

HERBESTEMMING EN OPTOP FENIX I (1): ONTWERPOVERWEGING

Al voor de opening van het gebouw op 20 november, viel Fenix I in de prijzen. Het won de internationale MIPIM/Architectural Review Future Project Award 2019 in de categorie *Old & New*. Ook is het project onlangs genomineerd voor de Rotterdam Architectuurprijs en de Reynaers Projectprijs.

Bonkig (im)perfect

Negen verdiepingen bovenop een voormalige loods van de Holland-Amerika Lijn, die niet voor niets Fenix I is genaamd. Het is mogelijk gemaakt met een stalen tafelconstructie, op een eigen fundering. Het ondersteunt de betonnen bovenbouw met daarin 212 loftwoningen. Onder meer circusartiesten en dansers vullen de onderste verdiepingen van de oude loods, met een levendig, cultureel programma.

Van de redactie, met dank aan Robert Platje, associate partner en projectmanager bij Mei architects and planners in Rotterdam.

Foto's: Ossip van Duivenbode i.o.v. Mei architects and planners







1. De centrale passage. Oud en nieuw versterken elkaar.

In 2013 won Mei architects and planners de architectenselectie voor de herontwikkeling van Fenix I. Daarvoor was al vanuit de stedenbouwkundige dienst Rotterdam een voorbereidend bestemmingsplan gemaakt voor het Rijnhavengebied, waarbij een groot volume op de Fenixloods was voorzien.

Logistieke machine

Het gebouw is geen monument, maar wel waardevol in historisch opzicht. Ten tijde van de oprichting in 1922, was het de grootste overslagloods ter wereld. In totaal 360 m lang, met de gevel direct aan het water en kranen op het dak, zodat het laden en lossen direct vanaf de boot kon plaatsvinden. Vooruitstrevend aan de loods was dat er twee spoorlijnen doorheen liepen en er zelfs een aantal goederenliften waren waarmee vrachtwagens hun waar konden laden en lossen op de eerste verdieping.

Uitpluizen

‘Om het gebouw te doorgronden moet je de geschiedenis van de plek kennen’, aldus Robert Platje, associate partner en projectmanager bij Mei architects and planners. ‘In Rotterdam is na de Tweede Wereldoorlog weinig archiefmateriaal overgebleven, maar bij dit gebouw hadden we het geluk dat de Holland-Amerika Lijn een eigen archief bezit. Zodoende zijn er relatief veel foto’s en tekeningen van het gebouw en de omgeving bewaard gebleven. Daarin zie je duidelijk dat de vorm van de havens en de eilanden is ontstaan vanuit praktische, industriële ingrepen en dat bijvoorbeeld de spoorwegen het grid op het land dicteren. Vandaar ook die hele lange loods. Door de aanleg van de Rijnhaven en de Maashaven, is Katendrecht lange tijd geïsoleerd geweest van de rest van de stad. Voor kroegen en dames van plezier

kon je er volop terecht, maar als woonwijk was de buurt ongeliefd. Pas na de ontwikkeling van de Rijnhavenbrug en initiatieven voor tijdelijke programmering, vanaf de jaren ‘90 van de vorige eeuw, is de kwaliteit van het gebied sterk toegenomen. Daar draagt de transformatie van de Fenixloodsen nu ook aan bij.’

Wederopstanding

In de jaren ‘20 droeg de opslagloods nog de naam de San Francisco en had het gebouw een symmetrische structuur. Net na de Tweede Wereldoorlog is het gebouw alsnog gebombardeerd door Duitsers, waardoor aan de kadezijde een groot deel was weggeslagen. Het gebouw is daar weer aangeheeld, maar niet meer helemaal tot aan de waterkant. Er is daar ruimte gelaten voor een weg langs de loods. Het zat niet mee, want al in 1948

Projectgegevens

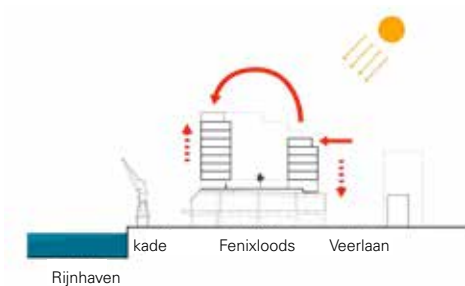
Locatie Veerlaan | Rijnhaven, Rotterdam • Opdracht Heijmans Vastgoed, Rotterdam • Architectuur Mei architects and planners, Rotterdam • Constructief ontwerp ABT Ingenieurs in bouwtechniek, Delft • Uitvoering Heijmans Woningbouw, Rotterdam • Staalconstructie CSM Steelstructures, Hamont-Achel (B) • Fotografie Ossip van Duivenbode



2. Schema wijziging bouwvolume.



3. Schema community met gemeenschappelijke entree.



4. Schema bezonning.

wedde er een enorme brand, waarschijnlijk veroorzaakt door cacao-poeder. Een deel van het gebouw was niet meer te redden, maar de resterende bouwdelen aan weerszijden, zijn volledig gerestaureerd. Ze zijn vanaf dat moment, zeer toepasselijk, Fenix I en Fenix II genoemd. De nieuwe ruimte tussen de loodsen verbond Katendrecht en de Kop van Zuid visueel. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de voetgangersbrug over de Rijnhaven en daarmee tot een betere verbinding met de stad (afb. 6).

Tijdlagen

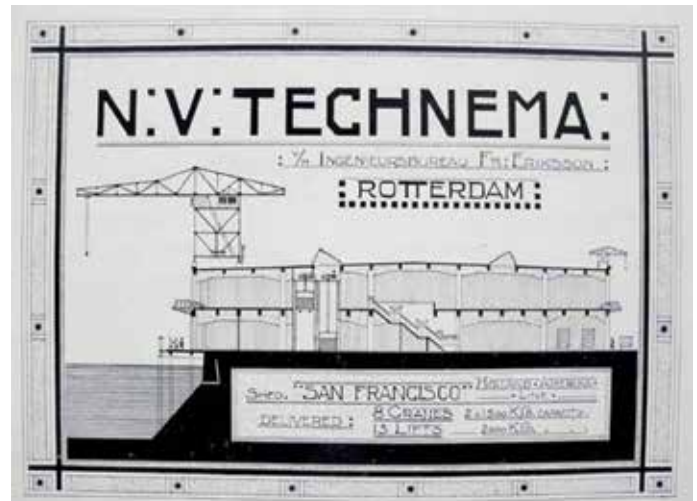
De industriële gevel van de loods heeft zo doende twee belangrijke tijdlagen. Enerzijds de wederopbouwgevel, de gevel aan de waterkant bestaande uit een combinatie van onbehandeld beton en schoon metselwerk. Anderzijds de oudere gevel aan de Veerlaan uit

de jaren '20 van de vorige eeuw waarbij het beton juist is gestuukt. Ten tijde van de bouw van de loods was de betontechniek nog niet zo best. De wapening had weinig dekking en er ontstonden vaak grindnesten, daarom werd beton in die tijd veelal beschermd met stucwerk. Na de Tweede Wereldoorlog is deze techniek sterk verbeterd. 'We hebben ervoor gekozen de wederopbouwgevel te conserveren', aldus Platje. 'Een deel van de jaren '20-gevel hebben we echter moeten slopen, vanwege de slechte kwaliteit en om de parkeergarage te kunnen inpassen. Binnen het stramien van de oude loods was dat niet op te lossen. Maar omdat de gesloopte gevel van origine al gestuukt was, konden we een getrouwe reconstructie maken. De garage is verder zo veel mogelijk omzoomd met woonwerk eenheden en commerciële ruimtes voor een levendig straatbeeld. Kadewoningen en

boutique hotel aan de Rijnhaven en commerciële ruimtes aan de Veerlaan.'

Afwijken

Een haalbaarheidsstudie van ABT Ingenieursbureau lag ten grondslag aan de architectenselectie. Op basis daarvan is een voorstel uitgeschreven voor het nieuwe volume op de bestaande loods. 'Ons ontwerp week daar enigszins vanaf', aldus Platje. 'We stelden een asymmetrische vorm voor met dezelfde capaciteit. Een lage zijde aan de kant van de woongebouwen van Katendrecht en een hoge zijde aan het water, als antwoord op de hoogbouw rondom de Rijnhaven (afb. 2). Dit heeft drie voordelen. Ten eerste sluit dit stedenbouwkundig beter aan. Ten tweede komt er meer daglicht in de binnenhof van dat blok (afb. 4) en ten derde betekent het ook dat er meer woningen met



4. Dwarsdoorsnede opslagloods jaren '20.



6. Huidige situatie. Fenixloods aan de Rijnhaven.



Foto: s. Ossip van Duivenbode

7. De stalen spanten voegen een nieuwe tijds laag toe aan de bestaande loods.

aan twee zijden prachtig uitzicht kunnen worden gemaakt.'

Rauw en bonkig

In het jaar van de selectie was de bouwcrisis een feit. Platje: 'Hoe breng je onder moeilijke omstandigheden 212 woningen op de markt? Dan kom je niet weg met dertien-in-een-dozijn appartementen en standaard plattegrond. Daarom hebben we voorgesteld een soort *community* te maken en mensen met dezelfde *mindset* bij elkaar te brengen (afb. 2). Daar bedoel ik niet mee dat ze dezelfde politieke voorkeur hebben of dezelfde gezinssamenstelling, maar wel dat het mensen zijn die in een loods willen wonen in Rotterdam op deze bijzondere plek. De rauwe, bonkige uitstraling van de loods was daarom een wezenlijk onderdeel van de herontwikkeling, met daarin een centrale passage als ontmoetingsplek (afb. 1). Ook hebben we een incisielaag toegevoegd. De gevel van deze overgangsverdieping ligt terug, zodat de grens tussen oud en nieuw helder afleesbaar blijft.'

Transformatie

Voor het realiseren van het grote volume bovenop de bestaande loods, is eerst in kaart gebracht waar de poeren van de bestaande fundering staan. Vanwege de oorspronkelijke opslagfunctie heeft het gebouw een zware fundering met enorme kruispoeren van beton om de 4,3 m. 'We hebben een nieuw grid gemaakt, precies tussen de bestaande poeren in, met daarop stalen kolommen en vakwerken op een grid van 8,6 m', vertelt Platje. 'De grote verdiepinghoogte (5 m) in de loods maakte het mogelijk de schroefpalen daarbinnen aan te brengen. Het stramien voor de woningen in de opbouw heeft daarom ook een breedte van 4,3 m, dat is geen standaard woningbouwmaat.

De bestaande fundering draagt de oude bouwdelen met een nieuwe indeling en het dek met de binnentuin op het dak van de loods. Raatliggers en kolommen zijn toegevoegd om de krachten van het dek af te dragen. Verder steunt de nieuwe opbouw volledig af op de nieuwe fundering.'

Nieuwe tijd

De keuze voor staal als drager van de nieuwe opbouw lag voor de hand. Platje: 'Het moest wel staal zijn om de bestaande loods zo vrij indeelbaar mogelijk te houden en vanwege de kniklengte van de kolommen, tot wel 14 m in de passage. Bovendien past het materiaal heel goed bij de haven en de rauwe uitstraling van de loods. In de passage is de bestaande betonconstructie en de nieuwe stalen tafel prominent aanwezig. Om de passage verder zo vrij mogelijk te houden van overige constructie zijn de 14 m hoge trappen vrijdragend opgehangen aan de stalen tafel met Willems Ankers. De trappen zijn samengesteld uit trapbomen van UNP-profielen en gezette staalplaat als traptreden. Met het staal voegen we een nieuwe tijdslaag toe. Het staal mag gezien worden, net zoals de kranen vroeger op het dak.

Samen sterker

'De opbouw van de oude loods is één op één voortgekomen uit praktische en technische eisen. Zo zijn we ook omgegaan met de stalen



Illustratie: Mei architects and planners

8. Dwarsdoorsnede.



9. Galerijen rond een centrale binnentuin ontsluiten de woningen.



10. (Im)perfect detail.

verbindingen, het hoefde niet gepolijst en te fijntjes, de techniek mag gezien worden', aldus Platje. 'Natuurlijk heeft de nieuwe tijdlaag een eigen vormtaal met bijvoorbeeld ronde kolommen, maar het is duidelijk verwant aan de bestaande constructie. Zo versterken oud en nieuw elkaar, passend bij de nieuwe functie.'

Knopen

Het integreren van de staalknopen in de plattegrond was zeker op de incisieverdieping (overgangsconstructie) niet makkelijk. Daar komen niet alleen de verbindingen van de vakwerken samen, ook het leidingwerk van alle woningen erboven wordt op deze verdieping verslept. De ruimte tussen het afschot van het bestaande dak en de nieuwe vloer is hiervoor benut. Platje: 'In ontwerpsessies samen met een expert van CSM Steelstructures, hebben we in 3D bekeken hoe en waar de knopen bij elkaar komen, daarop is de vloerhoogte en de indeling afgestemd. Zo is bijvoorbeeld bekeken of de verbindende vinnen niet op vreemde plaatsen uit de vloer steken. De staalbouwer

hield tijdens deze sessies ook de bouwvolgorde en logistieke mogelijkheden in de gaten.'

Dromen

Galerijen rond een centrale binnentuin op het dak van de loods ontsluiten de woningen. De afmeting, indeling en afwerking zijn bepaald door de bewoners zelf. Als legoblokken zijn lofts van minimaal 40 m² met 11 m² balkon te koop aangeboden, uit te breiden per module van 20 m², die zowel horizontaal als verticaal te schakelen is. Platje: 'De Fenix I-woningen onderscheiden zich in flexibiliteit. De bewoner kon zelf een eigen droomplattegrond samenstellen. De definitieve kavelgroottes waren dus nog niet bekend toen we het gingen ontwerpen, maar iedere loft kreeg wel een schacht, toilet en een meterkast. Om daarin te voorzien hebben we in de gevel iedere 8,6 m NUTS-stijpkasten gemaakt, daar kun je wel of niet een meterkast op aansluiten, afhankelijk van de woninggrootte. Ook vanwege de vrije indeelbaarheid hebben we een "aorta" opgenomen onder de eerste galerijvloer, een

horizontale ringschacht met kabels en leidingen voor elektra, water en ventilatie.'

Mensenhanden

'Onze informele manier van detailleren past goed bij dit soort herbestemmingsprojecten', besluit Platje. 'Het hoeft niet altijd op de millimeter precies. Aan het maken van een gebouw komen veel mensenhanden te pas, kijk alleen al naar het groot aantal leveranciers en fabrikanten. Bij een groot project ontstaan foutjes, dat hoort erbij. Het is goed om op een dergelijk moment stil te staan en te kijken wat je hebt, in plaats van het blindelings roepen dat het opnieuw moet. Neem een mondgeblazen wijnglas, daar zitten kleine imperfecties en bobbeltjes in. Daaraan kun je zien dat het ambachtelijk is vervaardigd. Die imperfecties worden hier juist gewaardeerd. Waarom proberen we dit dan in de bouw uit alle macht te voorkomen? Natuurlijk, niet alles wat met de hand is gemaakt is mooi, maar als we vaker proberen imperfectie te verweven in plaats van weg te poetsen, komt dit de bouw ten goede.' •