

Creatieve fabrieken vertelt het verhaal van de transformatie van tien voormalige industriële complexen in bruisende plekken van creativiteit en innovatie. Wat gebeurt er allemaal in die fabrieken en wat levert het op? Verkenningen van de Westergasfabriek, het Klokgebouw in Strijp S, RDM Campus en Vertrekhal Oranjelijn in Stadshavens Rotterdam, de DRU-fabriek in Ulfst, Nieuwe Energie in Leiden, de Caballero Fabriek op De Binckhorst in Den Haag, De Zaanse Chocoladefabriek, Zeche Zollverein in het Ruhrgebied en het Bauhaus Art District 798 in Beijing China leveren een tiental inspirerende transformatieverhalen op met opmerkelijke overeenkomsten en effecten.

Creatieve fabrieken zoekt antwoord op actuele ruimtelijke vragen in een tijd van toename van leegstaande complexen en stagnerende gebiedsontwikkeling: Hoe vind ik programma en een succesvol concept voor lege complexen? Wat is de rol van tijdelijke tussenfuncties? Hoe gebruik ik de identiteit en kracht van de plek, de *genius loci* van cultureel erfgoed? Wat is de Kunst van het Herbestemmen? Maar vooral hoe kan ik waarde creëren met het herbestemmen van erfgoed; in ruimtelijke kwaliteit, maatschappelijke betekenis, creatieve inspiratie en productinnovatie.

ISBN 978-90-817663-0-2



9 789081 766302 >



Creatieve fabrieken

Waardecreatie met herbestemming van industrieel erfgoed

Vera Cerutti

Vertrekhal Oranjelijn

Vertrekhal Oranjelijn, Rotterdam Terminal voor wederopbouw

Licht, lucht en water weerspiegelen in het voormalige poortgebouw Vertrekhal Oranjelijn. Als je de hoge hal van het strakke gebouw van Brinkman & Van den Broek aan de Merwedehaven binnenkomt, ruik je de geur van koffie en vers gebak. Aan het eind van de hal bevindt zich een heuse koffieplantage; overal zijn mensen in de weer en er staat materiaal om de SANTAS-koffie in te pakken en te verscheppen.

Eigenaar, ondernemer en koffiebrander Rob Kooij zit in zijn transparante kantoor dat in de hoge hal is opgehangen. Op zoek naar nieuwe bedrijfsruimte koopt Kooij in 2003 dit gebouw aan de Keilestraat van het Havenbedrijf Rotterdam. Het voormalige poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf, dat onder meer gebruikt wordt door de dames van de Keileweg, verkeert in een allerbelabberdste staat en is rijp voor de sloop. Maar Kooij herkent de kwaliteit en de schoonheid ervan en maakt met de restauratie en herbestemming tot bedrijfsverzamelgebouw de kwaliteiten weer zichtbaar.

Via het poortgebouw, het eerste bedrijfsgebouw dat in Rotterdam na de oorlog gebouwd werd, arriveerden de materialen van de Marshallhulp voor de wederopbouw van de gebombardeerde stad. Nu fungeert het oude poortgebouw opnieuw als 'poort', als doorgang naar een nog te ontwikkelen gevarieerd stadsdeel aan de noordkant van de Maas.

Project	Vertrekhal Oranjelijn
Ligging	Lekhaven, Stadshavens Rotterdam
Omvang	4000 m2 in twee bouwlagen
Historische functie	Poortgebouw Muller Thomsen's Havenbedrijf
Bouwjaar	1944
Architect	Brinkman en Van den Broek
Initiatiefnemer herbestemming	ondernemer/eigenaar Rob Kooij
Architect restauratie	Made architecten en Beysens en Ter Veer architecten
Concept na herbestemming	Creatief/food bedrijfsverzamelgebouw en koffieplantage
Oplevering	2007
Status	Gemeentelijk monument sinds 2006
Prijs	- Aanmoedigingsprijs Job Dura 2008 - Havenbeeld 2010
website	www.vertrekhaloranjelijn.nl



Links:
> Historische foto van de vertrekhal
Rechts:
> Kaart Stadshavensgebied met Vertrekhal Oranjelijn aan de noordzijde van de Nieuwe Maas
> Luchtfoto van Merwehaven-Vierhavens met Vertrekhal Oranjelijn aan de noord-oosthoek van de Lekhaven, tussen de Keilehaven en de grotere IJsselhaven



HISTORIE

Poort van de wederopbouw

Tijdens van de Tweede Wereldoorlog wordt het terrein van Thomsen's Havenbedrijf, gelegen op een havenpier in de huidige Lekhaven en vlak bij de Keileweg in Rotterdam, grotendeels verwoest. Architectenbureau Brinkman & Van den Broek, bekend van onder andere de Van Nelle-fabriek, Stadion Feijenoord en de vertrekhal van de Holland-Amerikalijn, ontwerpt in 1948 een nieuw loodsencomplex, met halverwege een poortgebouw: een robuuste structuur van beton, staal en glas. Hier kunnen de ruim vijfhonderd havenarbeiders eten en zich wassen en omkleden. Ook zijn er enkele kantoorfuncties ondergebracht voor de inspecteurs en bazen en een douanekantoor. Voor passagiers die meevaren op vrachtschepen van onder meer de nabijgelegen rederij Oranjelijn is er een wachtruimte. Het gebouw wordt met behulp van Marshallhulp gereali-seerd. Op de begane grond loopt een spoorlijn schuin door het gebouw, want via het poortgebouw worden overzeese materialen voor de wederopbouw van de verwoeste stad aangevoerd.

Het poortgebouw nabij de beruchte Keileweg verliest in de jaren zeventig zijn functie en wordt vervolgens gebruikt voor opslag. Rond 1990 komt het leeg en wordt het aangekocht door het Havenbedrijf Rotterdam. Na een brand worden de aanpalende loodsen gesloopt. Krakers en kunstenaars nemen er tijdelijk hun intrek. 's Avonds wordt het gebouw gebruikt door de prostituees van de Keileweg. Junks en dieven roven het gebouw leeg en ontdoen het van alle te verkopen metalen onderdelen. In 2003 koopt onderne-mer Rob Kooij deze 'ruïne' van het Havenbe-drijf. Met ondersteuning van het Havenbedrijf renoveert en transformeert hij het gebouw tot een markant bedrijfsverzamelgebouw waarin ook zijn eigen koffiebedrijf en 'koffieplantage' SANTAS een plaats krijgt. In 2005 sluit de tip-pelzone aan de Keileweg. Sindsdien is de loca-tie sterk verbeterd.

CONTEXT

Stapsgewijze metamorfose

'Merwehaven-Vierhavens is een stoere omge-ving, met lange pieren en kaden en weldse uitzichten over het water. Het gebied heeft nu nog het karakter van een fruit- en saphaven. Op termijn trekken de havenactiviteiten weg uit deze stadshaven. Dat schept ruimte voor andere functies, maar vervalt ligt op de loer. Het is zaak de kansen voor een nieuwe invul-ling daadkrachtig aan te grijpen.'⁴ Anno 2011 maakt het bedrijventerrein waarop de Vertrekhal ligt nog een verouderde indruk: een grote hoeveelheid loodsen voor opslag en transport, nog steeds een en al bedrijvigheid. Vrachtwegverkeer rijdt af en aan, maar de meeste schepen en kranen zijn verdwenen. De sfeer is ruig en spannend. Rotterdam Werkstad is hier voelbaar. En overal glinstert het water. Aan het einde van de Keilestraat ligt het kolossale Katoenveem, 138 meter lang en 43 meter breed. Het is een van de eerste opslagloodsen bedoeld voor de opslag van katoen, in 1920 ontworpen door architect J.J. Kanfers en - in verband met brandgevaar - helemaal opgetrokken uit gewapend beton. Dit rijksmo-nument is nu in gebruik als atelier van kun-stenaar Joep van Lieshout.

Toch is het karakter van Merwehaven-Vierhavens sinds enige jaren al geleidelijk aan het veranderen. Het zuidelijke deel is fruitportgebied; daar is alle oude bebouwing gesloopt en vervan-gen door grote witte fruitloodsen. Maar ten noorden van de Lekhaven, dichterbij de stad, zien we steeds meer stedelijke pioniers die hier hun werkplaats of atelier vestigen. De gemeente Rotterdam wil, als onderdeel van het project Stadshavens, over een aantal jaren in dit gebied nieuwe woningbouw en bedrijvigheid concentreren. Creatieve pioniers, ondernemers en ontwikkelaars tonen nu al interesse voor het gebied. Waar ruimte vrij-komt, nemen zij hun intrek. Geleidelijk transformeert het havengebied in een gevarieerd stadsdeel. Het gebied onder-gaat stap voor stap een metamorfose: vanaf land en vanaf het water, vanuit Rotterdam en vanuit Schiedam. De metamorfose zal in een stroomversnelling raken als de havenacti-viteiten op termijn geheel zullen wegtrekken. Een deel van de bedrijven rond de Vertrekhal

Oranjerij zal gesloopt worden en plaatsmaken voor woningbouw. De Vertrekhal, inmiddels een gemeentelijk monument, blijft behouden.

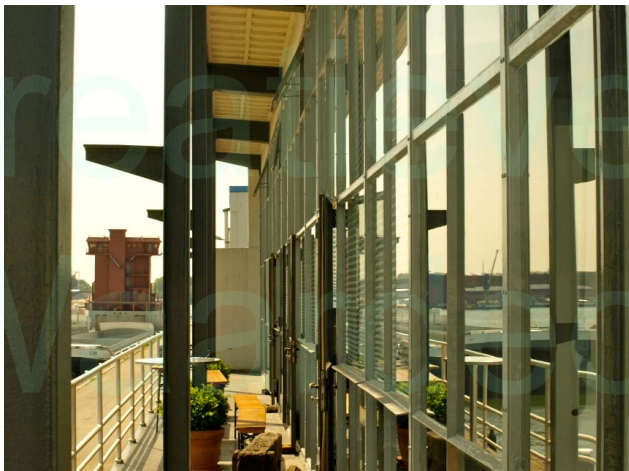
CONCEPT

Ambachtelijke koffie en koek

Na de aankoop van het pand trekt Rob Kooij zich twee weken terug in Tanzania; in gedachten loopt hij het gebouw door en langzamerhand rijpen de ideeën over de functies die in het pand kunnen komen. Zelf zal hij er met zijn koffiebedrijf SANTAS in trekken. Dit bedrijf importeert, mèleert en produceert biologische en 'fair trade'-koffie voor de professionele markt en heeft inmiddels een naam in de Rotterdamse regio. Op de benedenverdieping van de Vertrekhal komen het SANTAS-kantoor, de verpakings- en opslagruimte en een kas voor de eigen koffiebonen. Later hoopt hij er nog een café/proeverij aan toe te voegen. De overige ruimten verhuurt hij aan andere ondernemers.

Op grond van het bestemmingsplan is hij verplicht om voor de benedenverdieping ondernemers uit de foodsector te werven: het poortgebouw ligt immers in de Food- en Fruithaven.

Tijdens de renovatie van het pand komen de eerste gegadigden kijken, maar niet iedereen heeft oog voor de potentie van het vervallen en verloederde gebouw. Daarom zoekt hij vanuit zijn eigen ondernemersnetwerk naar huurders die – net als hijzelf – op een ambachtelijke, duurzame en liefdevolle manier producten maken. Als Kooij eenmaal de eerste twee huurders heeft aangetrokken (Jordy's Broodbakker en taartenmaker Koekela) begint de verhuur te lopen. Op de bovenverdieping komen de vergaderaccommodatie De Vertrekhal en kantoorruimten voor creatieve ondernemers als Humanique, Spark en Doepel Strijkel's Architects. De selectie van bedrijven verloopt vrij organisch, er ligt geen doortimmerd concept aan ten grondslag. Kooij: 'Je kunt plannen maken wat je wil, maar het gaat altijd anders.' Omdat hij zelf de huurders werft, zijn het ondernemers die zich prettig voelen bij de pioniersstijl die dit concept met zich meebrengt: 'We beconcurreren elkaar niet en soms werken we samen voor dezelfde



Boven:

> Vergaderruimte De Vertrekhal heeft uitzicht op de Rotterdamse haven

Links:

> Ondernemers van de bedrijven vergaderen in de koffieplantage
> Originele details als de naamplaatjes zijn weer teruggebracht

Rechts:

> Telefooncel voor wachtende passagiers van de vrachtschepen





Links:
 > Eigenaar Rob Kooij en leke
 Frankenmolen van Stichting
 Vertrekhal Oranjelijn
 Rechts:
 > Yordy's ambachtelijke
 Broodbakker
 > Exploitant van De Vertrekhal
 > Medewerker van SANTAS-koffie



klanten.' Ook onderling nemen ze elkaars producten af. Belangrijker is nog dat ze elkaar zonodig helpen of adviseren.

De kunst van het herbestemmen

Als ondernemer Rob Kooij in 2003 weg moet uit de loods die hij huurt aan de Merwedehaven, biedt het Havenbedrijf hem het Poortgebouw te koop aan. Het Havenbedrijf zoekt iemand die wil investeren in het pand; geen belegger die in de eerste plaats snel geld wil verdienen. In een eerder stadium wilde het Havenbedrijf het gebouw slopen, maar bureau Monumentenzorg Rotterdam weigert een sloopvergunning af te geven. Vervolgens laat de gemeente door architectenbureau Van den Broek & Bakema een verbouwingsplan maken voor een fruitoverslagbedrijf, maar de kosten zijn te hoog.

In mei 2003 koopt Kooij een gebouw dat in een beroerde staat verkeert, zonder concreet plan en zonder voldoende geld: 'Geen bank wilde aanvankelijk een hypotheek verstrekken, maar ik vond de ligging aan het water mooi, het gebouw ligt strategisch ten opzichte van de stad en het water.' Het Havenbedrijf financiert, via een al eerder daarvoor verkregen Europese subsidie, de restauratie van het dak en de gevels. Voor de verdere financiering treft Kooij een betalingsregeling met het Havenbedrijf.

Doorzettingsvermogen en bevoegingen

Samen met Made architecten en met steun van de architect van het Havenbedrijf herstelt de koffieondernemer eerst het casco en denkt na over een nieuwe indeling. Uitgangspunt daarbij is dat hij niets wezenlijks aan het karakter van het gebouw wil veranderen en het zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat wil terugbrengen. Bij de restauratie van de binnenkant houdt hij alles in eigen hand en steekt zelf ook dagen en nachten in de verbouwing. Uit kostenoverwegingen, maar ook omdat hij helemaal verknocht raakt aan het gebouw. Hij betreft bij de verbouwing tevens de hulp van een sociaal werkproject en biedt zo voor deze bouwvakkers een beschutte werkomgeving, zonder grote stress of tijdsdruk. Kooij: 'Het gebouw groeide organisch, ik had niet echt een eindplan voor ogen.' Met veel gevoel voor het gebouw knapt hij eerst de benedenverdieping op, dan de bovengelegen vertrekhal, daarna stuk voor stuk de overige kantoorruimten.

Voor de herbestemming van de Oranjelijn krijgt Kooij in 2008 de aanbestedingsprijs van het Job Dura Fonds. De jury motiveert de toekenning met de erkenning dat het project functioneert als katalysator binnen een grotere stedelijke context, en looft de bijzondere rol van de eigenaar en opdrachtgever in het ontwikkelingsproces. Daarnaast is de manier waarop het project de oorspronkelijke kwaliteiten bewaart en de vanzelfsprekendheid van het 'nieuwe leven' (versmelting), het vakmanschap en de zorgvuldigheid van de uitvoering tot op detailniveau (schoonheid) van belang, evenals de betekenis van de ingreep voor de architectuur (culturele meerwaarde). Rob Kooij wint in 2010 ook het Havenbeeld, een jaarlijkse prijs van het Havenbedrijf Rotterdam en Deltalings, die ondernemers stimuleert aandacht te besteden aan hun bedrijfscomplex, kantoor of terminal.

Regels en vergunningen

Kooij krijgt bij de renovatie van zijn pand steun van de bureau Monumentenzorg van de gemeente Rotterdam: 'We zaten op dezelfde lijn en hebben in een constructieusfeer samengewerkt.' Het pand krijgt in 2006 de status van gemeentelijk monument, en die status helpt om de stringente regelgeving vanuit de afdeling bouw- en woningtoezicht te verzachten. Want vaak conflicteren de eisen van de afdeling bouwtoezicht met de voorschriften vanuit monumentenzorg. Volgens het Bouwbesluit geldt dat een gebouw dat heeft leeggestaan en een nieuwe functie krijgt, moet voldoen aan nieuwbouwnormen. Als voorbeeld noemt Kooij de eisen aan brandwerendheid: om te voldoen aan het Bouwbesluit eist bouwtoezicht dat het gebouw een uur brandwerend moet zijn en daarvoor gesegmenteerd moet worden: 'Maar dan gaat de transparantie van het gebouw verloren. Als het helemaal aan alle eisen voldoet, en je alle ruimte economisch benut, dan is de ziel eruit. Nu zie je nog precies hoe het was.' Doordat het gebouw in 2006 de monumentenstatus verwerft, kan bouwtoezicht wat betreft brandveiligheidseisen teruggaan van zestig naar dertig minuten brandwerendheid. Nadat Bouwtoezicht na drie jaar alsnog akkoord gaat met het aangebrachte maatregelenpakket, ontstaat een nieuwe discussie over het branddetectiesysteem. Uiteindelijk wordt de gebruiksvergunning in 2010 verleend, maar het gevecht daarvoor heeft dan wel vier jaar geduurd.

Vera Cerutti 2011 Creatieve fabrieken, Waardecreatie met herbestemming van industrieel erfgoed

Subsidie en steun

De gedreven perfectionist Kooij is behalve ondernemer ook ontwikkelaar en gebruiker. Hij begint het project in zijn eentje en stopt er al zijn tijd en geld in. Via via komt de Rotterdamse stedenbouwkundige Ieke Frankenmolen met het project Vertrekhal Oranjelijn in aanraking en ze raakt onder de indruk van het gebouw en van het aanstekelijke enthousiasme van Rob Kooij. Ze adviseert hem een stichting op te richten en subsidie aan te vragen bij het door haar opgerichte fonds op naam, het Ted Schutten Fonds dat is ondergebracht bij het Prins Bernhard Cultuurfonds. In de Stichting Vertrekhal Oranjelijn zit, naast Ieke Frankenmolen zelf, een aantal adviseurs die ondernemer Kooij ondersteunen, inspireren en zorgen voor kwaliteitsbewaking. De stichting probeert meer informatie te krijgen en te verspreiden over de geschiedenis van het gebouw en het gebied en bemoeit zich niet met de exploitatie; dat is de verantwoordelijkheid van Kooij.

WAARDECREATIE EN BETEKENIS

Functionele 'beton, staal en glas'-architectuur

De herbestemming en renovatie van Vertrekhal Oranjelijn zorgen ervoor dat een van de eerste, relatief onbekende, industriële wederopbouwgebouwen van het bekende architectenbureau Brinkman & Van den Broek niet alleen behouden blijft, maar dat ook de oorspronkelijke kwaliteit van het gebouw wordt teruggebracht. Bij de restauratie, uitgevoerd in samenwerking met MADE architecten, wordt getracht het gebouw zoveel mogelijk terug te brengen tot de oorspronkelijke robuuste 'beton, staal en glas'-architectuur van Van den Broek. Het gebouw wordt schoon gemaakt en gestript tot op de constructie van staal en betonnen systeemvloeren. Ook allerlei kabelgoten met telefoondraden worden verwijderd; het gebouw is het centrale verdelpunt op de pier geweest. Het balkon herkrijgt zijn originele kwaliteit. De oorspronkelijke stalen kozijnprofielen worden gestript en blijven gehandhaafd. Door enkel glas in stopverf toe te passen, wordt de oorspronkelijke transparantie hervonden.

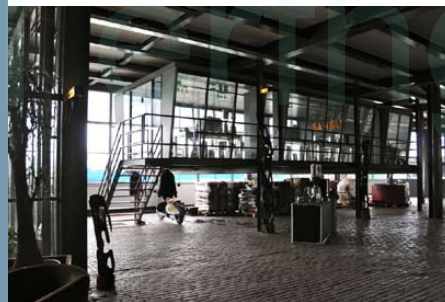
De interieuraanpassingen op de begane grond zijn ontworpen door architect Jeff Beysens.

Nieuwe (onder)delen, zoals het hangende SANTAS-kantoor en de glazen wand die de 'koffieplantage' scheidt van de overige ruimte, lijken authentiek. Net als de 'nieuwe' messing deurgrepen, een van de eerste reconstructies die Kooij laat gieten: alle oude deurgrepen waren gesloopt, maar in de kelder vindt hij nog een enkel origineel exemplaar. Zelfs de naamplaatjes bij de kantoren laat Kooij perfect namaken. Ook de karakteristieke buizenradiatoren worden in ere hersteld. Het consequent doorgevoerde gebruik van de kleuren wit en grijs geeft het gebouw de strakke, zakelijke uitstraling en grote transparantie terug.

Destijds ontwierp en organiseerde Van den Broek het hele gebouw rond de trein die er dwars doorheen moest rijden, voor de aanvoer van bouwmaterialen voor de wederopbouw van het verwoeste centrum van Rotterdam. Die sporen zijn bij de restauratie afgedekt met een asfaltlaag, maar de grote toegangsspoorten zijn gehandhaafd. Wellicht komt er nog eens geld om de sporen met metalen strips te markeren.

Het schape over de dam

Of de renovatie en herbestemming van Vertrekhal Oranjelijn kan fungeren als motor voor de toekomstige ontwikkeling van de omgeving, is nog lastig te voorspellen. Is dit relatief kleine icoon uit de wederopbouwtijd sterk genoeg om deze stadshaven een eigen identiteit te geven? De plannen om dit gebied als onderdeel van het project Stadhavens te transformeren naar een mix van nieuwe woningen en bedrijven, verkeren nog in een vroeg stadium. Maar dit gebied tussen Rotterdam en Schiedam heeft ongetwijfeld potenties als overloopgebied aan de rand van de stad. Wellicht kan Vertrekhal Oranjelijn – als geslaagd voorbeeld – straks nieuwe bedrijven en bewoners over de streep trekken. De sluiting van de tippelprostitutiezone aan de Keileweg heeft de sociale veiligheid sterk verbeterd en door de invoering van een nieuw adres – Benjamin Franklinstraat, in plaats van Keilestraat – is de mogelijke negatieve associatie verdwenen. Het gerenoveerde en herbestemde pand heeft al een stimulerende uitstraling op omliggende gebouwen, waarvan eigenaars nu ook een aantal panden en de omliggende openbare ruimte hebben opgeknappt. Door de activiteiten en evenementen



Links:

- > Het oorspronkelijke raam met hijsbalken voor het laden en lossen van de schepen
 - > Kenmerkende beton, staal- en glasarchitectuur van Brinkman en Van den Broek
 - > Presentie- en ontvangstruimte van SANTAS 'opgehangen' in de hal
- Boven:
- > Het gebouw is ontworpen rondom een reijnspoor voor scheepsladingen

in Vertrekhal Oranjelijn raakt het gebied nu al bekend bij een ander publiek.

Poort voor wederopbouw en emigratie

Eigenlijk was het Poortgebouw van Thomsen's Havenbedrijf nooit de vertrekhal van de Oranjelijn. Eigenaar Rob Kooij geeft Thomsen's Poortgebouw aan de Lekhaven, na de aankoop, de nieuwe naam Vertrekhal Oranjelijn. Pas later hoort hij dat het niet zeker is dat de Oranjelijn ook werkelijk gebruik gemaakt heeft van zijn gebouw. Thomsen's Havenbedrijf, op de pier tussen Keilehaven en Lekhaven, zorgt voor het laden en lossen van kleine en grote rederijen die geen eigen haven terrein hebben. Een aantal van deze vrachtschepen neemt ook passagiers mee die dan gebruik maken van de vertrekhal en het poortgebouw. Dit waren vooral missionarissen, nonnen en zendingen.

Rederij Oranjin is een pier zuidelijker gevestigd, waar het in 1953 een nieuw poortgebouw met vertrekhal en loodsen aan de IJsselhaven laat bouwen door architectenbureau Van den Broek en Bakema. Op haar vrachtschepen is plek voor twaalf passagiers naar Canada. Al snel wordt de concurrentie van vliegtuigen te groot. In 1970 houdt de Oranjelijn op te bestaan en in 1994 wordt het poortgebouw gesloopt.

Het huidige gebouw Vertrekhal Oranjelijn en de nieuwe functies stralen een sfeer van bedrijvigheid en ambachtelijkheid uit die je moeiteloos in verband brengt met het historische gebruik. In de ruimte waar de stookketels stonden, worden nu koffiebibliken schoongemaakt voor hergebruik. Ook de kramen waarin de blikken verpakt zitten worden gerecycled. Ooit zat op de eerste etage de kantine voor de havenarbeiders. Aan de uitgesleten plekken in de granieten vloer is nog te zien waar ze in de rij stonden om hun lunch aan te pakken. Op die bovenverdieping is nu een restaurantruimte ingericht voor recepties en andere bijeenkomsten. Vanaf het balkon hebben bezoekers een schitterend uitzicht over de Maas. De geuren van koffie, brood en gebak passen bij de haven als aanvoerplaats van levensmiddelen. Tegelijkertijd oefent de architectuur van dit strak vormgegeven wederopbouwgebouw aantrekkingskracht uit op creatieve bedrijven.

Eigenaar Kooij hoopt de loop naar Vertrekhal Oranjelijn er nog meer in te krijgen, onder andere door de aanleg van een terras langs

de kadewand en het creëren van een meer uitnodigende openbare ruimte. Ook wil hij de publieke functie van de Vertrekhal nog vergroten, bijvoorbeeld door rondleidingen en koffieworkshops te organiseren. In juni 2011 wordt een website over het gebouw en de geschiedenis ervan gelanceerd.

De stad en de haven

Een nauwere samenhang tussen stad en haven krijgt hier gestalte, een samenhang die ook al beoogd werd bij de bouw van de vertrekhal, zoals blijkt uit *Maak een stad. Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek* van Wouter van Stiphout. De auteur beschrijft daarin hoe havenondernemers in en kort na de oorlog ideële plannen ontwikkelden voor een nieuwe samenleving. Hoe die nieuwe samenleving haar vorm zou vinden in een nieuwe stad, wordt verwoord door J.Ph. Backx, die in de jaren veertig aan het hoofd stond van Thomsen's Havenbedrijf, in een pamflet uit 1945: *De opbouw van Rotterdam*. Hij hecht vooral aan de intieme samenhang tussen stad en haven: 'Wij zien Rotterdam als werkstad in de eerste plaats als havenstad. Er is een onbreukbare band tussen Rotterdam en haar haven. De haven is niet alleen voor degenen, die in haar werkzaam zijn, een voorbeeld van liefde en zorg, zij behoort toe aan de gehele bevolking.'⁵

Investeren in de toekomst

Achteraf is het een geluk dat Rob Kooij argeeloos aan dit project begon, zonder zich vooraf te bekommeren om rentabiliteit en financiering. Als hij alles vooraf had geweten, was hij er misschien nooit aan begonnen. Maar met zijn enthousiasme, doorzettingsvermogen en capaciteit om mensen voor zich te winnen, is de financiële investering beslist rendabel geweest, zelfs al was dat niet het motief om aan dit project te beginnen. Dat was de liefde voor het gebouw en de omgeving. Dat die omgeving over een aantal jaren een metamorfose zal ondergaan, kan goed uitpakken voor Rotterdam, denkt Kooij. Hij hoopt wel dat het bouwprogramma niet zo zwaar wordt dat alles wordt volgebouwd: 'Dat zou doodzond zijn.' Misschien kan de gemeente zich door Backx en Van den Broek laten inspireren. Als iets van hun filosofie straks in de herontwikkeling van het gebied weerklinkt, is de cirkel rond en kan de Vertrekhal daadwerkelijk als icoon van de nieuwe stadswijk fungeren.

Ted Schutten Fonds

De Rotterdamse stedenbouwkundige Ieke Frankenmolen richt na het overlijden van haar man Ted Schutten het fonds op naam Ted Schutten Fonds op en brengt dit onder bij het Prins Bernhard Cultuurfonds. Het fonds geeft jaarlijks subsidie tot 50.000 euro aan projecten in en rond Rotterdam. Bij projecten die in aanmerking kunnen komen voor subsidie, gaat het altijd om particulier initiatief en om relatief onbekende gebouwen die een bepaalde monumentale waarde hebben. Ieke Frankenmolen adviseert in overleg met het Prins Bernhard Cultuurfonds over kandidaten voor de subsidie: 'Ik wil bij voorkeur rare, bijzondere dingen.' Andere projecten die subsidie ontvingen van het Ted Schutten Fonds zijn onder meer: Stichting Behoud Euromast, het Chabotmuseum, de Arminiuskerk, architectuurplaquettes Rotterdam en Kuypers Machinefabriek Piekstraat.



Vera Cerutti 2011 Creatieve fabrieken, Waardecreatie met herbestemming van industrieel erfgoed