannen ook veel gesproken over een hoogstedelijke mix van services en levendige plinten, desalniettemin kon ik mij niet aan de indruk onttrekken dat er hier, zoals dat ook in het verleden is gebeurd, vooral gekeken wordt naar het stationsgebied als een internationaal knooppunt, ingericht voor de elite. Wederom dreigt hierdoor het gevaar dat er op termijn voor de lokale ondernemers geen plaats meer is in dit gebied.

Om inzicht te krijgen in alternatieve vormen van beleid heb ik mij verdiept in het werk van een aantal voorvechters van een sociale/diverse samenleving: Stad als Casco (Klerk, E. De, 2017) en The New Urban Crisis (Florida, R., 2017). Ondanks dat de denkbeelden van deze mensen volledig aansluiten op de filosofie van het project Roffa District, wordt het werk van met name Richard Florida veel bekritiseerd omdat het te veel anekdotisch van aard is en te weinig wetenschappelijk onderbouwd. Ik heb er daarom uiteindelijk voor gekozen om dit niet te gebruiken als onderbouwing om diversiteit aan te jagen in dit anderszins gentrificerende stationsgebied. In plaats daarvan heb ik geprobeerd de casus voor diversiteit, en in het bijzonder lokale ondernemers, te onderbouwen aan de hand van de historie van Rotterdam Centraal die dient als een uitstekende testcase om zowel de gentrificerende werking van het voor kantoren aantrekkelijke gebied aan te tonen alswel de capaciteiten om hier 'quality of place' te genereren door lokale ondernemers. (Met het gebruik van de termen 'quality of place' en gentrificatie wordt gerefereerd naar het werk van Florida (2017) en Trip (2007). 'Quality of place': verblijfskwaliteit en levendigheid van een gebied; gentrificatie: bedreiging van centrumgebieden om 'quality of place' te verliezen door een dalende diversiteit van gebruikers)

Voor de ondersteuning maak ik dus liever gebruik van de testcase die Rotterdam Centraal door de historie is geweest, voor de aanpak om hier diversiteit/succesvolle programmering te creëren maak ik wel graag gebruik van het werk van Stad als Casco (Klerk, E. De, 2017) waarin Eva de Klerk het idee oppert om het diversifiëren van de stad te beschouwen als het verticuteren van een grasveld. Deze vergelijking biedt een aantal handvatten. De meest voor de hand liggende daarvan is uiteraard dat de stad zonder lokale, creatieve ondernemers verstikt; de minder voor-de-hand-liggende daarvan, die ik minstens net zo belangrijk vind, is de suggestie dat er een gereedschap en een handeling nodig is om het ecosysteem gezond te houden. In dit onderzoek gebruik ik het idee van verticuteren en geef ik er een extra slag aan.

Door de aantrekkingskracht die in stad heeft, ontstaat er in het centrum uit zichzelf een hogere dichtheid en een hogere druk op de grond en het vastgoed. Het gevolg hiervan is dat de grond en het vastgoed hier duurder worden. Als deze druk zo hoog wordt dat lokale spelers het niet meer kunnen betalen en daardoor uit het gebied verdreven worden, verstikt dit gedeelte van de stad door de werking van de markt. In de schema's over verticuteren wordt in het eerste figuur een schematische weergave gegeven van een verstikte stad in doorsnede. Als we in deze stad middels beleid gaan verticuteren, ontstaat er in deze gebieden inderdaad plek voor lokale ondernemers. Nu ontstaat het punt waar Roffa District een stap verder wil gaan: Aangezien het Schieblock heeft aangetoond dat lokale ondernemers beter in staat zijn dan kantoorbedrijven om levendigheid op het begane grondniveau te creëren, willen we zoveel mogelijk verticuteren op begane grondniveau, het is dan ook prima als in de hoogte de druk en de prijs nog steeds opgevoerd wordt. Sterker nog: met het opvoeren van de druk en de prijs kunnen we compenseren voor het verticuteerbeleid op de begane grond, dus door de dichtheid hier te verhogen kunnen we mogelijk zelfs meer oppervlakte maken voor lokale smaakmakers. In Roffa District verticuteren we op het scherpst van de snede, namelijk waar de financiële en politieke druk het hoogst is. Als het hier kan, kan het overal.



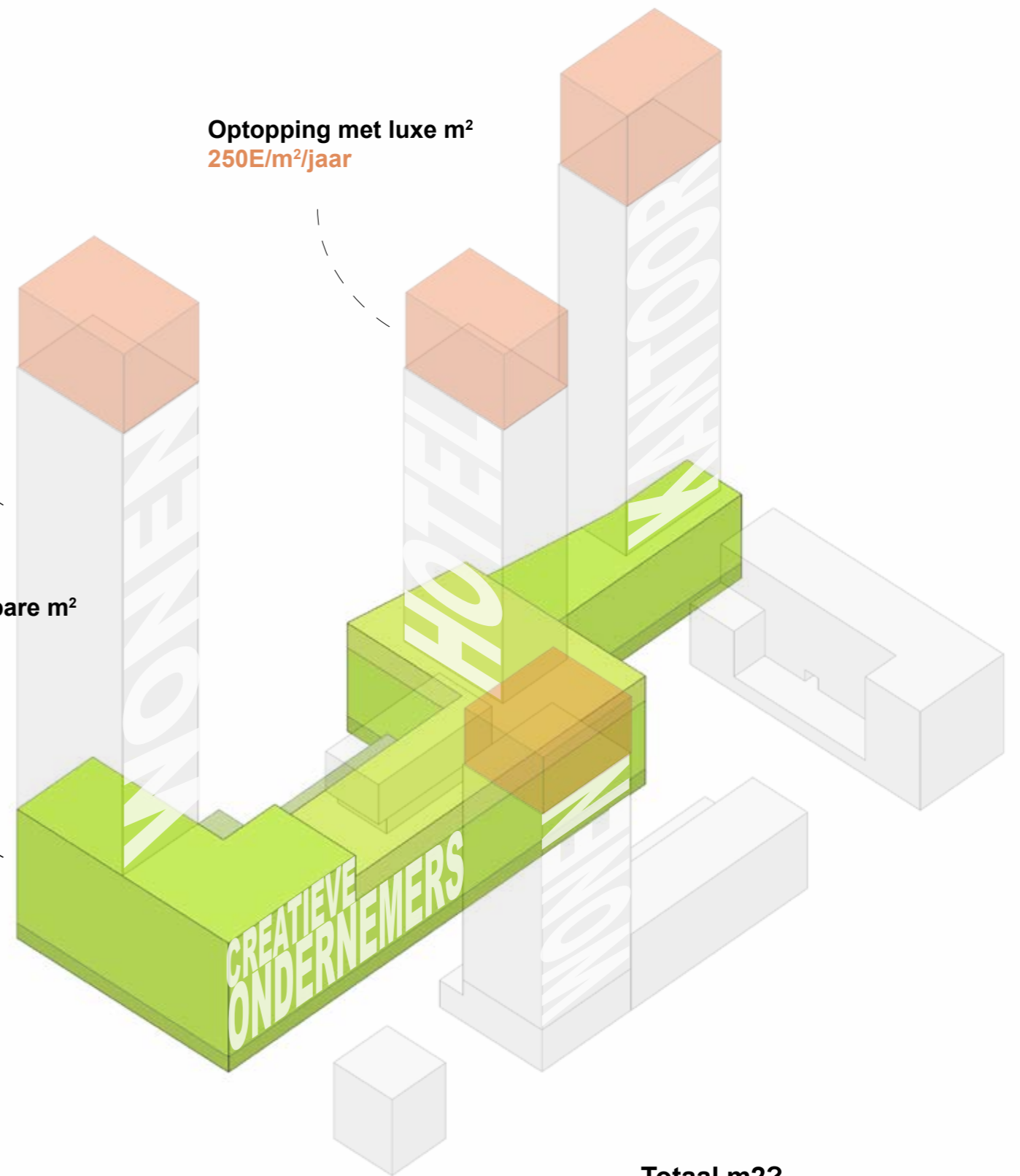


*Verticuteren van een verstikte stad*

Gemiddelde m<sup>2</sup>  
175E/m<sup>2</sup>/jaar

Creatie van betaalbare m<sup>2</sup>  
80E/m<sup>2</sup>/jaar

Optopping met luxe m<sup>2</sup>  
250E/m<sup>2</sup>/jaar



# Onderzoek en resultaten

## Conclusie en formulering Roffa District

Op basis van bovengenoemde onderzoeken (literatuurstudie, studie historie, studie beleidsmakers) wordt duidelijk dat er theoretische kennis is over de problematiek en kansen van stationsgebieden. Tevens zien we in de historie van het stationsgebied van Rotterdam Centraal de theorie over de risico's en potenties van stationsgebieden bevestigd, en verschaft het succes van de creatieve ondernemers uit het Schieblock ons een voorbeeld van hoe de theoretische potenties van het gebied in de praktijk verzilverd kunnen worden. Tot slot zien we dat ondanks de theoretische kennis voorhanden is, de effecten hiervan duidelijk aantoonbaar zijn, en er een concreet voorbeeld voor ons ligt van een succesvolle oplossing van de problematiek, de beleidsmakers onvoldoende gebruik maken van deze kennis.

Voortbordurend op bovenstaande constatering concludeer ik dat we vanuit de discipline stedenbouw en architectuur nog ver verwijderd zijn van een optimale ontwikkelingsfilosofie voor stationsgebieden. Dit project vraagt aandacht voor de mismatch tussen het huidige beleid en het beleid dat eigenlijk gevoerd zou moeten worden ten aanzien van stationsgebieden en toont aan hoe een ontwikkelingsfilosofie specifiek gericht op stationsgebieden er, op basis van de theoretische kennis en de voorbeelden van de praktijk, uit zou moeten zien. Vervolgens laat dit project zien hoe de kennis over stationsgebieden vertaald kan worden in een ontwerp dat maximaal op de potenties van het gebied en de gebruikers inspeelt.



# Plantoelichting

## Stedenbouwkundige opzet plan

Het project Roffa District is grofweg in twee delen in te delen:  
1: een nieuwe ontwikkelingsfilosofie voor stationsgebieden formuleren. 2: de ontwikkelingsfilosofie toepassen op de projectlocatie. Deel 1 is grotendeels op onderzoek gebaseerd en wordt uitgebreid behandeld in het hoofdstuk 'Onderzoek en resultaten'. Deel 2 wordt in dit hoofdstuk behandeld. Hieronder wordt een preciezere beschrijving van het totale project weergegeven.

- 1-a: Het formuleren van een probleemstelling die specifiek voor stationsgebieden is.
- 1-b: Een ideologisch beleid voeren, specifiek bedoeld voor stationsgebieden, om de maximale potenties eruit te halen op het gebied van levendigheid en aantrekkelijkheid (in dit geval voor projectlocatie Delftse Hof, gelegen in het stationsgebied van Rotterdam Centraal).
- 1-c: Plek maken voor kleine, lokale ondernemers om deze vervolgens te kunnen betrekken bij de ontwikkeling van het stationsgebied.
- 2-a: stedenbouwkundige configuratie van bebouwing en openbare ruimte
- 2-b: Het faciliteren van samenwerking en uitwisseling (collectiviteit) onder de lokale ondernemers.
- 2-c: Het stimuleren van interactie tussen gebruikers (lokale ondernemers) en bezoekers in de openbare ruimte.
- 2-d: De expressie van betrokkenheid en interactie.

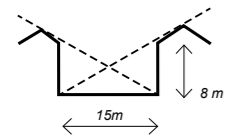
In deze paragraaf wordt de stedenbouwkundige configuratie van de bebouwing en de openbare ruimte toegelicht.

Het gebouw van Roffa District staat op een interessante locatie en scheidt twee milieus: een industrieel/logistiek achtige omgeving langs het spoor, en een mogelijk meer publieke omgeving aan welke kant zich nu de Biergarten en een parkeerterrein bevinden. Door deze ruimte met het gebouw af te schermen van het spoor kan deze een meer openbaar karakter aan nemen (met meer verblijfskwaliteit dan een parkeerterrein).

Door in het gebouwvolume een aantal knikken aan te brengen worden aan beide zijdes ruimtes gevormd met verschillende afmetingen die verschillende soorten van gebruik mogelijk maken. De ruimte langs het spoor kan gebruikt worden voor logistiek doeleinden, maar doet door zijn ligging (afgeschermd van het publieke domein) ook dienst als collectief domein. De ruimte aan de publieke zijde wordt hiermee opgedeeld in twee zones waarvan de ene meer de vorm van een plein heeft en de ander meer die van een straat. De afmetingen van deze ruimtes zijn afgestemd op stedenbouwkundige referenties

De afmetingen van de openbare ruimtes aan de publieke zijde worden verder gevormd door een aantal aanpassingen aan de bestaande bebouwing te maken, zo ontstaat er ook aan de CS-zijde een pleintje en wordt het plein aan de Biergarten vergroot. Tevens wordt met deze ingreep het gebied beter toegankelijk gemaakt vanaf de Delftse Straat. Het pleintje aan de CS-zijde functioneert als stapsteen om een overgang te maken van de grote schaal van de boulevards in het stationsgebied, naar de schaal van de menselijke schaal van Roffa District. De bebouwing van Roffa District, die in zichzelf behoorlijk aan de maat is, wordt gepresenteerd als een veelvoud van kleine eenheden die representatief zijn voor de veelvoud van verschillende individuen in het gebied. Daarmee wordt in de kleinere stedelijke ruimtes, zoals de dorpsstraat, de schaal van het individu zichtbaar.

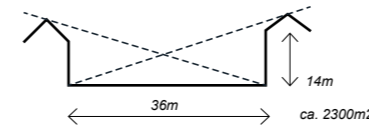
De openbare ruimte van Roffa District is volledig gericht op de voetganger. Er is geen auto, tram of trein toegestaan in het gebied en ook de fietsers moeten hier afstappen. Zo ontstaat ten midden van internationale treinlijnen en stedelijke boulevards een luwte met aandacht voor verblijfskwaliteit in een gebied dat verder volledig is ingericht op mobiliteit, waar verblijfskwaliteit ogenschijnlijk nooit een serieuze rol van betekenis heeft gespeeld.



Size S: dorpsstraat



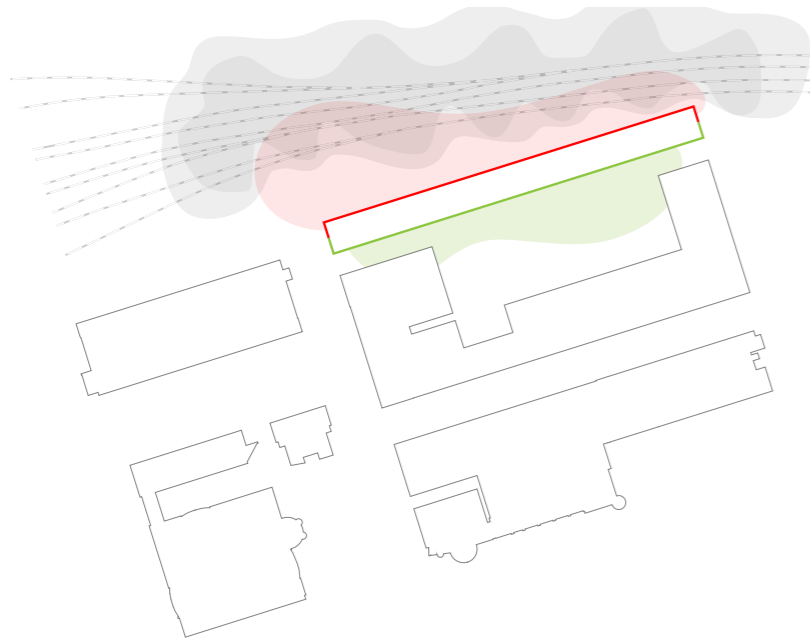
Toe-eigening en interactie



Size M: plein

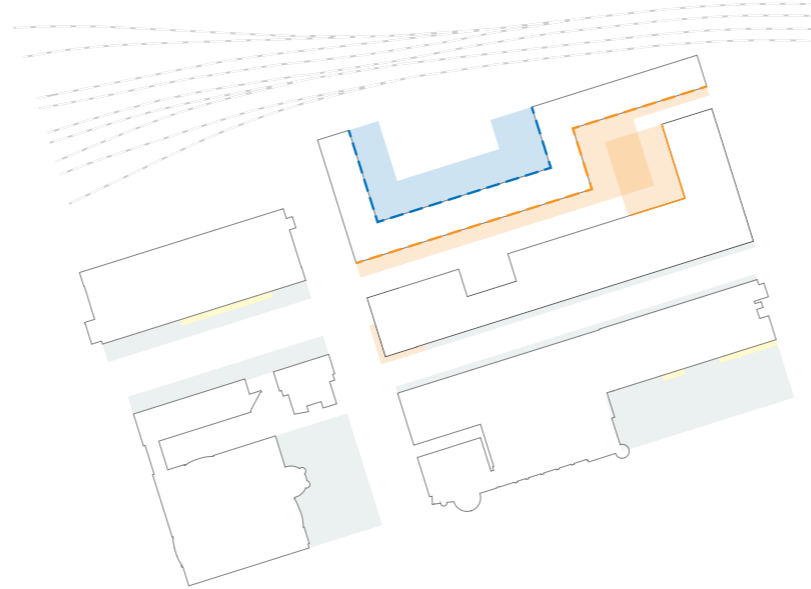


Terassen en openbare verblijfskwaliteit



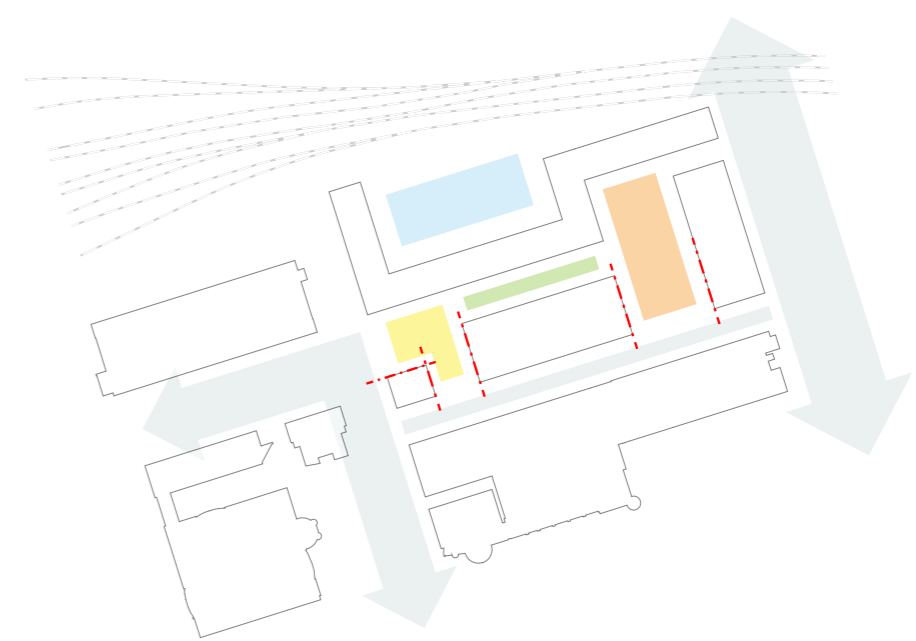
### Spoor afschermen

- scheiden van zones
- verschillende vormen van gebruik mogelijk maken



### Vormen van zones

- ruimte definiëren van verschillende zones
- zone bestemd voor publieke ontmoetingsfunctie
- zone bestemd voor collectief/industriële gebruik



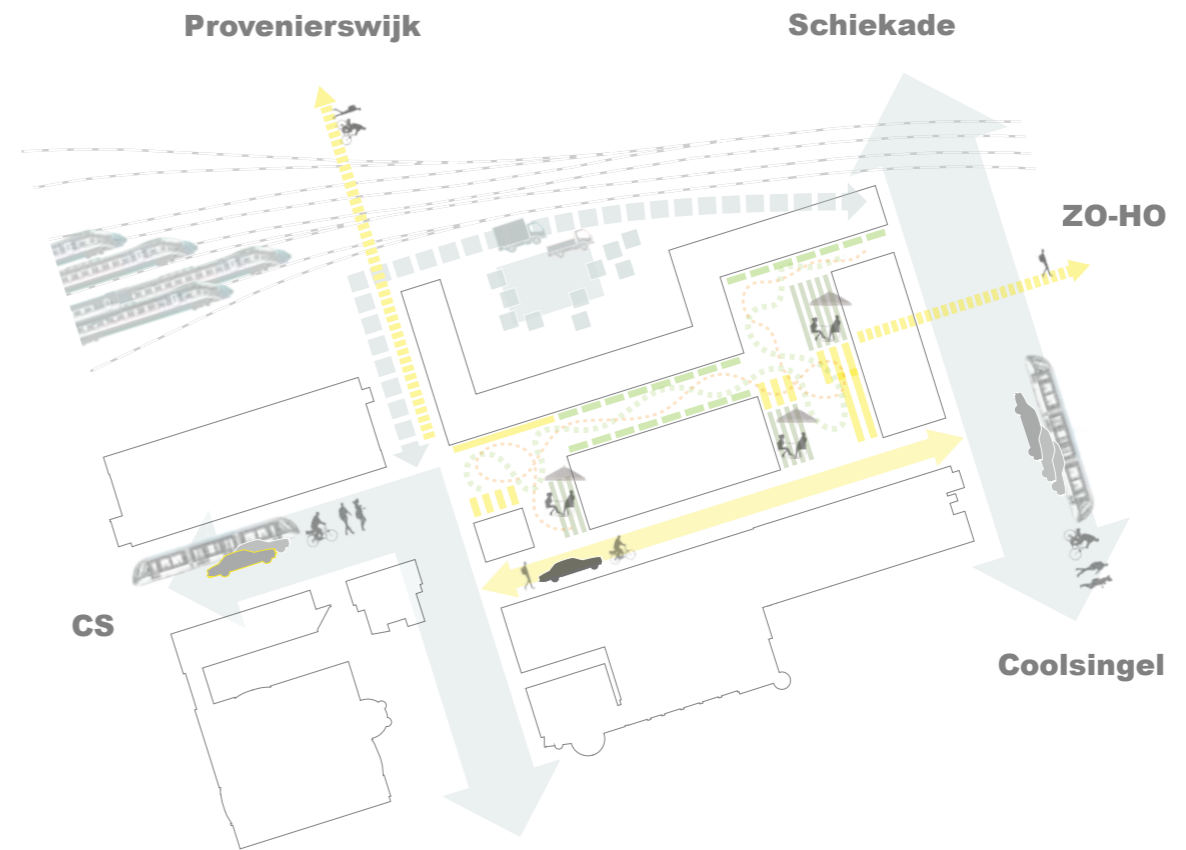
### Aansluiting dmv doorbraken

- creatie van afwisselende stedelijke ruimtes
- verbinding maken met bestaand netwerk
- fijnmazig netwerk van pleinen en straten



### schaalsprong, van grof naar fijn

- van internationaal naar lokaal
- groot volume, opgebouwd uit kleine eenheden
- verschillende gebruikers geven kleur aan gebouw en gebied



### schaalsprong, van grof naar fijn

- van internationaal naar lokaal
- groot volume, opgebouwd uit kleine eenheden
- verschillende gebruikers geven kleur aan gebouw en gebied

# Plantoelichting

## Collectiviteit, faciliteren van samenwerking en uitwisseling

Om uitspraak te kunnen doen over de programmering van lokale ondernemers en hoe deze zich verenigd als collectief in kunnen zetten voor de ontwikkeling van het stationsgebied, is uitgebreid onderzoek gedaan. In dit onderzoek vallen excursies naar de NDSM loods en de Kylewerf en interviews met onderstaande personen.

Jeroen Laven - STIPO -  
strateeg bottom-up ontwikkeling ZO-HO kwartier, Rotterdam  
Dahlia Soliman - STIPO -  
community manager ZO-HO kwartier, Rotterdam  
Jens Jorritsma - ZUS - medewerker  
Tim Peeters - ZUS - medewerker  
Gita Leach - Mesh Print Club -  
ondernemer in ZO-HO kwartier, Rotterdam  
Annette Hack-Vermeij - Eleven-0-Five -  
ondernemer in Kylewerf, Rotterdam

Uit het onderzoek kwam naar voren dat het plaatsen van creatieve ondernemers in een gebied niet onmiddellijk leidt tot de creatie van installaties en evenementen in de openbare ruimte. Naast de aanwezigheid van de ondernemers is het ook van essentieel belang dat er een partij aanwezig is die de rol van sociale katalysator op zich neemt. In het Schieblock hebben we gezien dat creatieve ondernemers meer daadkracht kregen op het moment dat zij zich verenigden in een community. De community organiseerde onder leiding van ontwerp- en (ongevraagd) adviesbureau ZUS aan de hand van lezingen en exposities een discours over gebiedsontwikkeling en de rol/betrokkenheid van de overheid en de plaatselijke gebruiker. Verder organiseerde deze community evenementen en ondernemingen/projecten waarmee plekken in de omgeving continu (dan wel tijdelijk, dan wel permanent) werden getransformeerd. De community hield zich op deze manier bezig met kennisontwikkeling en kennisdeling, mobiliseerde zichzelf om kennis en kunde in te praktijk te brengen, en wist de kenniskring steeds uit te breiden door telkens nieuwe mensen te inspireren en enthousiasmeren. Dit alles ging gepaard met een sterke culturele en recreatieve component die ervoor zorgde dat het naast kennis ook om samenkomen en plezier ging.

Het is me duidelijk geworden dat elke community zich op zijn eigen manier, naar eigen voorkeur en inzicht, organiseert. Dit is bijvoorbeeld afhankelijk van de situatie en de doelstelling van de community. Zo is het Schieblock een voorbeeld van een zeer activistische community, terwijl het ZOHO-kwartier dat in veel mindere mate is. Ook is het me duidelijk geworden dat een community een community-management nodig heeft dat zich bezighoudt met de organisatie van leuke en leerzame events, het onderhoud en de bevoorrading van collectieve voorzieningen, fungeert als ballotagecommissie voor nieuwe huurders en als penningmeester die de financiën van alle collectieve zaken beheert.

Binnen Roffa District wordt ingezet op een mix van verschillende soorten ondernemers zodat deze door middel van uitwisseling een krachtig collectief kunnen vormen; hieronder vallen kleinschalige maakindustrie, boetiekwinkeliers, eigenzinnige horeca ondernemers en creatieve kantoorbedrijfjes. Voor deze ondernemers wordt plaats gemaakt in het gebouw in de vorm van winkel/horeca eenheden op de begane grond met daarachter een industriehal voor de maakindustrie en daarboven vrij indeelbare verdiepingen voor de creatieve kantoorbedrijfjes.

Binnen de architectuur van Roffa District wordt de aandacht voor het collectief zichtbaar doormiddel van een centrale vide die alle ruimtes van het gebouw aan elkaar verbindt. Door een split-level toe te passen wordt ook uitdrukking gegeven aan de dynamiek van de community. Collectieve ruimtes en voorzieningen zorgen ervoor dat de ondernemers elkaar tegen het lijf lopen. Onder deze collectieve ruimtes bevinden zich de collectieve kantoorvoorzieningen zoals keukens, printers, vergader-ruimtes, maar ook is er de collectieve werkruimte voor de maakindustrie waarin de makers elkaar tegenkomen en gebruik kunnen maken van elkaars expertise en materieel, het collectieve terras waar de gebruikers van het gebouw kunnen relaxen, tuinieren of een barbeque kunnen geven, en de collectieve binnenstraat pal onder de vide die bedoeld is voor de logistiek van de boetiekwinkels en de maakindustrie, maar die visueel ook het hele gebouw aan elkaar verbindt.



Organisators



Denkers  
(Creatieve kantoorbedrijfjes)



Makers



Vide met split-level

Expressie van het individu

Centraal station

Collectief terras

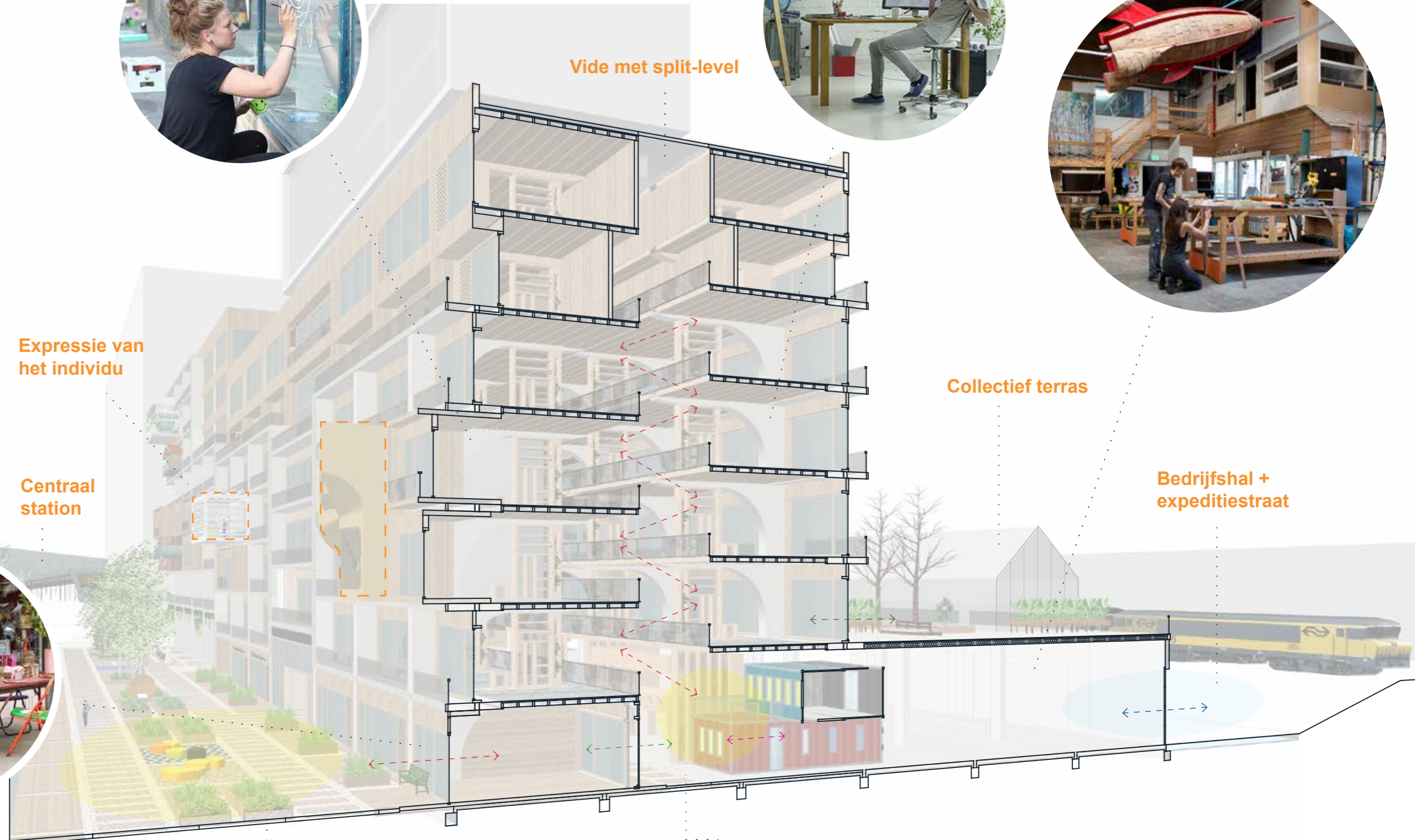
Bedrijfshal + expeditiestraat



Doeners  
(Boetiekwinkeliers en horecaondernemers)

Openbare straat met toe-eigeningszones

Collectieve binnenstraat / Passage



# Plantoelichting

## Interactie tussen gebruikers en bezoekers

Om interactie tussen gebruikers mogelijk te maken richten we ons op het domein waar deze interactie plaats vindt: de openbare ruimte. Voor de openbare ruimte heb ik een aantal doestellingen gesteld (waarvan sommigen op het eerste gezicht in conflict met elkaar lijken te zijn).

- Openbare verblijfskwaliteit (voor iedereen toegankelijk)
- Toe-eigening van openbare ruimte (eigenaarschap voelen en zorg dragen / jezelf en je onderneming zichtbaar maken ik de openbare ruimte)
- De binnenstraat/passage (de mogelijkheid om het collectieve domein tijdelijk te transformeren tot publiek domein)

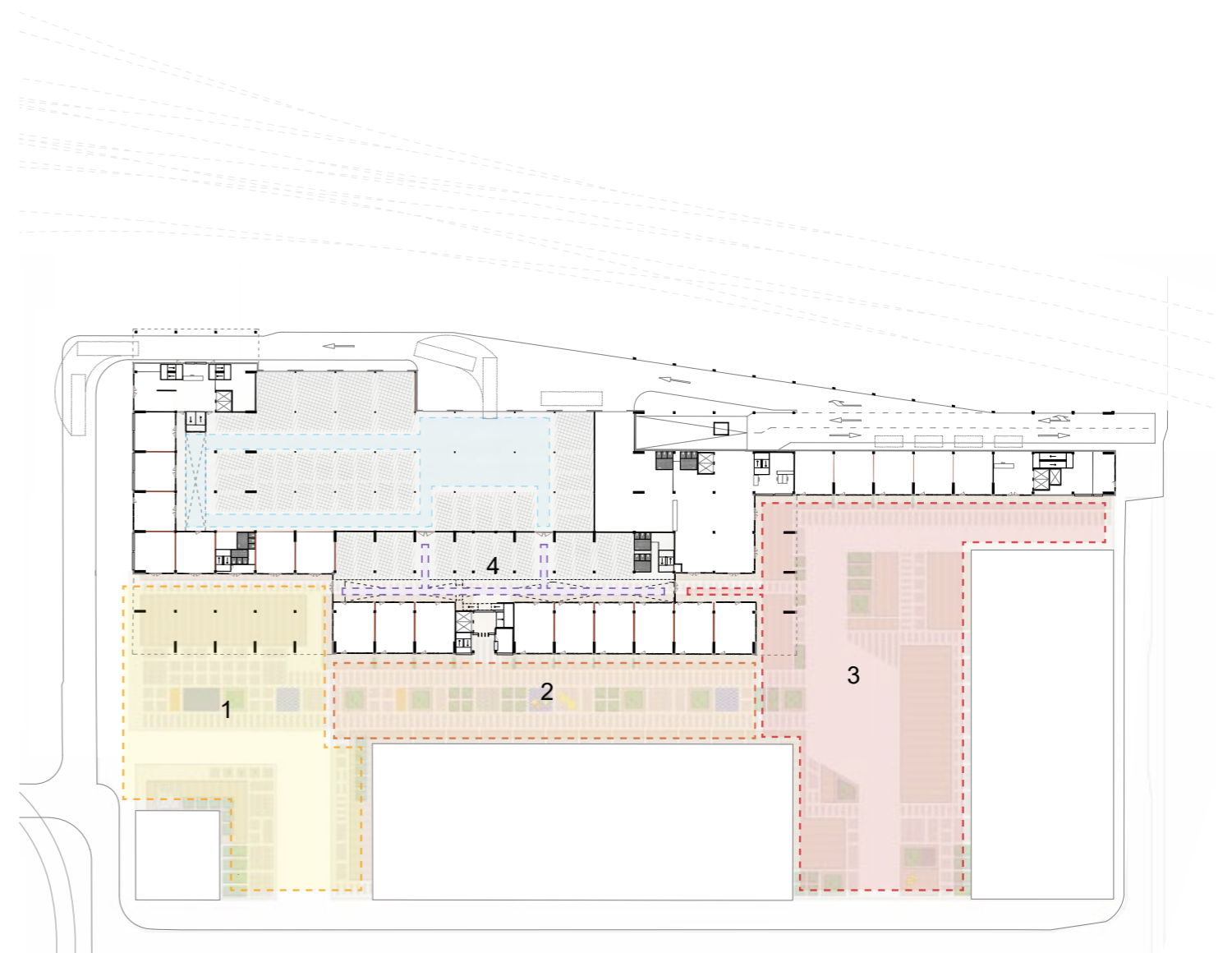
Hoe deze misschien ietwat tegenstrijdige doelstellingen in het ontwerp zijn verwerkt, wordt hieronder met behulp van de overzichtsplattegrond uitgelegd: Het publieke domein wordt opgedeeld in ruimtes van verschillende formaten. Daaraan gekoppeld krijgen de ruimtes ook een verschillende mate van openbaarheid. Ten eerste is er de 'lobby' waar openbare bankjes vlonders en straatmeubilair geplaatst langs de blinde gevels van het bewaarde gebouw van Huig Maaskant, zorgen voor een sterk publiek karakter. Ten tweede is er de dorpsstraat waar in de smallere ruimte de bezoekers en gebruikers dicht bij elkaar komen, waar zodoende meer schuring en interactie plaats vindt. Ten derde is er de woonkamer, een middelgroot plein waar zich grotere terrassen zoals Biergarten bevinden, maar waar ook de ruimte is voor publiek verblijf (zonder voor een drankje te moeten betalen) of een evenement georganiseerd kan worden. In de openbare ruimte is met een rigide structuur de plaats van de voetgangers gemarkeerd middels een soort zebepad. Tussen deze paden zijn zones gedefinieerd waar de ondernemers de openbare ruimte toe kunnen eigenen door hier bijvoorbeeld te exposeren of een moestuintje te onderhouden (dit gebeurt met name in 'de dorstraat'). Deze zones worden afgewisseld met boombakken en straatmeubilair. Tot slot is er nog de binnenstraat/passage die voor het grootste gedeelte van de tijd afgesloten is voor het grote publiek, en voor de logistiek van de boutiquewinkels wordt gebruikt, maar die eens in de zoveel tijd getransformeerd kan worden tot passage. Door het transformeren van deze ruimte van collectief naar publiek transformeren ook alle werkplekken in de aangrenzende maakhal tot marktkraampjes en genieten deze opeens van een hele andere exposure en interactie. De mogelijkheid om collectieve ruimtes op een dergelijke manier te kunnen transformeren, levert in mijn ogen een enorme mogelijkheid tot interactie tussen gebruikers en bezoekers.



Binnenstraat / passage



Vrijheid en structuur in de buitenruimte



# Plantoelichting

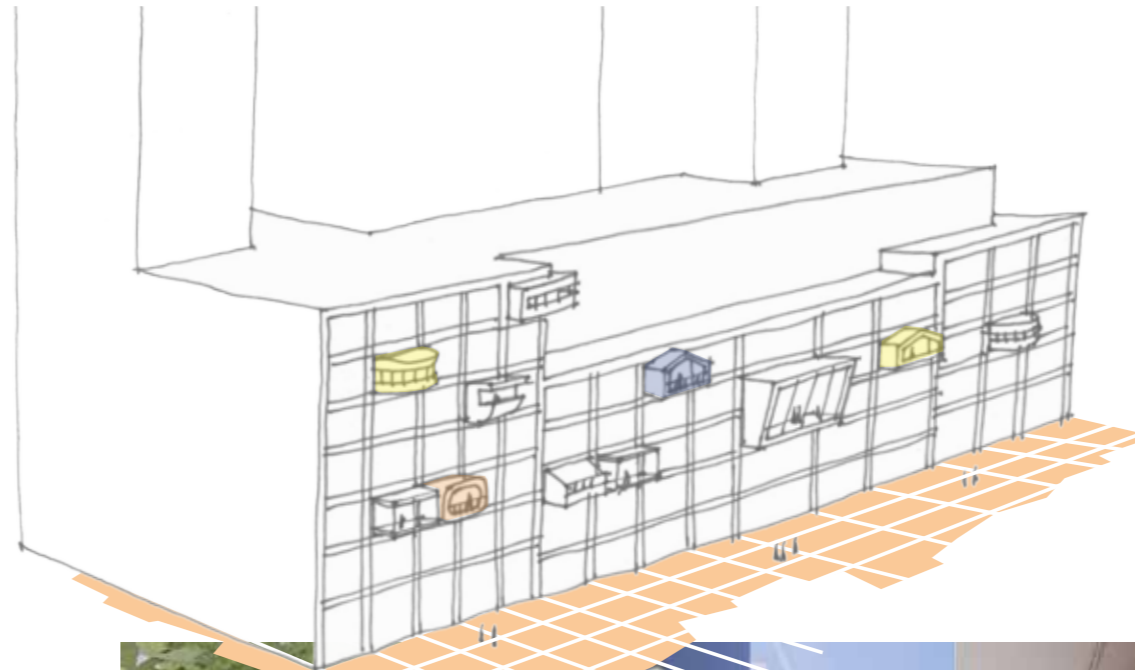
## Expressie van de gebruikers

In Roffa District worden de lokale ondernemers zoveel mogelijk vrijgelaten om de omgeving in te richten naar hun eigen smaak en gebruik. Hoewel de ondernemers gezamenlijk veel vrijheid toebedeeld krijgen, kan één ondernemer maar één duit in het bakje doen en is het voor één ondernemer onmogelijk om het volledige uiterlijk van het gebied te bepalen. Dit zou eigenlijk voor multinationals ook moeten gelden. De stad is van iedereen en iedereen zou zich erin vertegenwoordigd moeten voelen.

De expressie van de individuele gebruiker laat ons een aantal dingen zien:

- de veelzijdigheid en de complexiteit van de Rotterdamse lokale ondernemers
- de schaal van het individu (te midden van de mega-structuren)
- het lef en de eigenzinnigheid van de Rotterdamse ondernemers (Ten midden van de eenheidsworst)
- de bereidheid om te participeren in een samenwerking van verschillende partijen
- de verantwoordelijkheid die de ondernemer neemt om zijn omgeving vorm te geven en er zorg voor te dragen

De expressie van de gebruiker is in mijn ogen de meest transparante expressie die hoort bij het betrekken en het verantwoordelijk maken van de gebruikers bij en voor het gebied. Daarnaast is het uit handen geven van de expressie van het gebouw en de openbare ruimte ook een zekere uiting van waardering voor het bijzondere werk dat de creatieve ondernemers in dit gebied hebben gedaan. Het uit handen geven van vrijheden om de openbare ruimte vorm te geven gaat gepaard met een strakke organisatie. Binnen een strak grid bevinden de vlakken waar de ondernemers gebruik van kunnen maken zich ingeklemd binnen een rigide structuur van voetgangerspaden. De invoering van deze rigide structuur is het middel om vrijheden mogelijk te maken terwijl we als ontwerpers een kwalitatieve uitstraling en functionaliteit van de buitenruimte kunnen garanderen.



*Toepassen van een streng grid*





*eigen uitstallingsbakken voor je winkel*

*een podium*

*een boodschap over brengen*

*verplaatsbaar straatmeubilair*



*muziekinstallaties*

*Groente en fruit verbouwen*

*educatie*



*zelfgemaakt design*



*prototypes en expositie*



*verblijfskwaliteit*

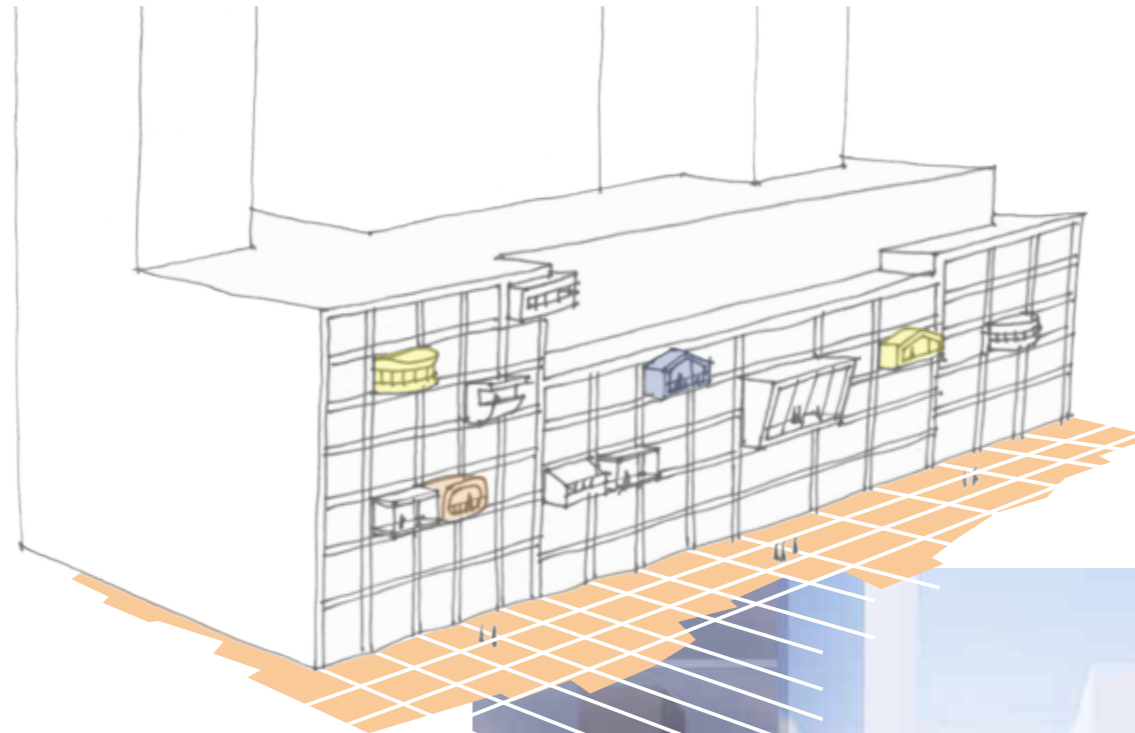


# Plantoelichting

## Expressie van de gebruikers

Ook de uitstraling van het gebouw wordt in Roffa District bepaald door de gebruikers, en net als in de buitenruimte is ook hier het middel om vrijheden toe te staan en strak grid. De gebruikers van het gebouw krijgen de vrijheid om hun werkruimte uitbreiden tot dat deze letterlijk door de gevel heen steekt als een uitgeschoven lucifer doosje. Met het uitbreiden van de werkruimte creëren de Roffa District citizens extra vierkante meters waar geen huur over betaald hoeft te worden. Een bescheiden investering levert zo voor de initiatiefnemer niet alleen huurvrije extra werkruimte op, maar ook exposure in een omgeving die in directe verbinding staat met noordwest Europa.

Zo wordt, welliswaar binnen een streng grid, de uitstraling van Roffa District uit handen gegeven. Het is het ultieme gebaar van vertrouwen dat stiekem, door het hanteren van het grid, een precies genoeg geconroleerde chaos van creatieve expressie levert om aan de ene kant de wereld een Rotterdamse versie van New Babylon voor lokale ondernemers te laten zien, terwijl aan de andere kant de chaos netjes binnen de wenselijke grenzen van architectuur en landschapsontworp valt. Het is een symbiose van top down ontwikkeling die structuur schept en bottom-up ontwikkeling die creatieve identiteit en cultuur door deze structuur heen blaast.



*Toepassen van een streng grid*



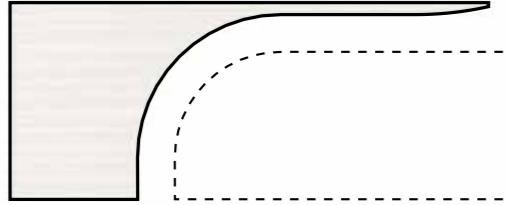


# Plantoelichting

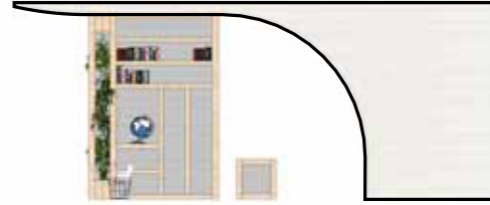
## Expressie van collectiviteit

De rigide structuur die aan de buitenzijde het framework verschaft om een vrije expressie van individuele gebruikers mogelijk te maken, neemt aan de binnenzijde een andere rol in. Waar de structuur aan de buitenzijde middels ortogale lijnen een zeer ordende rol speelt, maakt deze aan de binnenzijde plaats voor de eenheid van het collectief. Middels speelse curves verdwijnt de zware betonnen structuur en maakt deze plaats voor openheid en transparantie. De ondersteuning van de spanten wordt hier uitgevoerd als een houten structuur die zichzelf camoufleert als kast, toe te eigenen door de gebruikers, waarmee symbolisch de inhoud belangrijker wordt gemaakt dan de ordenende structuur.





Betonconstructie scheidt ruimte



Houtconstructie toe te eigenen als kast



# Reflectie op productie en positionering

De doelstelling van Roffa District is niet alleen laten zien wat de kwaliteit van een goed ontwerp is. In het onderzoek/afstudeerproject Roffa District wordt gekozen om een nieuwe vorm van stationsgebiedsontwikkeling te verkennen. Het project en ik zoeken daarmee naar een manier om iets aan de algemene kennis en agenda/bewustwording van het vakgebied toe te voegen. Menigeen voelt denk ik gevoelsmatig al aan dat er met een de gebiedsontwikkeling van stationsgebieden iets mis, of iets bijzonders aan de hand, is. Toch hebben we stilzwijgend lange tijd geaccepteerd dat een stationsgebied meestal niet meer is dan een eentonig businessdistrict. Nu is onlangs echter naast de eentonigheid van deze gebieden ook de kwetsbaarheid van de monotone programmering aan het licht gekomen. Ondertussen speelt de mobiliteit van een HSL-Station een steeds centralere rol in de samenleving, omdat het de mogelijkheid verschaft om als een soort Schrödingers kat op verschillende plaatsen tegelijkertijd een sociaal of een professioneel leven te leiden. Ook wel gevat onder de naam Transit-Oriented-Development centreert Stedelijke ontwikkeling zich langzaam maar zeker steeds sterker rondom deze transportgelegenheden. Langzaam maar zeker ontstaat daarmee de behoefte om de leefbaarheid van deze gebieden eens onder de loep te nemen; en daarbij ook in acht te nemen in hoeverre deze gebieden op het moment een afspiegeling van de maatschappij zijn; en in hoeverre we eigenlijk zouden willen dat deze gebieden de maatschappij weerspiegelen (en daarmee stiekem ook nog eens een andere fundamentele vraag beantwoorden, namelijk: in wat voor een maatschappij leven we nu eigenlijk?) Tot voor kort presenteerden deze gebieden die een steeds centralere rol binnen de maatschappij spelen een beeld van een kapitalistische markwerking en een gebrek aan beleid van de gemeente om hier iets aan te veranderen. Dankzij het tijdelijk instorten van de gentrificerende markwerking tijdens de crisis van 2008, zien we nu ook andere smaakmakers die kleur geven aan dit gebied en een toonbeeld zijn van wat een alternatief beleid voor stationsgebieden aan levendigheid kan opleveren. De vraag is nu welke van de twee wereldbeelden we in de toekomst hier terug zullen zien. Laten we de gentrificerende vrije markwerking opnieuw bepalen hoe de samenstelling van het gebied eruit gaat zien? Of stellen we middels beleid een diversere weerspiegeling van de maatschappij in dit gebied veilig?

Roffa District probeert te tonen dat de problematiek van stationsgebieden voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door marktwerking en het beleid van de gemeente dat zich richt op partijen die aan de top van de markt staan (en daarmee de marktwerking als het ware in de kaart speelt). Nu is het voor mij helaas niet zomaar mogelijk om het beleid van de gemeente hierop aan te passen; wat ik wel kan doen is de problematiek zichtbaar maken en middels onderzoek en het maken van een ontwerp de bijzondere potenties van het gebied tonen en hopelijk de beleidsmakers inspireren om deze alternatieve ontwikkelingsfilosofie verder te verkennen. Tevens toon ik met dit onderzoek aan mede-architecten en stedenbouwkundigen dat de problematiek van stationsgebieden hedendaags nog niet optimaal aangepakt wordt. Door de bewustwording van deze problematiek te vergroten hoop ik vanuit de disciplines architectuur en stedenbouw meer aandacht voor dit probleem te creëren en hoop ik dat ook anderen hun kritiek op de huidige stand van zaken zullen uiten om zodoende gezamenlijk meer invloed te kunnen hebben op het beleid rondom stationsgebieden.

Met het maken van een ontwerp waarin de gebruiker als belangrijkste programmerende en vormgevende partij wordt neergezet in plaats van overheid en beleidsmakers, en dan ook nog eens een type gebruikers dat vanwege het gevoerde beleid normaal gesproken niet eens in dit gebied voor zou komen, wordt in zekere zin een vrij scherpe kritiek geleverd op de huidige gang van zaken. In dit project wordt met het onderzoek en met een in-het-oog-springend ontwerp niet alleen getoond wat in mijn ogen het beleid voor de locatie zou moeten zijn, maar ook hetgeen de beleidsmakers met deze locatie niet aandurven.

Zoals het bovenstaande eigenlijk al verklaart, valt een deel van de opgave voor de ontwikkeling van een stationsgebied buiten het vakgebied van de architectuur. In dat opzicht is Roffa District voor mij een zeer verkennende opgave geweest waarbij ik inzicht probeer te verkrijgen in de andere actoren die van invloed zijn op de aspecten waar ik mij als architect het liefst mee bezig houd: de kwaliteit van architectuur en openbare ruimte. Ik merk dat het voor mij niet ongewoon is om in studieopgaves te zoeken naar achterliggende mechanismes om vervolgens een ideologie te ontwikkelen die dan weer aan de basis kan staan van een voor mij betekenisvol ontwerp. Het is mijn manier om met mijn architectuur iets te kunnen symboliseren. Het project gaat daarom misschien iets minder de diepte in over bouwmethodiek en dergelijke, maar eerder de breedte en raakt een hoop aanverwante onderwerpen waarvan ik het belangrijk vind als architect een mening over te ontwikkelen en mee te kunnen praten, of zelfs stelling over in te kunnen nemen. Ik probeer hiermee mijn maatschappelijke functie als architect meer inhoud te geven en ik hoop me hiermee ook te kunnen bemoeien met allerlei zaken die op het eerste gezicht misschien niet onmiddellijk in mijn portefeuille lijken te passen.

