

ArchitectuurCase

KANT'LEND IN HET TEGENLICHT

WOENSDAG
10 FEBRUARI 2010

Tekst: Hans van der Heijden pagina 3 t/m 8
Jan Willem van Kuilenburg pagina 9 t/m 15
Beeld: Ossip van Duivenbode, AIR
Jan Willem van Kuilenburg, Monolab

Vormgeving: stoopmanvos

Productie: AIR

Oplage: 100

Mede mogelijk dankzij:



Rotterdamse architectuur
 Raad voor de
 Kunst & Cultuur

AIR ArchitectuurCases zijn bedoeld om afzonderlijke Rotterdamse gebouwen of fenomenen onder de loep te nemen en die via openbare gesprekken te verkennen. Hierbij worden lokale verschijnselen aan het internationale debat gekoppeld. De AIR ArchitectuurCases gaan over concrete gebouwen. Het gesprek over architectuur wordt gevoerd door praktijkbeoefenaren die worden uitgedaagd om over alle praktische aspecten van hun werk te vertellen. De architectuurkritiek wordt binnen de grenzen van het architectenvak zelf geformuleerd.

De Rotterdamse architect Hans van der Heijden is door AIR aangesteld als gastprogrammeur van de reeks ArchitectuurCases. Bij elke ArchitectuurCase schrijft hij een programmerende tekst.

Op woensdag 10 februari spreken twee architecten over de betekenis van de architectuur van het hoge gebouw voor de stad Rotterdam.

Jan Willem van Kuilenburg leidt het Rotterdamse bureau Monolab en richt zich op het onderzoek en ontwerp van architectuur en stedebouw. Hij zal vertellen over zijn studie naar recent opgeleverde hoogbouw in Rotterdam en de stedebouwkundige effecten daarvan.

Han van den Born is architect-directeur bij KCAP. Het bureau heeft vele grootschalige gebouwen in Rotterdam gerealiseerd en is daarnaast verantwoordelijk voor een aantal stedebouwkundige projecten in de stad. Han van den Born zal spreken over de architectonische ontwikkeling van het recent opgeleverde Red Apple complex.

Aansluitend vindt een gesprek plaats onder leiding van **David Dunster**. Hij is hoogleraar aan Liverpool University of Architecture and Building Engineering en specialist in de architectuur van de grote stad.



Kant'lend in het tegenlicht

Waar havensteden in de verbeelding opwindende metropolen met levendige waterfronts zijn, blijken het in de realiteit nogal eens in zich zelf gekeerde plaatsen te zijn. Dat is zeker het geval in Rotterdam: het is een stad achter kades en zeedijken. Dit zijn weerbarstige infrastructurele constructies. Het is nooit mogelijk geweest om direct aan de Maas te bouwen.

De stedenbouwkundige Van Traa voorzag de stad na het bombardement in 1940 van een 'venster op de rivier'. Hiervoor moesten de resten van Dudok's beroemde Bijenkorf wijken. De ingreep maakt een blik op horizon met kranen en schoorstenen mogelijk en niet zozeer op de waterspiegel van de Maas zelf. De ruimtelijk scheiding van de oorsprong van de stad, de haven, bemoeilijkte de ontwikkeling van een zelfstandige stedelijke identiteit. Dat de architectuur in het stadscentrum de afgelopen jaren eenzijdig op het grote gebaar was gericht is wellicht problematisch, maar het is duidelijk dat dit een gevolg is van een fundamentele afwezigheid van een samenhangende architectonische cultuur in de stad.

Het trauma van het bombardement heeft daar aan bijgedragen. Volgens de Duitse architect Hans Kollhoff vormt Amsterdam het verschil tussen Berlijn en Rotterdam. De nabijheid van een verfijnde middeleeuwse stad heeft Rotterdammers ertoe verleid om een toestand van voortdurende vernieuwing te accepteren en te koesteren. Anders dan in Berlijn is in Rotterdam nooit serieus gereflecteerd op het architectonische verleden. Pogingen om de gebroken stedelijke cultuur te duiden leiden tot een geromantiseerd zelfbeeld waarin alles kan.

Nachtburgermeester Jules Deelder dichtte in 'Stadsgezicht':

Tegenwoordigheid van geest
en realisme in 't kwadraat
vieren onverstoorbaar feest
in een opgebroken straat

Hoog en spijkerhard de hemel
met een blikkerende zon of
zwart en laag in wilde wemel
langs skeletten van beton

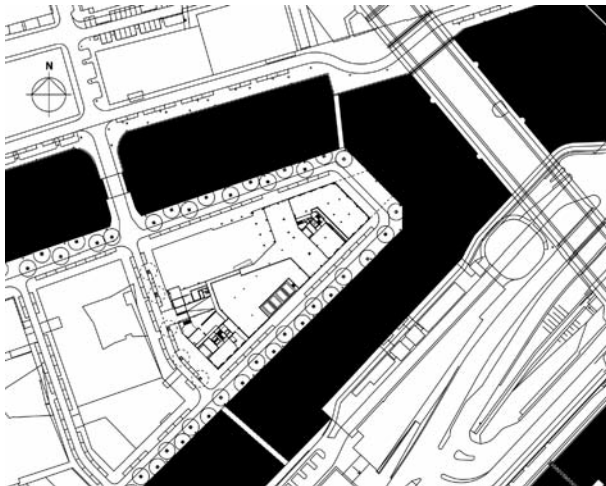
Doorheen geloken luxaflexen
torenhoog de wooncomplexen
stapelen den einder dicht

Posthistorisch vergezicht-
Rotterdam gehakt uit marmer
kant'lend in het tegenlicht

De hoge gebouwen die recent zijn toegevoegd aan het centrum dragen verder bij aan de skyline waar het Rotterdam na de oorlog aan heeft ontbroken. De bevoorrechte bewoners kunnen eindelijk genieten van het havenlandschap. Het is de hoogbouw in de stad die de werkelijke vensters op de rivier leveren. Een van deze hoogbouwprojecten is de Red Apple die door KCAP is ontworpen voor het Wijnhavenkwartier.

Het plan bestaat uit een aantal lagere volumes en een slanke toren. Alle bouwdelen hebben eigen typologische kenmerken en zijn voorzien van verticale of horizontale lintvensters, die zijn gescheiden door aluminium gevelpanelen in verschillende kleuren rood. De afwisseling van gesloten en transparante gevelstroken die haaks op elkaar staan doen legt een koelrib-achtige esthetiek over de bouwdelen. De resulterende abstractie en het ontbreken van architectonische referenties zijn in het Nederlandse modernisme na Koolhaas gemeengoed. De gevels ontregelen begrippen als zwaarte en soliditeit. De gevelstroken ontkennen elk idee van stapeling en zelfs het onderscheid tussen langs- en kopgevels dat in de tunnelbouw van het casco zit opgesloten wordt onderdrukt. Het oog zoekt vergeefs naar een traditionele tektonische logica of perfectie.

Er was een specifieke reden om dit project in kleinere bouwdelen te articuleren. Als stedenbouwkundige van het Wijnhavenkwartier hechtte KCAP aan de schaal van de kantoorgebouwen uit de jaren vijftig. De verdichting van het gebied met hoogbouw is gebaseerd op de handhaving van maximale maten van de voet van de gebouwen. Het door KCAP voorgestelde beleid is niet restrictief. Het bureau stelt geen eindbeeld voor, maar werkt met eenvoudige regels, bijvoorbeeld over de architectonische vorm: hoe hoger de toren, hoe slanker deze moet zijn.



plattegrond begane grond



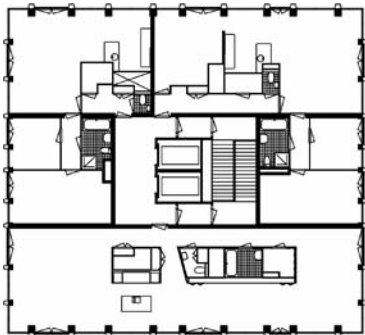
De Red Apple verwijst naar de eigenaardigheden van de directe omgeving. De lagere gebouwen benaderen de maat van de naastgelegen volumes en refereren in de verte aan het architectonische jaren vijftig cliché van het lintraam.

De gevelstroken zijn gemaakt van rood geanodiseerd aluminium plaatwerk. Deze variëren, behalve in kleur, in vorm en in diepte. Op een onregelmatige wijze versmallen de stroken in de toren naar boven toe. Het is een grillige bewerking van de machinale koelrib esthetiek. Er ontstaat een wat geïmproviseerd beeld, dat nog wordt versterkt door de beglaasde hoeken van de gebouwen en de dakrand van de toren waar de gevelstroken vrij komen van de bouwmassa en als rafelrand omhoog steken. Het is alsof een aarzelende handschets van een klassiek streng gebouw, een kleutertekening van een SOM wolkenkrabber wellicht, is gevonden op de bouwplaats en direct in een gebouwde vorm is omgezet.

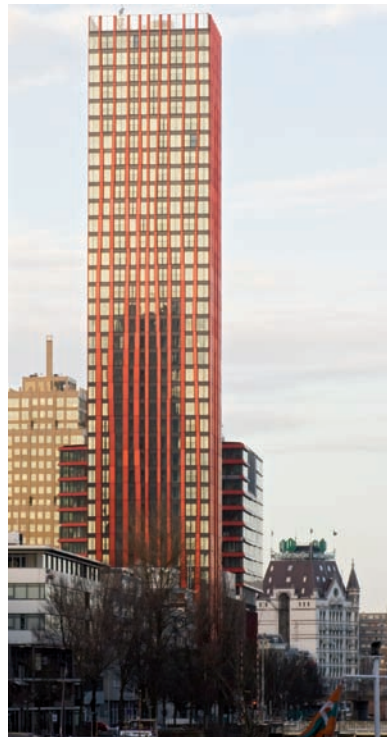
De iconografische inzet van de toren springt dus in het oog. De iconografie werkt in op de stad als geheel. Daarnaast reageert de voet van het gebouw op de microschaal van het Wijneland. Behalve door diverse formele bewerkingen ambieert de Red Apple bij te dragen aan de stedelijke omgeving in het Wijnhavenkwartier door het commerciële programma in de voet van het gebouw en de openbare lobby in de onderbouw. De parkeergarage is opgetild van het maaiveld. De voet van het gebouw zoekt een directe verhouding met de openbare ruimte. Paradoxaal genoeg draagt het architectonische detail sterk bij aan de iconografie op de schaal van de Rotterdamse skyline en is het ontwerp van de plint juist sterk stedenbouwkundig gemotiveerd.

De Red Apple laat zien dat hoogbouw in de binnenstad op diverse schalen functioneert en dat de stedelijke betekenis niet slechts afhangt van een reeks architectonisch beslissingen, maar ook van de stedenbouwkundige inpassing. Architectonische categorieën als beeld, type en constructie lijken met een zekere achteloosheid benaderd. De tektonische complexiteit en de bewerking van lokale beeldfragmenten versterkende stedelijke kwaliteit van het gebouw. Men zou kunnen aannemen dat de Red Apple zich via zijn programma, volumetrie en de mondaine beeldtaal conflictloos in zijn context nestelt, maar bij nadere beschouwing is het een weerbarstig gebouw dat zich absoluut niet voegt naar het populisme en consumentisme die Rotterdam vandaag de dag teisteren. KCAP speelt een strikt architectonisch spel dat even eigenzinnig als verwarrend is. Het is een complex gebouw in een complexe topografie.

De Red Apple laat zien dat het venster op de rivier in het huidige Rotterdam niet meer vorm krijgt door de integrale benadering van het stadsontwerp, maar vanuit het architectonische project en de stedelijke microschaal. Het venster op de rivier is geen collectieve stedelijke kwestie meer. Het is een hedonistisch genoeg geworden dat in de privé wereld binnen het hoge gebouw wordt gemaakt. De stad neemt de vorm aan van een verzameling gebouwen achter de 'vergeten' infrastructuur van kades en dijken.



plattegrond verdieping



NATIONALE NL



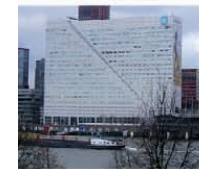
MAASTOREN



WIJNHAEVEN



BEURS WTC



WILLEMSWERF



HOG E ERASMUS



DE HOG E HEREN



DE COOPVAERT



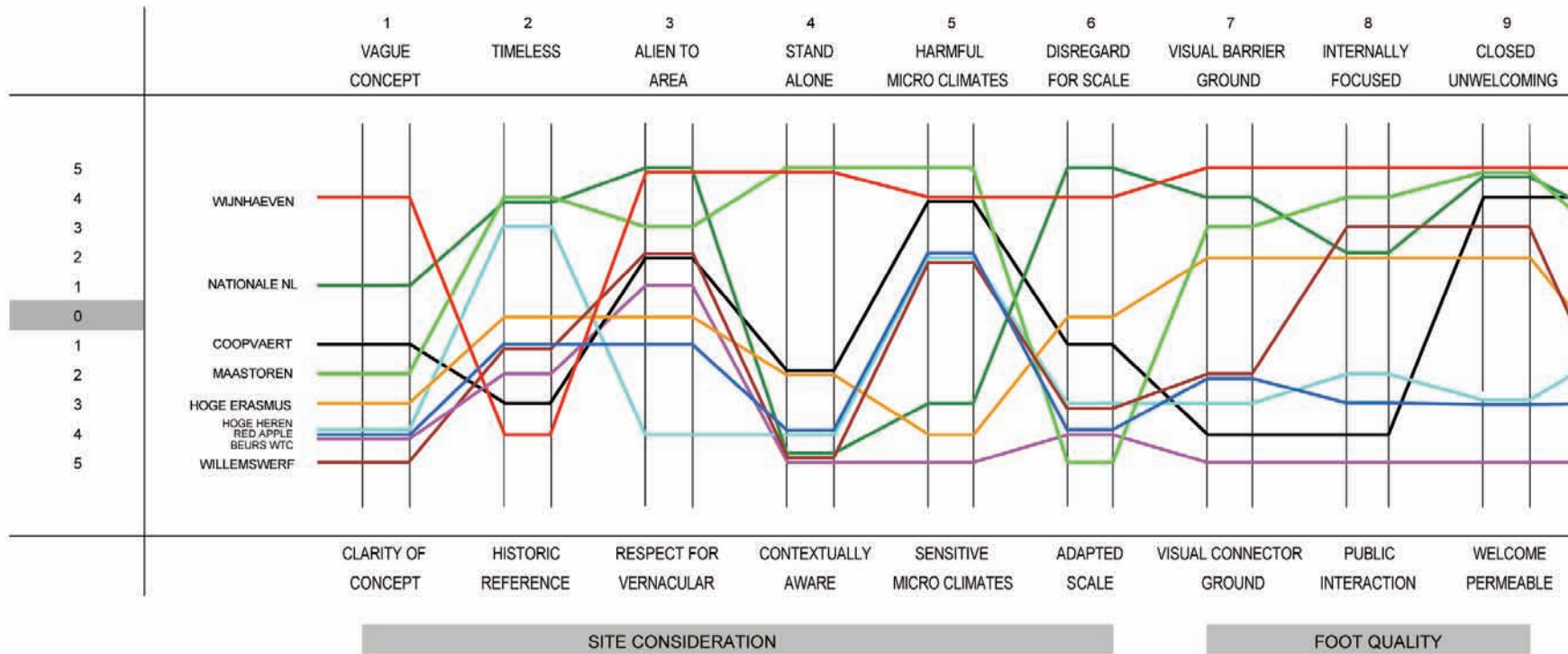
RED APPLE



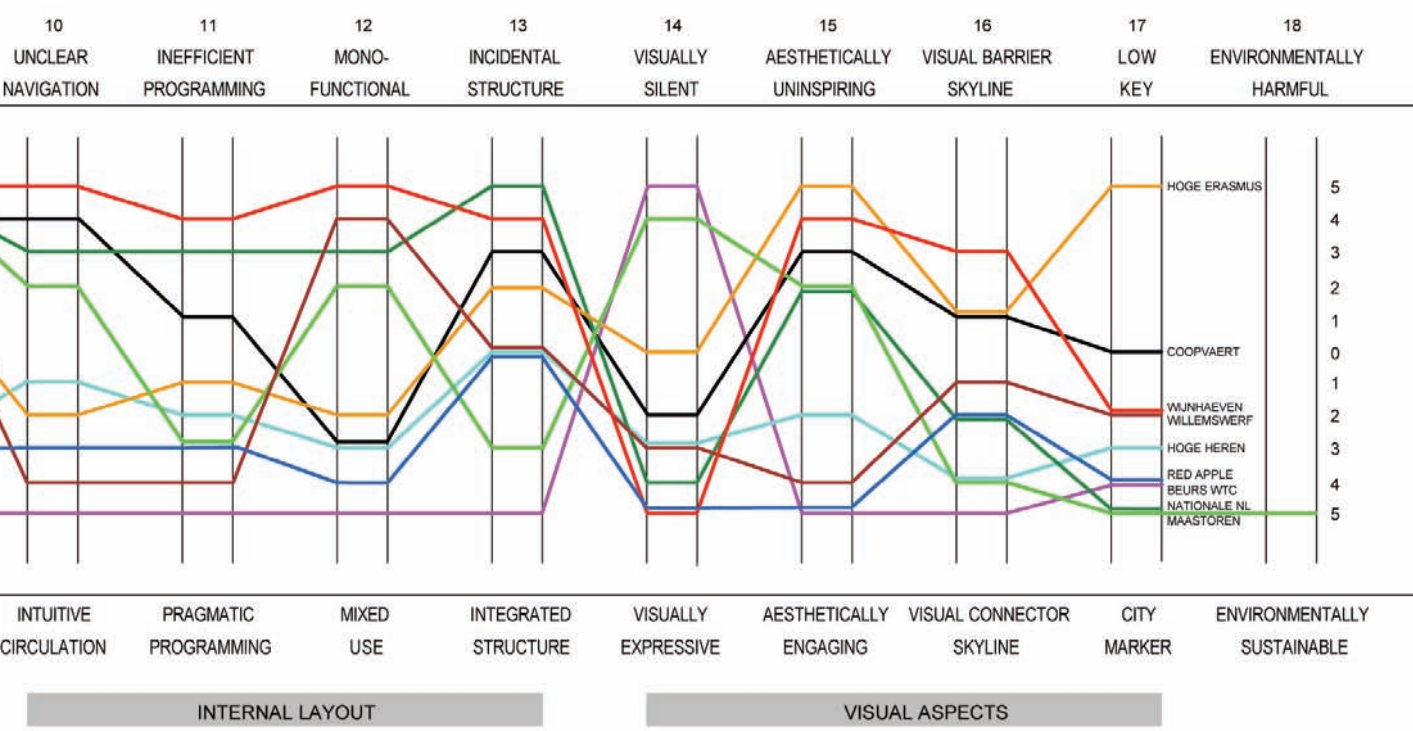
Studie naar recent opgeleverde hoogbouw in Rotterdam en de stedenbouwkundige effecten daarvan.

Jan Willem Kuilenburg, MONOLAB

- 1
is a clear concept apparent in the design, or is it a generic solution?
- 2
is there a reference to an historic architectural style or period or is it historically un-placeable?
- 3
does the building take guidance from the surrounding architecture or could the project be sited anywhere in terms of materiality, scale, construction or form?
- 4
does the building show consideration of its urbanism or is it stand-alone?
- 5
does the building consider its context in terms of providing adequate light and privacy to neighbouring streets, properties and open spaces and by limiting negative shadowing and wind conditions?
- 6
is the scale of the building ignoring of adapting to its context?
- 7
does the building successfully interact at street level, providing links between and maximising public spaces, or is it disconnecting itself from its surroundings / architectural quality of base?
- 8
is the building open to the public, does it allow for a public through-route or public amenities, and/or is it very much targeted for the end user?
- 9
what is the atmosphere of the building, are people encouraged to enter, or made feel unwelcome?



10	11	12	13	14	15	16	17	18
upon entering the building, is there a clear and readable circulation route through the building or is navigation unclear?	is the programming of the building logical and pragmatic, has space been used efficiently?	does the building house a range of functions and amenities or is it mono-functional?	is the structure integral to the design or is it incidental?	is the building visually expressive in its form or materiality, does it communicate something or is it visually silent and understated?	is the aesthetic of the building engaging, does it stand out from its surroundings or is it uninspiring, blending into the built environment?	does the building compliment and enhance the cityscape by creating connections and vistas or does it have a counterproductive effect on the existing conditions?	does the building act as a marker for its location within the city or does it merge into the built environment?	has there been an obvious consideration of environmental sustainability in the design, in material use, construction, running cost or energy consumption of the building?



10	11	12	13	14	15	16	17	18
UNCLEAR NAVIGATION	INEFFICIENT PROGRAMMING	MONO-FUNCTIONAL	INCIDENTAL STRUCTURE	VISUALLY SILENT	AESTHETICALLY UNINSPIRING	VISUAL BARRIER SKYLINE	LOW KEY	ENVIRONMENTALLY HARMFUL
INTUITIVE CIRCULATION	PRAGMATIC PROGRAMMING	MIXED USE	INTEGRATED STRUCTURE	VISUALLY EXPRESSIVE	AESTHETICALLY ENGAGING	VISUAL CONNECTOR SKYLINE	CITY MARKER	ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE

INTERNAL LAYOUT

VISUAL ASPECTS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	TOTAL
	VAGUE CONCEPT	TIMELESS	ALIEN TO AREA	STAND ALONE	HARMFUL MICRO CLIMATES	DISREGARD FOR SCALE	VISUAL BARRIER GROUND	INTERNALLY FOCUSED	CLOSED UNWELCOMING	UNCLEAR NAVIGATION	INEFFICIENT PROGRAMMING	MONO- FUNCTIONAL	INCIDENTAL STRUCTURE	VISUALLY SILENT	AESTHETICALLY UNINSPIRING	VISUAL BARRIER SKYLINE	LOW KEY	
BEURS WTC	4	2	-1	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	73
RED APPLE	4	1	1	4	-2	4	2	3	3	3	3	4	0	5	5	2	4	46
DE HOGE HEREN	4	3	4	4	-2	3	3	2	3	1	2	3	0	3	2	4	3	42
WILLEMSWERF	5	1	-2	5	-2	3	2	-3	-3	4	4	4	0	3	4	1	2	28
HOGE ERASMUS	3	0	0	2	4	0	-2	-2	-2	2	1	2	-2	0	-5	1	-5	-3
COOPVAERT	1	3	-2	2	-4	1	4	4	-4	-4	-1	3	-3	-2	-3	1	0	-4
MAASTOREN	2	-4	-3	-5	-5	5	-3	-4	-5	-2	3	-2	3	4	2	4	5	-5
NATIONALE NL	-1	-4	-5	5	3	-5	-4	-2	-5	-3	-3	-3	-5	4	-2	2	5	-23
WIJNHAEVEN	-4	4	-5	-5	-4	-4	-5	-5	-5	-5	-4	-5	-4	-5	-4	-3	-2	-65
	CLARITY OF CONCEPT	HISTORIC REFERENCE	RESPECT FOR VERNACULAR	CONTEXTUALLY AWARE	SENSITIVE MICRO CLIMATES	ADAPTED SCALE	VISUAL CONNECTOR GROUND	PUBLIC INTERACTION	WELCOME PERMEABLE	INTUITIVE CIRCULATION	PRAGMATIC PROGRAMMING	MIXED USE	INTEGRATED STRUCTURE	VISUALLY EXPRESSIVE	AESTHETICALLY ENGAGING	VISUAL CONNECTOR SKYLINE	CITY MARKER	
	SITE CONSIDERATION					FOOT QUALITY			INTERNAL LAYOUT				VISUAL ASPECTS					
total score per criterion	18	6	-13	17	-7	11	2	-2	-13	1	10	11	-6	17	4	17	16	

displays the success of all rated buildings together in the Rotterdam context

2010 © copyright MONOLAB Rotterdam

This instrument is meant as 1. an auto-critical reference and bridge to architecture for urban designers, in order to overcome the absence of a coherent urban framework in Rotterdam, 2. as a pro-active mind frame for designers to improve architectural design of tall buildings and 3. as a tool to reduce subjectivity in architectural critique. It is a first step and certainly not complete yet. It should deliver more objective insight in the urban and architectural qualities of tall buildings.

We deliberately addressed non-descriptive criteria. Architectural style, for example, is not a criterion as it labels -instead of explains- the content of architecture. Also materials, detailing, colour use and iconic quality are not effective here. Instead, criteria like site consideration, foot quality, internal layout, visual aspects, and sustainability are defining. We applied criteria that are roughly speaking opposites. In this way we did avoid a rating from 0 to 10, from very bad to outstanding.

After all, in the end, we applied rating but then like output and not as a point of departure. This requires a more serious approach, as we are used to like or dislike buildings right from the first look if we are spectators and even if we are critics and writing reviews on these buildings. In short we tried to avoid the normal behaviour, which is jumping onto the subject through direct critique. I would describe our approach as conscious valuation. It is important to realise that completely bad buildings do not exist as many criteria lead to various low and high qualities for each building. 'Total monsters' might exist at first sight, but did not emerge in our test results, as the ratings are between qualities. Up to now we addressed 18 criteria, grouped in five: site consideration, foot quality, internal layout, visual aspects and sustainability.

If the quality levels are located around the centreline, the quality is average. If qualities are extreme it does not mean they are good or bad. For example, tall buildings can be internally focussed and in one particular situation it can be a very good quality but in another it can be very bad. The same counts for mono-functional versus mixed use, visually silent versus visually expressive, pragmatic navigation versus inefficient distribution, etc. The instrument is difficult to read. We found a way to translate this into the diagram. Because we usually look at diagrams that display the good, the bad and the ugly, our instrument is difficult to read. We found a way to translate this into the diagram in the top that displays the quality behaviour of the assessed buildings together. The average and extreme qualities of each building are now easy to detect and we can learn from this.

Looking at the diagram it is still difficult to distinguish the quality levels of buildings. Probably Beurs WTC (purple line) has the highest quality and Wijnhaven (red line) the least. The Maastower (green line) has extreme qualities, from very good to very bad. The Hoge Heren (pale blue) and Red Apple (blue) have a more balanced quality. If we allow rating after this, it can be through equal weight of each criterion. A surprising review emerges, with the highest quality for the Beurs WTC (73 points) and Red Apple (46) with Hoge Heren (42). In the medium range is Willemswerf (28). Neutral quality is for Hoge Erasmus (-3), Coopvaert (-4), Maastoren (-5). The lowest scores are for two projects: Nationale Nederlanden (-23), and Wijnhaven building (-65).

wo 16 sep 2009

Nederland

bouwt in baksteen

wo 14 okt 2009

**Exotische
bronnen**

wo 25 nov 2009

Pluk

de Petteflet

wo 10 feb 2010

Kantelend

in het tegenlicht

wo 24 mrt 2010

Europa

aan de Maas

wo 28 apr 2010

**Geprefabriceerde
ornamentiek**

wo 15 sep 2010

Rotterdam en de kunst

van het motoronderhoud

wo 13 okt 2010

De stad

keert zich

wo 24 nov 2010

Rotterdam

het laboratorium voorbij