

# Revitalization of Maritime Heritage: Renewing identities of Dutch industrial shipyards.



## Research

Studio Maritime Heritage  
Madelijn Belle, 5016398

Supervisor:  
Marie-Thérèse van Thoor

Date: 22.03.2024

Word count inc. figures & literature: 4817  
Word count exc. figures & literature: 3910

# Contents

<b>1. Introduction</b> .....	<b>4</b>
Disappearing industries .....	4
Value of shipyards .....	4
Maritime heritage and identity .....	6
<b>2. Methodology</b> .....	<b>7</b>
Research strategy.....	7
Choice of Case Study .....	7
<b>3. RDM-werf, Rotterdam</b> .....	<b>9</b>
Introduction .....	9
Context and Historical Development of the site.....	10
Identity and distinctiveness of the RDM Werf.....	12
Grofsmederij and Ketelmakerij.....	13
Valuable aspects .....	16
Design Approach & Outcome .....	18
New Identity of the RDM Werf .....	22
<b>4. Conclusion</b> .....	<b>23</b>
<b>5. Literature list</b> .....	<b>25</b>
<b>6. List of Figures</b> .....	<b>27</b>
<b>7. Appendix</b> .....	<b>28</b>

## Foreword

This research is primarily concerned with the uses of maritime heritage in the Netherlands and the transformation of their identities. It explores ways in which identities and meanings are constructed and reconstructed. It follows the view that industrial shipyards possess value beyond their physical qualities. By adapting and reusing these shipyards, the histories of these sites can become part of future identity narratives.

# 1. Introduction

## Disappearing industries

Industrial heritage is still used across numerous locations where extraction and production operations continue. This heritage embodies “the remains of industrial culture, which are of historical, technological, social, architectural or scientific value”.<sup>1</sup> It contains different values intrinsic to the site itself, its fabric, components, machinery and setting, in landscape, written documentation and intangible elements of industry contained in human memories and customs.

Shipyards represent a distinct architectural and engineering legacy within the field of industrial heritage, serving as tangible vestiges of past industrial eras. Over the past three decades, there has been a notable increase in the appreciation and importance attached to the transformation and repurposing of shipyards in the Netherlands.<sup>2</sup> However, there are places where the ongoing process has halted and the appreciation and sense of historical continuity has disappeared (Figure 1). Many shipyards experienced decline in the second half of the 20th century due to shifts in industrial economies and technological advancements, resulting in their abandonment.<sup>3</sup> Factors such as low appreciation by the general public, difficult visibility and limited accessibility further contributed to the challenges in preserving these buildings.<sup>4</sup>

## Value of shipyards

Eventually, municipalities, provinces and the national government acknowledged industrial sites as catalysts for urban and economic change.<sup>5</sup> Private parties have also recognized their potential for profitable real estate development. Consequently, industrial shipyards have become opportunities for sustainable redevelopment, leveraging their unique waterfront position with particular visibility and historical significance to the surrounding area.<sup>6</sup> These sites are valuable, because they often have transnational and transoceanic qualities: they recall a time where people made significant contributions to international trade, exploration or battle.<sup>7</sup> They conserve and transmit historical knowledge and lost practices and preserve long histories of industrial processes and our

---

<sup>1</sup> TICCIH, *Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*. (2003), p. 2.

<sup>2</sup> I. Nevzgodin, “A Paradigm Shift in the Adaptive Reuse of Dutch Industrial Heritage in the 1990-2010s”, in *Distinctive and Attractive Utilization for Conservation of Modern Industrial Heritage: Contemporary Subjects in the Netherlands, Italy, Taiwan and Japan*. (2016), p. 36.

<sup>3</sup> M. Davidson. *Urban geography: Waterfront development*. (2013), p. 3.

<sup>4</sup> Nevzgodin 2016, p. 37.

<sup>5</sup> Nevzgodin 2016, p. 38.

<sup>6</sup> O. Giovinazzi & M. Moretti. “Port cities and urban waterfront: Transformations and opportunities”, in *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment* 2. (2009), p. 58.

<sup>7</sup> R. Hickman, “Uses of maritime heritage: the twenty-first-century life of the Newport Medieval Ship”, in *International Journal of Heritage Studies* 26. (2020), p. 401.

cultural memories for future generations. This way, historical industrial developments played an important role in the formulation of regional and local identities.<sup>8</sup>



*Figure 1: Abandoned shipyard, Mercon-Kloosterrein in Alblasterdam (Bestemmingsplan Mercon Kloos, 2018)*

---

<sup>8</sup> Nevzgodin 2016, p. 38.

## Maritime heritage and identity

The term 'identity' can refer "to the ways in which heritage, language, religion, ethnicity, nationalism and shared interpretations of the past are used to construct narratives of inclusion and exclusion that define communities and the ways in which these later are rendered specific and differentiated".<sup>9</sup> Place also has an effect on the expression of identity.<sup>10</sup> The 'identity of the place' is described as a collection of memories, values, conceptions, interpretations, ideas and related feelings about specific physical settings.<sup>11</sup>

The use of the term 'place' in heritage is growing. Heritage is transformed into a tool for expressing identity in which the 'power of place' is invoked in its sense to give physical reality to these expressions and experiences.<sup>12</sup> Heritage, as a way of expressing the past, gives meaning to human existence by transmitting ideas of timeless values that define identity.<sup>13</sup> This way, heritage is intimately involved in the construction and legitimation of the construct of identity. It participates in the creation and interchange of meanings and is utilized to communicate identity messages. Similar L. Smith, professor of Heritage and Museum Studies, has focused more specifically on assessing heritage that are formative to identities:

Heritage is about negotiation – about using the past, and collective or individual memories, to negotiate new ways of being and expressing identity. In this process heritage objects, sites, places or institutions like museums become cultural tools or props to facilitate this process – but do not themselves stand in for this process or act. (Laurajane Smith, 2006, p.4)

However, using maritime heritage as a means of communication and meaning-making is quite uncommon in the expert's view of heritage.<sup>14</sup> This way, traditional perspectives on heritage can conceal the cultural process of identity formation that is fundamental to heritage.<sup>15</sup> It's important to investigate how industrial heritage shipyards can be a resource used to challenge and redefine the values and identities of a place, besides representing history. The study focuses on the following main question: How can identities of industrial shipyards be transformed into new identities without losing their historical significance?

---

<sup>9</sup> B. Graham & P. Howard, *The ashgate research companion to heritage and identity*. (Ashgate Publishing Company, 2008), p. 5.

<sup>10</sup> L. Smith, *Uses of heritage*. (Routledge, 2008), p. 75.

<sup>11</sup> H.M. Proshansky, A.K. Fabian & R. Kaminoff, *The people, place and space reader*. (Routledge, 2014), p. 77.

<sup>12</sup> Smith 2006, p. 75.

<sup>13</sup> B. Graham, G. Ashworth & J. Tunbridge, *A geography of heritage*. (Routledge, 2000), p. 40.

<sup>14</sup> Smith 2006, p. 2.

<sup>15</sup> Smith 2006, p. 4.

## 2. Methodology

Heritage conveys ideas and values that define identity.<sup>16</sup> To explore what identity is at stake in industrial shipyards, the historical, technological, social, architectural and scientific values visible in the tangible and intangible layers of heritage will be collected. A specific case study of an industrial shipyard will be examined through an exploratory research, in order to ascertain which aspects relate to the identity of industrial shipyards, which aspects merit to be preserved and how this identity is activated. In this research on industrial heritage and identity, the relationship between the construction of collective spaces (place) and collective pasts (industrial heritage) is of primary concern. Since the focus is on using industrial heritage in relation to the representation of identity, personal experiences and identification remain secondary.

### Research strategy

Input is generated from two analytical steps. Initially, the former identity of the shipyard is investigated, involving gathering general information about the case study and its historical transformation. Subsequently, the design choices towards new identity formation are examined. This step describes the manner in which the transformation task was approached. The information is obtained from experts involved in the redevelopment, as well as Welfare committee documents, Cultural and Building Archeological Research documents, the Monumental Register, annual reports, brochures, archive photographs, historical associations and newspapers. Finally, recommendations will be provided on how to transform industrial shipyard identities into new identities without compromising their historical significance.

### Choice of Case Study

The RDM-werf in Rotterdam (Figure 2) serves as a case study for this research. With its distinctive location outside of urban cores, large site area and various halls of enormous area and height, it's a representative example of a typical shipyard. The emphasis is on addressing past perceptions of industrial shipyards and exploring how they've transitioned into new entities while preserving their historical importance.

---

<sup>16</sup> B. Graham, G. Ashworth & J. Tunbridge, *A geography of heritage*. (Routledge, 2000), p. 40.



*Figure 2: View of RDM-werf, Former shipyard of the Rotterdam Drydock Company (Siebe Swart, 2015)*



### 3. RDM-werf, Rotterdam

#### Introduction

The Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM) is situated at the top of the Waalhaven, along the Nieuwe Maas River. From 1902 to 1996, it served as a significant shipyard for ship building, ship maintenance and engineering.<sup>17</sup> When RDM filed for bankruptcy in 1995, the shipyard had to be closed. After RDM's final departure, the Port of Rotterdam took over the buildings and became the owner of the site in 2002. A phase of plan development followed. The unique collaboration between two schools, the municipality and the Port of Rotterdam Authority made it possible to transform this shipyard into RDM Rotterdam: a vibrant center for innovative production, education and events. In 2018, much of Heijplaat was even designated as Rotterdam's ninth cityscape (Figure 3) protected by the State.<sup>18</sup>

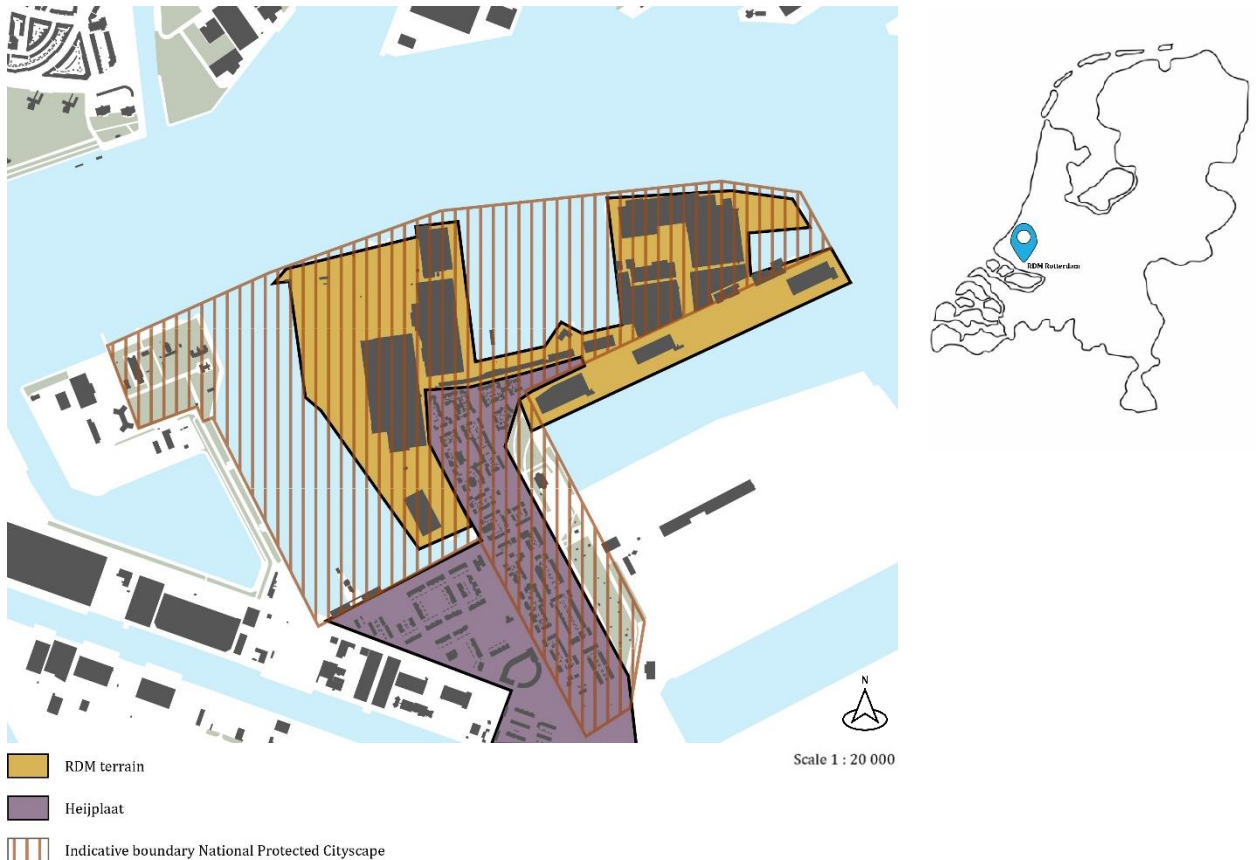


Figure 3: Map location RDM Rotterdam with Indicative boundary National Protected Cityscape (Authorial, 2024) Based on map by Palmhout Ubran Landscapes, 2015, commissioned by Port of Rotterdam.

<sup>17</sup> De Havenloods, "Rotterdam van 19TOEN in beeld: RDM 'de Droogdok'", (May 12 2023), <https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/47181/rotterdam-van-19toen-in-beeld-rdm-de-droogdok-oh-ja-zo-was-het->

<sup>18</sup> Historisch Genootschap Roterodamum, "Heijplaat rijksbeschermd stadsgezicht. Roterodamum", (2018), <https://www.roterodamum.nl/nieuwsbericht/heijplaat-rijksbeschermd-stadsgezicht/>

### Primary information about the complex:

<b>Location</b>	Rotterdam
<b>Year</b>	1902
<b>Typology</b>	Makers District with business, campus & research
<b>Size</b>	25 ha

Figure 4: Project Information RDM Rotterdam

### Context and Historical Development of the site

Founded in 1902, the RDM settled on the western edge of Upper Heijplaat in 1903 (Figure 6).<sup>19</sup> The dock basin was dug to make room for floating dry docks. West of the Dokhaven, longitudinal slipways were built and the first ship was already launched in 1906. Due to the complex's quick growth, the site was expanded many times (Figure 6 - Figure 11). A major urban development decision was the construction of Tuindorp Heijplaat, motivated by the management's desire to house skilled workers near the shipyard.

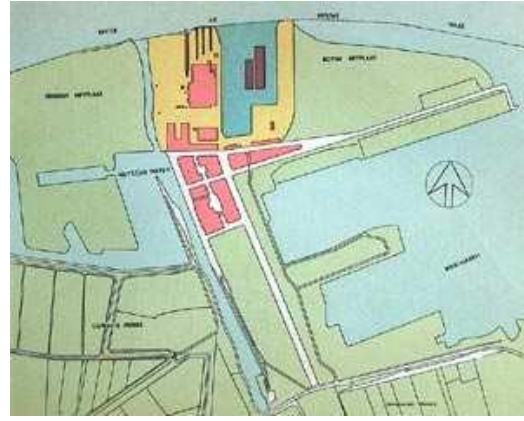


Figure 5: View of the Rotterdam Drydock Company (RDM Rotterdam, n.d.)

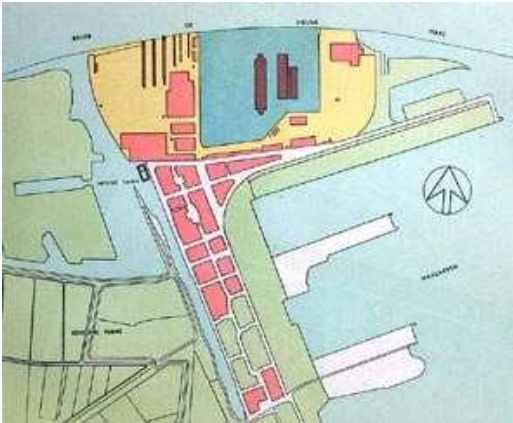
<sup>19</sup> The origin and development of the shipyard are described in detail in: H.J. van Velzen, M.R. van Winsen & C. Blaser, *Bouwhistorische verkenning RDM onderzeebootloodsen Rotterdam*. (Rotterdam, 2014), [https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225\\_Contrei\\_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloodsen.pdf](https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225_Contrei_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloodsen.pdf).



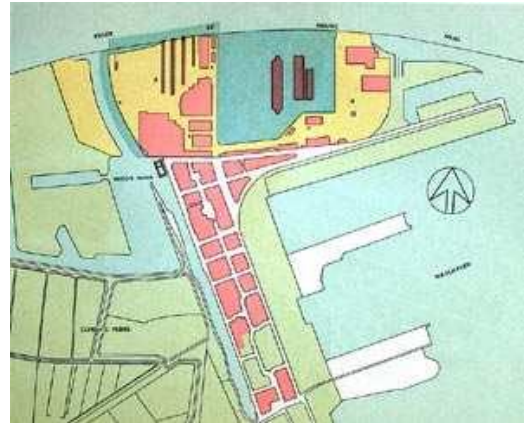
*Figure 6: Development of RDM in 1903: RDM settled on the western edge of Upper Heijplaat (Crimson, 2005)*



*Figure 7: Development of RDM in 1914: enlargement on south side and further excavation of Dokhaven. Construction of garden village, new head office, entrance building & canteen with library (Crimson, 2005)*



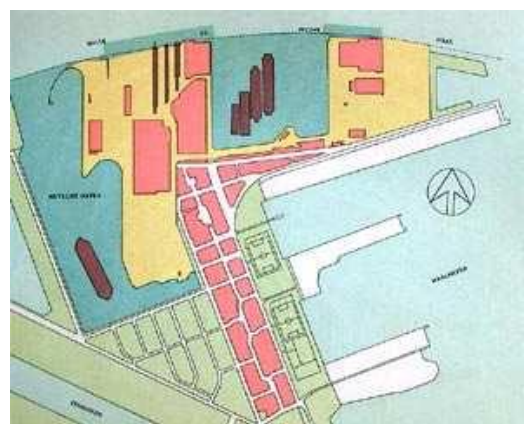
*Figure 8: Development of in 1923: Further expansion of the Dokhaven and construction of Ketelmakerij (1920) completed (Crimson, 2005)*



*Figure 9: Development of RDM in 1933: construction of Gieterij (1930) completed (Crimson, 2005)*



*Figure 10: Development of in 1942: construction of Grofsmederij (1938) completed. Southern part of the Heysehaven along Courzandseweg was filled in (Crimson, 2005)*



*Figure 11: Development of RDM in 1952: completion Heysehaven's expansion, Dock 8 was constructed here, suitable for the repair of large ships (Crimson, 2005)*

## Identity and distinctiveness of the RDM Werf

Several aspects contribute to the identity and distinctiveness of the former shipyard. Firstly, its expansive site, strategically positioned near water and away from urban centers. There are also distinct architectural characteristics. The halls must have been designed with strong functional considerations in mind.<sup>20</sup> The emphasis was on functional quality and construction technology optimization rather than representativeness and architectural monumentality. The utilitarian buildings, constructed of steel tube profiles and rigid straight-up facades with brick infill, are plainly visible in the so-called expressionist RDM style.<sup>21</sup>

The scale of the buildings is also a defining feature of the RDM.<sup>22</sup> Specific space requirements of the shipbuilding industry led to the construction of halls of enormous area and great height. Some of the buildings, like the *gieterij* and *smederij*, featured large machinery, but buildings like the *scheepsbouwloods* had to be as empty as possible to be functional. The lack of interior walls made it possible to constantly apply changes to optimize the production process. The utilitarian and functional character of the RDM shipyard is a reflection of the company's growing scale and activity, as well as its pursuit of optimization, functionality and flexibility.<sup>23</sup> This functional aspect is also evident in the history of RDM. The shipyard's capacity and potential for expansion were taken into account based on the magnitude of the orders.<sup>24</sup> For instance, when the assignments and ships grew in size, the *grofsmederij* was constructed.

The identity is also formed by its distinctive silhouette.<sup>25</sup> The two chimneys of the *grofsmederij* along the waterfront are part of the silhouette of the shipyard. The chimneys and the 220 meter long facade are what, in the communal memory of Rotterdammers, define RDM.

However, few complexes retain their original state and structure.<sup>26</sup> The site is dominated by new halls and the characters of the older parts are hidden by more recent additions and extensions. The docks have disappeared, slipways have been leveled, rail systems have

---

<sup>20</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 29.

<sup>21</sup> Crimson Architectural Historians. *Cultuurhistorische verkenning RDM, Rotterdam*. (2005), p. 26. <https://www.yumpu.com/nl/document/view/20192827/cultuurhistorische-verkenning-rdm-crimson-architectural->

<sup>22</sup> Crimson 2005, p. 27.

<sup>23</sup> Crimson 2005, p. 27.

<sup>24</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. "Het was gewoon super functioneel en dat zie je ook in de historie in hoe die RDM ontstaan is. Eigenlijk werd er gewoon iedere keer, afhankelijk van de omvang van een opdracht gekeken naar wat is de capaciteit van de werf en gaan we uitbreiden om daar invulling aan te geven. Dus zeg maar de grofsmederij en dat soort gebouwen, die zijn allemaal gemaakt toen de opdrachten en de schepen groter werden die zij gingen maken."

<sup>25</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. Vraag: Welke aspecten hebben echt betrekking gehad op die voormalige identiteit? Antwoord: "Nou, voor de Rotterdammer is de ketelmakerij niet zo bekend. De grofsmederij wel. En ik denk dat dat vooral te maken heeft met twee hele mooie schoorstenen die langs het water staan. En dat bepaalt natuurlijk het silhouet, ook als je Heijplaat kent. Kijk, die schoorstenen, die zie je altijd. En dat ook vanuit de stad. Over het water en het profiel vanaf de Maas. Dus ik denk dat die schoorstenen en die hele lange gevel van 220 meter, ja dat is eigenlijk wat in het collectieve geheugen van de Rotterdammer RDM is... Ja, dat kent iedere Rotterdammer. Ik denk dat dat meer in het collectieve geheugen zit."

<sup>26</sup> Crimson 2005, p. 11.

faded, sorting tracks are gone and cranes have been sold. Not much of the building inventory has survived either. Historically significant remnants are dispersed throughout a large area, beneath modern, frequently interchangeable industrial halls. Furthermore, the manner the halls were used is almost unrecognizable due to the removal of crucial elements - particularly ramps, crane tracks and docks - that actually enhance the former identity.<sup>27</sup> The majority of RDM's halls are now empty industrial boxes devoid of heavy machinery, internal infrastructure and floors. They only refer to shipbuilding because of their size and proximity to the water. It's currently difficult to read RDM's formal identity and its historical relevance for the reasons mentioned above.

## Grofsmederij and Ketelmakerij

Since the RDM complex was built over time, with each part having its own history and functionality, this study will focus on one of the master plan's subplans in order to provide an accurate response to how the identity of the industrial shipyard can be transformed into a new identity without losing its historical significance. The focus will be on the first constructed buildings of the complex: the *ketelmakerij* and *grofsmederij*, both Municipal Monuments (Figure 12 & Figure 13)



Figure 12: Bird's eye view Ketelmakerij & Grofsmederij (Luuk Kramer, n.d.)

---

<sup>27</sup> Crimson 2005, p. 11.



Figure 13: Map with Complex Ketelmakerij & Grofsmederij and surroundings (Authorial, 2024)

#### Primary information about the complex:

<b>Location</b>	Heijplaatstraat 21, Rotterdam Heijplaat
<b>Status</b>	Municipal monuments
<b>Date of construction</b>	1920-1954
<b>Transformation date</b>	2018
<b>Function (original)</b>	Industry building
<b>Architects</b>	H.A.J. Baanders and A.F.M. Stoopman
<b>Architect Renovation</b>	Architektenkombinatie
<b>Client</b>	Port of Rotterdam
<b>Size</b>	15.000 m <sup>2</sup>

Figure 14: Project Information Ketelmakerij and Grofsmederij

The buildings were designed for the production and repair of boilers and large-scale machine parts (Figure 17 & Figure 18).<sup>28</sup> Cranes were used for transportation inside the buildings and rails were used for transportation outside (Figure 15). The prefabricated steel structure for the *ketelmakerij* was purchased in 1920.<sup>29</sup> A model workshop was added on the southeast side during the 1936–1938 expansion. The *grofsmederij* was built in 1938–1939 (Figure 16). In order to connect the *ketelmakerij* and *grofsmederij*, the *ketelmakerij* northern facade was destroyed. The *ketelmakerij* was further extended eastward in 1938 and both buildings were again extended in 1954. The two chimneys were constructed at this time.



Figure 15: Exterior of the *ketelmakerij*. In the foreground construction of the company track. (Stadsarchief Amsterdam, 1920)



Figure 16: The 220m northern façade of the *grofsmederij* (Wattjes, 1940)



Figure 17: Work in the *Ketelmakerij* in 1926 (Jaarverslag RDM, 1926)



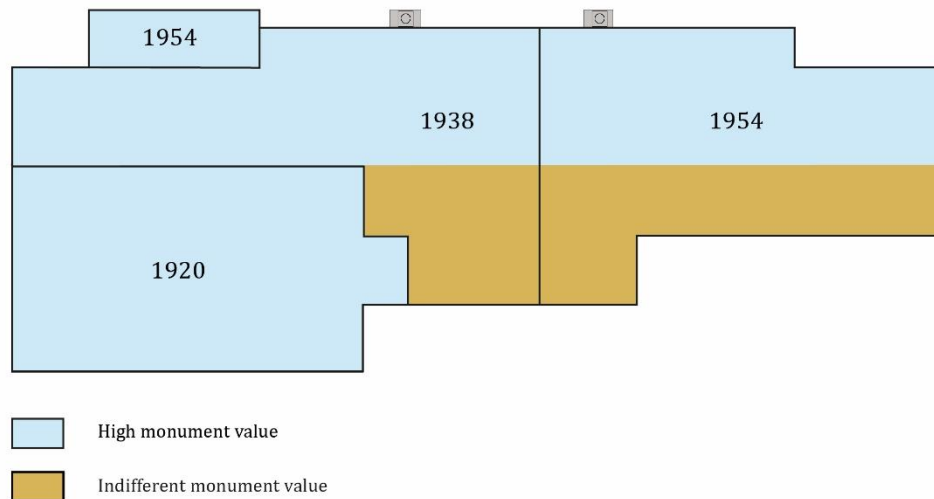
Figure 18: Welding machine in the *Ketelmakerij* in 1965 (Heijlaat, 2023)

<sup>28</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 19.

<sup>29</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023.

## Valuable aspects

To achieve a successful transformation where the shipyards identity is transformed without losing its historical significance, it's important to understand which aspects deserve to be preserved and which should be discarded. The majority of the complex has a high monumental value (Figure 19).



*Figure 19: Map of values, indicating both high monumental value (conservation is imperative) and indifferent monument value (no or minor role). The 1920 ketelmakerij building has high monument value: it has cultural-historical, urban and architectural-historical value. The extension of the ketelmakerij from 1938 and 1954 has indifferent monument value: there is minimal cultural-historical value. The building of the grofsmederij from 1938 and 1954 has a high monument value: there is cultural-historical, urban and architectural-historical value. (Adapted from Van Velzen et al. 2014, p. 86 and Port of Rotterdam, n.d.)*

## Cultural-historical value

As a part of one of the first large-scale Dutch shipyards that contributed significantly to the growth of the Port of Rotterdam into one of the largest in the world, the *ketelmakerij* and *grofsmederij* have cultural and historical significance.<sup>30</sup> In addition, they are an image-defining historic functional part of the RDM shipyard complex.<sup>31</sup>

## Architectural-historical value

The *ketelmakerij* is notable for its architectural-historic value as it exemplifies the work of H.A.J. Baanders; its unique design quality is evident in its monumental expression; it's a remarkable example of expressionist brick architecture and unique due to the combination of detached brick facades and steel structure.<sup>32</sup> This detached architectural skin was special and in contrast to other buildings, as port architecture of the time consisted of

<sup>30</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023.

<sup>31</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 83.

<sup>32</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023.



functional architecture.<sup>33</sup> This way, the *ketelmakerij* is unique in factory hall typology: folded gable walls were and still are uncommon for this type of building.<sup>34</sup> The architectural craftsmanship characterizes almost all the buildings at RDM.<sup>35</sup> With the exception of the old main building, nowhere does architectural expression dominate the utilitarian purpose, but invariably careful detailing, for example in window and door details, and façade composition provide strong architectural expression. This craftsmanship has undeniably contributed to the current admiration for the site and buildings.

When the *grofsmederij* was built, RDM gave up on the notion that buildings at representative sites deserved their own distinct architectural style. It's monumental, but at the same time utterly utilitarian.<sup>36</sup> It was designed by A.F.M. Stoopman in collaboration with the firm Kloos.<sup>37</sup> This partnership allowed good coordination between designer and steel supplier, resulting in an integrated design of structure, hall and façade.<sup>38</sup> This resulted in material savings, a construction that required less care overall and a robust appearance. It holds the distinction of being the first building on the RDM site to embody the distinctive RDM style, characterized by the integration of steel construction with brickwork.<sup>39</sup> This style was adopted by all new RDM buildings after World War II.

### **Building-historical value**

The wide range of iron and steel structures contributes to the building historical value.<sup>40</sup> The original steel structure and outer façade were valuable to keep.<sup>41</sup>

### **Urban planning value**

Due to its prominent location on the river Maas, the *ketelmakerij* and *grofsmederij* are one of the most striking parts of the complex and are therefore image-defining.<sup>42</sup> The complex contributes significantly to RDM's recognition from the river: the long façade wall on the riverside with the two big chimneys (Figure 20) is a unique and distinctive monumental façade wall.<sup>43</sup> Despite all pragmatic considerations, a representative look and stated mass were required, since the building needed to show itself and constitute a clear

---

<sup>33</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. "Dat maakt het ook architectonisch wel een interessante opgave dat die hele buitenkant los staat van die binnenkant... Dat was in de haven in die tijd ook wel bijzonder omdat ja, weet je, dat was gewoon functionele architectuur en dit gaat toch net iets verder dan alleen maar functioneel te zijn".

<sup>34</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 84.

<sup>35</sup> Palmhout Urban Landscapes, *Welstandsparagraaf RDM-terrein – behoud en vernieuwing*, (Rotterdam, 2013), p. 12. <https://docplayer.nl/47082317-Welstandsparagraaf-rdm-terrein-behoud-en-vernieuwing-december-2013.html>.

<sup>36</sup> Crimson 2005, p. 56.

<sup>37</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 87.

<sup>38</sup> The origin and development of the shipyard are described in detail in: H.J. van Velzen, M.R. van Winsen & C. Blaser, *Bouwhistorische verkenning RDM onderzeebootloodsen Rotterdam*. (Rotterdam, 2014), [https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225\\_Contrei\\_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloodsen.pdf](https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225_Contrei_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloodsen.pdf).

<sup>39</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023

<sup>40</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023.

<sup>41</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 83.

<sup>42</sup> Gemeente Rotterdam, *Monumenten register Rotterdam: monumentnr. C-377g*. (2023), <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>, consulted on 5 December 2023.

<sup>43</sup> Palmhout Urban Landscapes, *Welstandsparagraaf RDM-terrein – behoud en vernieuwing*, (Rotterdam, 2013), p. 12. <https://docplayer.nl/47082317-Welstandsparagraaf-rdm-terrein-behoud-en-vernieuwing-december-2013.html>.

announcement at the wharf.<sup>44</sup> The Port of Rotterdam even calls it “een landmark op de vaarroute naar Rotterdam”.<sup>45</sup> Also from the Dokhaven, the complex has ensemble significance in connection to other buildings, because of its distinctive and representative exterior architecture (Figure 20).<sup>46</sup> The monument committee even specifies that any new buildings on RDM must adhere to the identifiable frontage's high-quality design.<sup>47</sup> The *ketelmakerij* and *grofsmederij* also demonstrate the scale of RDM's activity. The company's rapid expansion is demonstrated by the clustering of functions and expansions.<sup>48</sup>



Figure 20: Silhouette and end facades on the Dokhaven (Adapted from Palmhout Urban Landscapes, 2013)

## Design Approach & Outcome

The architectural firm ArchitectenKombinatie has made honest efforts to bring the buildings quality back. Original elements that were eliminated have returned. This way, the halls have been restored to as close to their original state as possible. Through some subtle interventions, like the main entrance and the large shed doors, the new function is made evident.

### Restoring the old character

Since the masonry facades were in poor condition, they were largely rebuilt from new bricks that matched the original bricks. Using historical photos and drawings, the original skylights that had been replaced with inharmonious PVC, were examined. This made it possible to reproduce these exquisite steel frames with glass (Figure 21 & Figure 22), turning the halls back into ones that are genuinely beautiful, bright and well-lit. The large lift doors

---

<sup>44</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 47.

<sup>45</sup> Port of Rotterdam, *Brochure Grofsmederij / Ketelmakerij*, (n.d.)  
<https://www.yumpu.com/nl/document/view/29167094/brochure-grofsmederij#>

<sup>46</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 85.

<sup>47</sup> Palmhout Urban Landscapes 2013, p. 30.

<sup>48</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 87.

that had been bricked up over time have been reopened with dignity. These are also very helpful in enabling partial rentals. Restoring to its former character honors the architectural craftsmanship that characterized the buildings.



*Figure 21: Installing 27 skylights on the Ketelmakerij and Grofsmederij (Luuk Kramer, n.d.)*



*Figure 22: Detailed photo of steel skylight (Luuk Kramer, n.d.)*

### **Main intervention in the design**

Restoring the visibility of the port architecture is the primary design intervention. By making an entrance out of glass, one literally peers into a historical viewing box (Figure 23). This effectively displays the building's quality and the uniqueness of its steel structure, both of which are visible from the outside.

Given the desire of short-term user flexibility in the RDM East area, a fully restorative was not evident or desirable.<sup>49</sup> Hence, one option was to create new facade openings. By cutting into a facade of lesser value (Figure 19), the high monumental values are still respected. The addition is clearly a modern intervention, yet it retains the same architectural craftsmanship expression as the existing building. The port activity is emphasized when the lights are on and activity takes place, just like in the past. This integrated main entry likewise recognizes the new use, with the glass allowing additional daylight. After all, a work function is now subject to different standards than it was in the past.

---

<sup>49</sup> Van Velzen et al. 2014, p. 93.



Figure 23: New main entrance (Luuk Kramer, n.d.)

### Missteps in the process

Although much has gone well in the transformation process, some events have occurred that have distorted the former identity. Unfortunately an even more exquisite building that was next to the *ketelmakerij* has been demolished.<sup>50</sup> ArchitectenKombinatie was involved in the transformation too late to prevent it. The building was lost as a result of the Port Authority's economic strategy and customer demand to build on RDM. There is also an interruption within the building. Despite the removal of later-added, non-valuable elements that were not part of the original hall, the Port Authority later installed a partition made of unsightly material (Figure 24). The original empty halls distinctive layout was disrupted by this.

### Material use

The materials used for the façade reflect the original appearance, with brick facades, glass and steel structures maintaining their historical integrity. On the contrary, a deliberate contrast between old and new was embraced for the interior of the new workspace (Figure 25). Since the halls were not originally designed to accommodate offices, they underwent a distinct treatment in terms of materials. Incorporating materials that were not often used at the time, such as wood, adds a sense of temporality to the space.<sup>51</sup> This strategic use of materials not only aligns with the new function, but also enhances the evolving identity of the site, blending its industrial past with its contemporary purpose in a harmonious manner.

---

<sup>50</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. "Er stond naast de ketenmakerij eigenlijk een gebouw dat nog mooier was en dat hebben ze afgebroken... Toen wij daar begonnen was dat gebouw waar ik het net over had net gesloopt... In die zin niet dat wat ik al zei dat, we waren iets te laat betrokken om dat andere gebouwen nog in stand te houden. Dat heeft dan ook te maken met een soort economische strategie van het Havenbedrijf. Want die hadden gewoon een aantal klanten die daar wel wilden zitten en zelf wilden bouwen. Dus dat is in die zin wel jammer."

<sup>51</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. "En dan zoek je weer wat meer het contrast tussen oud en nieuw. Dus juist niet de materialen gebruiken die er toen gebruikt waren, maar meer laten zien dat het eigenlijk eer ja in zekere zin ook een soort tijdelijkheid kan hebben en op een eenvoudige manier daarin gemaakt kan worden."



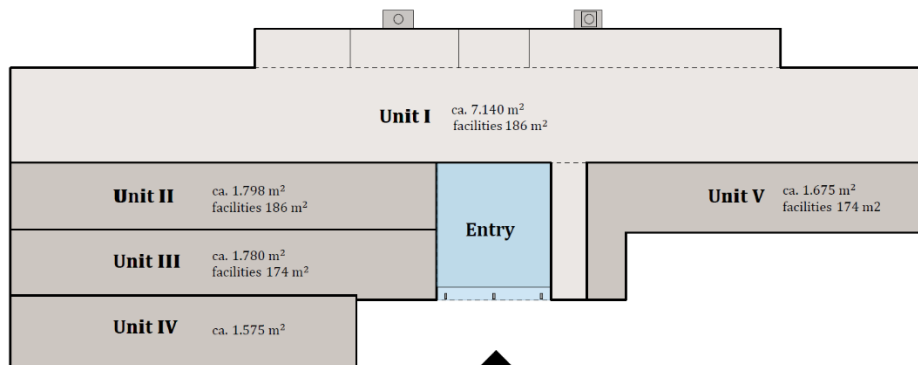
*Figure 24: The hall with the partition made of unsightly material which was later installed by the Port Authority. (Adcom 2000 Architecten & Ingeneurs BV, n.d.)*



*Figure 25: Similar to the imposing and recognizable structures, the built-in volume's frames are composed of steel and include gray-green profiled siding to preserve the halls ambience. The remaining infills are made of wood and glass. The use of underlayment pan*

### Maritime Character

The current activities within in the building are still related to its industrial past and original functions. The Port Authority has consistently sought maritime-related functions in the area, aligning with the original goal of RDM to facilitate the growth of marine enterprises before integrating them into the port.<sup>52</sup> Its flexible layout (Figure 26) accommodates a wide range of activities, reminiscent of its past adaptability. Equipped for heavy and large-scale production, the site features overhead cranes exceeding 16 meters in height and ample space for transportation. With a 150-meter-long berth for supply and removal, alongside a spacious entrance door, the building still facilitates seamless operations for large equipment.



*Figure 26: Flexible layout of the ketelmakerij and grofsmederij. The composite floor plan consists of a three-aisle hall (ketelmakerij) and a single-aisle hall (grofsmederij). Divisible into flexible units (1.500 m<sup>2</sup> – 7.000 m<sup>2</sup>). (Adapted from Port of Rotterdam, n.d.)*

<sup>52</sup> Crimson 2005, p. 27.

## New Identity of the RDM Werf

Apart from a sense of pride in RDM as a shipyard, there was little emphasis on identity or architecture in the past.<sup>53</sup> However, today it's the functional essence of the shipyard that holds significance, as it has become an integral part of Rotterdam's identity. The old port area has become an integral part of the city's identity, partly because so much of its historical heritage has been destroyed. Although it has long been thought to be worthless, it's now considered to be quite precious. Whereas the name RDM was once associated with negative perceptions due to the port scandal, it is now more associated with development, education and startup firms.<sup>54</sup> The new usage has replaced the negative perceptions.

The design also places emphasis on shared use for small businesses. The shipyard is now fit for shared usage, when previously the RDM had only one user. Emerging businesses cannot always pay and determine their own building or identity. Various businesses can now be a part of the collective, strong and recognizable RDM identity and benefit from the strength of a building like the *ketelmakerij* and *grofsmederij*.

RDM has evolved from a utilitarian shipyard to one focused on renewal and innovation, serving as an innovation showcase for the Rotterdam port area where technology is made visible in an attractive way by companies and educational institutions.<sup>55</sup> Whereas the port previously emptied and reduced labor, the shipyard's future-oriented identity today shows that the port and port-related activity have a future. From young people visiting for educational purposes to the sustainability center and the numerous firms that function in the port. Positive and stronger connections have been made with the port.

“RDM Rotterdam levert een essentiële bijdrage aan het Rotterdamse innovatie-ecosysteem.” - Allard Castelein, CEO Havenbedrijf Rotterdam.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. “Er was relatief weinig aandacht voor identiteit of architectuur anders dan dat er wel een soort trots was voor de RDM als werf.”

<sup>54</sup> ArchitectenKombinatie, interviewed by M. Belle on December 4 2023 in The Hague. Vraag: Er zijn ook best wel veel negatieve percepties verbonden aan de fabriek, vanwege het harde werk, de stank en slechte lucht, etc. Zijn er ook dat soort dingen die juist vertaald zijn in een nieuwe identiteit om een nieuw verhaal te vertellen? Dus dat die negatieve aspecten nu juist veranderd zijn? Antwoord: “Het enige negatieve van RDM is natuurlijk dat het ooit onderdeel geweest is van een soort frauduleuze opzet. Met Joep van de Nieuwenhuizen en dat soort figuren in Rotterdam en een wethouder en dat soort dingen. Daarmee is de naam RDM heel lang een beetje besmet geweest. En juist nu door het gebruikt nu is het een beetje uit die hoek gehaald... Dat het idee – RDM ja dat gaat over fraude en mensen die geld graaien – nu gaat de RDM veel meer over ontwikkeling, onderwijs, startups bedrijven.” See also the book: F. De Kruijff. *Het Havenschandaal: het verbijsterende verhaal achter een miljoenenaffaire*. (de Geus, 2015).

<sup>55</sup> A. Castelein, R. Paul & P. Smits, *Havenbedrijf Rotterdam Koersverslag 2015 - Koers houden in een veranderende omgeving. Make it happen*. Havenbedrijf Rotterdam. (Rotterdam, 2016), p. 87.

<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/havenbedrijf-rotterdam-jaarverslag-2015.pdf>

<sup>56</sup> Castelein et al., 2016, p. 81.



*Figure 27: Completed new hall (François Verhoeven, n.d.)*

## 4. Conclusion

This study investigated the transformation of industrial shipyard identities while preserving their historical significance. Using RDM Werf as a case study, it revealed the need for a delicate balance between honoring historical significance and adapting to contemporary needs. The identity and distinctiveness can stem from various factors, including its large area, specific location, utilitarian architectural style and historical features such as chimneys and facades. However, challenges of identity preservation are evident, as newer additions and removal of important elements can obscure the original identity. To guide the transformation while safeguarding historical significance, a nuanced understanding of valuable aspects is important. Cultural-historical, architectural-historical, building-historical and urban planning values provide a foundation for a thoughtful transformation.

A design approach where a comprehensive effort is made to restore the old character can accentuate the shipyard's historical significance. By rebuilding important damaged parts with original materials, replicating original missing elements and reopening original façade openings, preservations and transformations can aim to recapture the architectural craftsmanship that defined the buildings. The addition of new design interventions and modern materials supporting new functions and identity, can demonstrate a balance between preserving monumental values and adapting to contemporary use. The integration of maritime-related activities, flexible layouts and a focus on growth aligns with the shipyard's original purpose and identity while still adapting to contemporary needs and new identities.

However, transformation processes can still experience setback when aspects that contribute to the identity and distinctiveness are demolished or interrupted. Therefore, it may be essential to get involved relatively early in the process of transformation.

RDM's transformation illustrates that with thoughtful design interventions, adherence to historical significance and a focus on future-oriented adaptability, abandoned shipyards like Mercon Kloos as illustrated previously, can evolve into dynamic spaces that contribute

to both former identity and contemporary functionality. It exemplifies a broader development where industrial shipyards contribute to a city's identity, not merely as remnants of the past but as vibrant centers for innovation and positive community connections.

However, there is room for critical comments on the study. Given the conceptual complexities of both heritage and identity, their interrelationships are multifaceted and vary spatially and over time.<sup>57</sup> Place also has an effect on the expression of identity<sup>58</sup> and additionally, identity is highly changeable and reversible, connected to senses of time rather than being guaranteed for life.<sup>59</sup> Therefore, the specific setting of the industrial shipyard will always determine how its identity can be transformed into a new identity without losing its historical significance. Based on the current evidence, no specific recommendations can be made. Further research is therefore required in order to arrive at a comprehensive proposal about heritage and identity. However, the research did elucidate that the value of industrial shipyard value goes beyond their physical qualities and the ways in which industrial shipyards can function as a means of communication and meaning-making. It offers a suggestion for future initiatives, including design tools that can contribute to the design process of former industrial shipyards.

---

<sup>57</sup> Graham & Howard 2008, p. 6.

<sup>58</sup> Smith 2006, p. 75.

<sup>59</sup> Z. Bauman, *Identity: Conversations with benedetto vecchi*. (John Wiley & Sons, 2004), p. 11.



## 5. Literature list

- Bauman, Z. (2013). *Identity: Conversations with benedetto vecchi*. John Wiley & Sons.
- Castelein, A., Paul, R., & Smits, P. (2016). *Havenbedrijf Rotterdam Koersverslag 2015 - Koers houden in een veranderende omgeving. Make it happen*. Havenbedrijf Rotterdam. . Consulted on 9 november 2023, from <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/havenbedrijf-rotterdam-jaarverslag-2015.pdf>
- Crimson Architectural Historians. (2005). *Cultuurhistorische verkenning RDM, Rotterdam*. Consulted on 24 November 2023, from <https://www.yumpu.com/nl/document/view/20192827/cultuurhistorische-verkenning-rdm-crimson-architectural->.
- Cross, N. (2006). *Designerly ways of knowing*. Springer London.
- Davidson, M. (2013). *Urban geography: Waterfront development*. University of Western Sydney, Australia.
- De Havenloods. (2023, May 12). *Rotterdam van 19TOEN in beeld: RDM 'de Droogdok'*. De Havenloods. Derived from <https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/47181/rotterdam-van-19toen-in-beeld-rdm-de-droogdok-oh-ja-zo-was-het->
- Gemeente Rotterdam. (2023). *Monumentenregister: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij - Grofsmederij Monumentnr. C-377g*. Consulted on 5 December 2023, from <https://monumentenregister.rotterdam.nl/index.html>
- Havenbedrijf Rotterdam N.V.. (n.d.) *Grofsmederij / Ketelmakerij*. Consulted on 24 November 2023, from <https://www.yumpu.com/nl/document/view/29167094/brochure-grofsmederij#>
- Giovinazzi, O., & Moretti, M. (2009). *Port cities and urban waterfront: Transformations and opportunities*. TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment, 2.
- Graham, B., Ashworth, G., & Tunbridge, J. (2000). *A geography of heritage*. Routledge.
- Graham, B. J., & Howard, P.. (2008). *The ashgate research companion to heritage and identity*. Ashgate Publishing Company.
- Hickman, R. (2020). *Uses of maritime heritage: the twenty-first-century life of the Newport Medieval Ship*. International Journal of Heritage Studies, 26(4), 401-414.
- Historisch Genootschap Roterodamum. (2018). *Heijplaat rijksbeschermd stadsgezicht. Roterodamum*. Derived from <https://www.roterodamum.nl/nieuwsbericht/heijplaat-rijksbeschermd-stadsgezicht/>
- Nevzgodin, I. (2016). *A Paradigm Shift in the Adaptive Reuse of Dutch Industrial Heritage in the 1990-2010s. In Distinctive and Attractive Utilization for Conservation of Modern Industrial Heritage: Contemporary Subjects in the Netherlands, Italy, Taiwan and Japan (pp. 28-42)*.
- Palmbout Urban Landscapes. (2013). *Welstandsparagraaf RDM-terrein – behoud en vernieuwing*. Consulted on 8 January 2023, from <https://docplayer.nl/47082317-Welstandsparagraaf-rdm-terrein-behoud-en-vernieuwing-december-2013.html>.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K., & Kaminoff, R. (2014). *The people, place and space reader*. Routledge.
- Smith, L. (2006). *Uses of heritage*. Routledge.
- TICCIH (2003). *Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*.

van Velzen, H. J., van Winsen, M. R., & Blaser, C. (2014). *Bouwhistorische verkenning RDM onderzeebootloodsen Rotterdam*. Flexus Architectuur Welstand Cultuurhistorie. Consulted on 5 November 2023, from [https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225\\_Contrei\\_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloods.pdf](https://contrei.eu/wp-content/uploads/140225_Contrei_Bouwhistorische-verkenning-RDM-Onderzeebootloods.pdf).

## 6. List of Figures

Figure 1: Abandoned shipyard, Mercon-Kloosterrein in Alblasserdam (Bestemmingsplan Mercon Kloos, 2018)	5
Figure 2: View of RDM-werf, Former shipyard of the Rotterdam Drydock Company (Siebe Swart, 2015)	8
Figure 3: Map location RDM Rotterdam with Indicative boundary National Protected Cityscape (Authorial, 2024) Based on map by Palmbout Ubran Landscapes, 2015, commissioned by Port of Rotterdam.	9
Figure 4: Project Information RDM Rotterdam	10
Figure 5: View of the Rotterdam Drydock Company in 1946 (RDM-archieff, 1946)	10
Figure 6: Development of RDM in 1903: RDM settled on the western edge of Upper Heijplaat (Crimson, 2005)	11
Figure 7: Development of RDM in 1914 (Crimson, 2005)	11
Figure 8: Development of in 1923 (Crimson, 2005)	11
Figure 9: Development of RDM in 1933 (Crimson, 2005)	11
Figure 10: Development of in 1942 (Crimson, 2005)	11
Figure 11: Development of RDM in 1952 (Crimson, 2005)	11
Figure 12: Bird's eye view Ketelmakerij & Grofmederij (Luuk Kramer, n.d.)	13
Figure 13: Map with Complex Ketelmakerij & Grofmederij and surroundings (Authorial, 2024)	14
Figure 14: Project Information Ketelmakerij and Grofmederij	14
Figure 15: Exterior of the ketelmakerij (Stadsarchieff Amsterdam, 1920)	15
Figure 16: The 220m northern façade of the grofmederij (Wattjes, 1940)	15
Figure 17: Work in the Ketelmakerij in 1926 (Jaarverslag RDM, 1926)	15
Figure 18: Welding machine in the Ketelmakerij in 1965 (Heijplaat, 2023)	15
Figure 19: Map of values, indicating both high monumental value (Adapted from Van Velzen et al. 2014, p. 86 and Port of Rotterdam, n.d.)	16
Figure 20: Silhouette and end facades on the Dokhaven (Adapted from Palmbout Urban Landscapes, 2013)	18
Figure 21: Installing 27 skylights on the Ketelmakerij and Grofmederij (Luuk Kramer, n.d.)	19
Figure 22: Detailed photo of steel skylight (Luuk Kramer, n.d.)	19
Figure 23: New main entrance (Luuk Kramer, n.d.)	20
Figure 24: The hall with the partition made of unsightly material which was later installed by the Port Authority. (Adcom 2000 Architecten & Ingeneurs BV, n.d.)	21
Figure 25: Similar to the imposing and recognizable structures, the built-in volume's frames are composed of steel and include gray-green profiled siding to preserve the halls ambience (Luuk Kramer, n.d.)	21
Figure 26: Flexible layout of the ketelmakerij and grofmederij (Adapted from Port of Rotterdam, n.d.)	21
Figure 27: Completed new hall (François Verhoeven, n.d.)	23

## 7. Appendix

### Interview met Architecten Combinatie op 04.12.23

Speaker1: Interviewer Madelijn Belle

Speaker2: Architect van ArchitectenCombinatie

Speaker3: Architect van ArchitectenCombinatie

#### Speaker1: Hoe bent u betrokken geraakt bij de transformatie van de scheepswerf?

**Speaker2:** Wij zijn op RDM begonnen. Overigens zijn alle opdrachten die we daar gedaan hebben in opdracht van het Havenbedrijf. We zijn eigenlijk begonnen met de gevelrenovatie en restauratie toen de Academie van Bouwkunst erin kwam, in het oude hoofdkantoor. Daarna hebben we een soort transformatie gemaakt van het centraal magazijn in de docloods en een stuk er tussenuit gesloopt, zodat de oude passage tussen die twee gebouwen, zeg maar vanaf Heijplaat naar de kade, weer open werd. Zoals dat oorspronkelijk ook was. En daar hebben we ook die twee glas gevels in gemaakt. Waar nu als een bijzondere poort zal ik maar zeggen, waar nu dan dat duurzaamheidscentrum onder andere in zit en een aantal andere gebruikers. En na die twee objecten zijn we begonnen met de grofsmederij en de ketelmakerij. En dat was eigenlijk één project en meer vanuit een soort historisch perspectief, omdat het twee verschillende type gebouwen waren die wel heel lang gekoppeld zijn geweest in gebruik door de RDM, hebben we dat eigenlijk geprobeerd ook bij het Havenbedrijf meer als twee projecten te zien. Waarbij de grofsmederij eigenlijk meer een soort renovatie was die of instandhouding was met nieuwe functies, maar die niet verder opgedeeld zou moeten worden. En de ketenmakerij was eigenlijk een heel andere opgave. Omdat die uit drie baaien bestaat, drie stroken.

Het is ook van Waanders, een andere architect dan de grofsmederij. Wat het wel een bijzonder object maakte, is dat die staalconstructie ooit apart aangekocht is via een Duitse firma, in die tijd nog voor de oorlog en dat daarna de gevel er omheen ontworpen is. Dat maakt het ook architectonisch wel een interessante opgave dat die hele buitenkant los staat van die binnenkant. En dat heeft ook te maken met natuurlijk de gewichten aan de kranen van die tijd hè, dat zo'n staalconstructie mee gaat bewegen en dat de metselwerk schil als het ware als een soort architectonische huid er omheen zat. Dat was in de haven in die tijd ook wel bijzonder omdat ja, weet je, dat was gewoon functionele architectuur en dit gaat toch net iets verder dan alleen maar functioneel te zijn. Ja. Dus dat hebben wij helemaal gerestaureerd. Metselwerk gevels eigenlijk grotendeels opnieuw opgetrokken, want die waren heel slecht. Het waren drie laags metselwerk gevels met spouw ankers erin die allemaal verroest waren. Dus langzaam maar zeker begon dat gebouw in te storten. Dus die zijn helemaal hersteld.

#### Speaker1: In dezelfde bakstenen?

**Speaker2:** In dezelfde stenen ja. Die hebben we laten bakken, gelijkwaardig. En die daklichten die oorspronkelijk erin zaten, die waren er allemaal uit. Die hebben we opnieuw laten maken. Mooie stalen frames met glas erin, waardoor het weer een echte mooie, heldere en goed belichte ruimte wordt.

**Speaker1: Waren dat dezelfde soort daklichten die er eerst op zaten of zijn het andere?**

**Speaker2:** Ja, nee, dezelfde, althans min of meer dezelfde. Die hebben we natuurlijk geanalyseerd vanuit historische beelden en tekeningen hoe die waren en die hebben we op die manier gemaakt. Het idee is eigenlijk altijd geweest om het in delen te kunnen verhuren. En tot mijn niet geringe ergernis heeft later het Havenbedrijf ook een soort scheidingswand ertussen gezet van een of ander lelijk materiaal. Daar was ik niet zo blij mee. Maar goed, wij hebben een mooi interieur voor Vertidrive ontworpen. Dat was een club die hogedruk reinigingsapparaten maakte voor scheepswanden. Die eigenlijk via dat circuit van die incubator van de RDM campus voortkwamen en die hebben daar gehuisvest. Dus dat was eigenlijk oorspronkelijk de bedoeling. En wat we ook nog gemaakt hebben is eigenlijk waar de grofsmederij voorbij de ketelmakerij komt, op de kop van de Heijplaat straat heet het geloof ik nog. Daar hebben we een grote glazen gevel gemaakt als hoofdentree naar dat grote deel van de grofsmederij daarachter. En die glazen gevel hebben we zo neergezet dat een stukje van die bijzondere staalconstructie buiten komt te staan. Waarbij je echt een inkijk hebt in hoe die haven architectuur nou in elkaar zit. Dus als een nieuwe entree, maar waar je ook s avonds licht ziet branden, activiteit ziet. Dus dat het wat minder verborgen is en eigenlijk op een nieuwe manier weer die die haven architectuur zichtbaar maakt, ook voor een nieuwe functionaliteit. In die zin was het een beetje een integraal project. Wij zijn daar plat gezegd gewoon voor gevraagd door het Havenbedrijf, omdat we wel de trackrecord hebben veel van dit soort type gebouwen en transformaties en restauraties gedaan te hebben.

**Speaker1: Hoe was de hal en de omgeving toen u begon aan het ontwerp? Wat was de staat?**

**Speaker2:** Helemaal vol met asbest. Eén grote asbest bom. En wat ik al zei de gevels. Er zijn ook stukken gevels echt letterlijk uitgevallen op straat. Dus de staat was heel slecht.

**Speaker1: Welke aspecten vonden jullie waardevol om te behouden op de scheepswerf?**

**Speaker2:** Nou, meer dan wat er nu nog staat in ieder geval, want er stond nog een gebouw naast. Niet de ketelmakerij maar de... Ja, dan moet je maar eens in het archief kijken. Er stond naast de ketenmakerij eigenlijk een gebouw dat nog mooier was en dat hebben ze afgebroken. Waar nu een hele grote hal staat voor die die club die die grote tank dingen maakt. Maar goed, op de RDM is gewoon per definitie, ook voor het Havenbedrijf

als eigenaar, een heel groot probleem. En dat is gewoon de staat van de kademuren en de vervuilde grond. Als je dat deel weer wil gaan activeren voor bedrijvigheid, moeten die kademuren ook geschikt zijn om boten aan te meren. Dus er is geloof ik 20 miljoen geïnvesteerd in al die kademuren om daar weer boten aan te kunnen meren en ook vele miljoenen in grond sanering. Vroeger werd alles op de RDM gewoon omgekieperd op het gras, dus de vervuiling is heel groot. Toen wij daar begonnen was dat gebouw waar ik het net over had net gesloopt. De staat van de twee gebouwen was behoorlijk dramatisch moet ik zeggen. Dat heeft en natuurlijk heel lang leeggestaan en daar zat ook nog een grote spuitcabine in, helemaal vol met asbest. Alle daklichten waren vervangen door PVC, koepeltjes en dak straten en het metselwerk was natuurlijk wat ik al zei slecht en slecht onderhouden. Dus de staat was behoorlijk treurig moet ik zeggen.

### **Speaker1: Wat vonden jullie in het gebouw heel waardevol om te behouden?**

**Speaker2:** Nou er is niet zoveel in het gebouw, alleen maar de staalconstructie. En eigenlijk alles wat er later in gemaakt is hebben we eruit gehaald. Behalve de staalconstructie en de buitengevel.

### **Speaker1: Wat was er juist totaal niet waardevol om te behouden in de hal?**

**Speaker2:** Allerlei cabines, wandjes, allemaal rommel die ze in de loop van de tijd natuurlijk in getimmerd hebben.

### **Speaker1: Dus eigenlijk alles wat er in de oorspronkelijke situatie niet in zat?**

**Speaker2:** Ja, precies. Dus dat hebben we helemaal leeg gepeld.

### **Speaker1: Hoe zou u de voormalige identiteit van de scheepswerf omschrijven? Hoe werd het gebied vroeger gezien? Wat voor sfeer en identiteit was er aanwezig?**

**Speaker2:** Toentertijd, denk ik was identiteit helemaal geen issue. Het was gewoon super functioneel en dat zie je ook in de historie in hoe die RDM ontstaan is. Eigenlijk werd er gewoon iedere keer, afhankelijk van de omvang van een opdracht gekeken naar wat is de capaciteit van de werf en gaan we uitbreiden om daar invulling aan te geven. Dus zeg maar de grofsmederij en dat soort gebouwen, die zijn allemaal gemaakt toen de opdrachten en de schepen groter werden die zij gingen maken. Want eerst hadden ze een dok eigenlijk op de kop van de haven liggen, van de Dokhaven, en pas later zijn de ketelmakerij en grofsmederij gemaakt. Toen ze echt opdracht gekregen, zoals voor de Rotterdam en dat soort type schepen, ook schepen die echt die omvang hadden, zijn ze gewoon functioneel uitgebreid. Er was relatief weinig aandacht voor identiteit of architectuur anders dan dat er wel een soort trots was voor de RDM als werf. Dus de uitstraling is een combinatie

tussen functionaliteit en een beetje wat in die tijdgeest normaal gevonden werd. Maar er waren niet voor, vind ik althans, niet hele hoge architectonische ambities. Het was echt heel functioneel en dat maakt het ook nu wel weer waardevol, omdat we het nu zien als een stukje identiteit van Rotterdam. Omdat er natuurlijk in Rotterdam heel veel historisch materiaal vernietigd is door zowel de bombardementen, maar eigenlijk ook door stadsvernieuwing en dat soort dingen. En dan worden later pas weer die oude havengebieden, dat verstrekt de identiteit van Rotterdam. Dat wordt nu als heel waardevol gezien, maar dat is ook heel lang als niet waardevol gezien.

**Speaker1: Welke aspecten hebben echt betrekking gehad op die voormalige identiteit?**

**Speaker2:** Nou, voor de Rotterdammer is de ketelmakerij niet zo bekend. De grofsmederij wel. En ik denk dat dat vooral te maken heeft met twee hele mooie schoorstenen die langs het water staan. En dat bepaalt natuurlijk het silhouet, ook als je Heijplaat kent. Kijk, die schoorstenen, die zie je altijd. En dat ook vanuit de stad. Over het water en het profiel vanaf de Maas. Dus ik denk dat die schoorstenen en die hele lange gevel van 220 meter, ja dat is eigenlijk wat in het collectieve geheugen van de Rotterdammer RDM is. Net zo goed als de kop van de onderzeeboot loods en de scheepsmakerij. Dat zijn hele grote gebouwen die vanaf het profiel vanaf de Maas herkenbaar zijn. Als laatst hebben we bijvoorbeeld de medische dienst, ook het interieur om een soort flex kantoor te maken. Maar als je tegen iemand zegt ja de medische dienst op RDM of de DOC loods of het centraal magazijn, weet eigenlijk niemand waar je het over hebt. Maar als je zegt ja de grofsmederij met die schoorstenen. Ja, dat kent iedere Rotterdammer. Ik denk dat dat meer in het collectieve geheugen zit.

**Speaker1: Ja, duidelijk. En dan over de ontwerp benadering. Hadden jullie een bepaald concept die heel erg bijdroeg aan de hervorming van de nieuwe identiteit daar?**

**Speaker2:** De belangrijkste ingreep is die hoofdentree van dat gecombineerde gebouw, waarbij we hebben gezegd, we maken een soort glazen entree als een soort kijkdoos in die schitterende staalstructuur van die twee objecten. Waarbij ook een deel dan van buitenaf ervaarbaar wordt, van zo'n een kraanbaan. En ook een heel mooie staalconstructie is. Ontwerpend is dat denk ik de belangrijkste ingreep. We hebben ook het glas transparant gemaakt. Voor een werk functie gelden nu andere criteria dan toen. Dus daar hebben we natuurlijk wel op geanticipeerd. Uiteindelijk conceptueel was denk ik het belangrijkste dat we gezorgd hebben dat het tot een soort gemeenschappelijke gebruik kan leiden voor kleinere bedrijven. Kijk, toentertijd was het allemaal RDM scheepswerf, eigenlijk één gebruiker en nu is het geschikt gemaakt voor deelgebruik. Dus er kan een bedrijf in die 400 meter nodig heeft en er kan een bedrijf in wat 4000 meter nodig heeft. Maar allemaal van die collectieve identiteit van dat historische object met die nieuwe entree gebruik maken. Dus iedereen kan een beetje ja, laten we zeggen meeprofiteren van de kracht van zo'n gebouw, ook al ben je maar een kleine gebruiker. Dat was onze insteek richting

Havenbedrijf van ja, we hebben ooit YES Delft gemaakt voor de TU Delft. Dat was een incubator voor startups die uit de TU Delft voortkomen. En daar hebben we eigenlijk één, ja, noem het maar een marktplaats gemaakt in dat gebouw, waarbij iedereen, ook al heb je maar dertig meter, onderdeel bent van iets groters. En dat idee van onderdeel zijn van iets groters, dat jij als jong bedrijf kan je niet in je eigen gebouw of je eigen identiteit bepalen en betalen, dat je onderdeel wordt van iets groters, waardoor je daar op mee kan liften als het ware. Die suggestie hebben we ook in deze twee gebouwen vormgegeven van ja, maak een hele sterke identiteit met een collectieve entree, zodat grote en kleine gebruikers allemaal meeliften op de kwaliteit van dat grote object en de herkenbaarheid daarvan.

**Speaker1: En die collectieve entree, waar zit die precies?**

**Speaker2:** Eigenlijk loopt de grofsmederij achter langs door. En hier zit dan de ketelmakerij en als je aan komt rijden, rij je recht op die entree af. Dus dat is eigenlijk de kruising tussen ketelmakerij en grofsmederij.

**Speaker1: Is dat bij die glazen pui waar die constructie doorloopt?**

**Speaker2:** Ja, precies.

**Speaker1: Oké, dus vanuit daar kan je ook de ketelmakerij in?**

**Speaker2:** Ja, vanuit daar kan je ook de ketelmakerij in.

**Speaker1: Ja, precies. Dus het idee was dat Vertidrive daar ook weer uit kon en dan kon er weer een nieuw bedrijf in? Het was niet voor hun specifiek ontworpen?**

**Speaker2:** Ja, zeker. De praktijk bij het Havenbedrijf is natuurlijk wat weerbarstiger. De RDM Campus gedachte bij de verhuurders van het Havenbedrijf is nogal dual. Die hebben zoiets, ja als iemand kan tekenen die tien jaar goed betaald, ja dan timmeren we er een muurtje omheen en dan vind ik het ook prima. En dat blijft altijd binnen zo'n groot bedrijf. Kijk, het Havenbedrijf, dat gaat over miljarden. Uitbreidingen op de nieuwe Maasvlakte. Dus als je daar dan komt met een goed verhaal als architect bij de toenmalige bestuurders en het gaat over een project van 15 miljoen, dan denken ze ja, 15 miljoen. Waarom moeten we daar tijd voor maken? We zijn bezig met 500 miljoen elders in de haven. Dus ja. Dus dat is een beetje dubbel moet ik zeggen. Ik denk wel dat ze daar een hoop van geleerd hebben. Voor het M4H gebied nu om toch aan de voorkant te identificeren van ja wat zijn waardevolle en identiteit verstrekkende projecten in zo'n gebied, die voor als je daar opnieuw gaat ontwikkelen, om die in stand te houden en dat ze die daar nu ook wel gebeuren..



**Speaker3:** Zijn ze nog steeds eigenaar van de RMD?

**Speaker2:** Ja, zeker. En later zijn ze ook eigenaar geworden van het M4H gebied. Wat op zich al bijzonder is voor het havenbedrijf, omdat het eigenlijk een ontwikkelgebied voor wonen en bedrijven is en niet per se voor haven gerelateerde dingen. Dus dan zie je ook wel dat, voor mijn gevoel zeg ik dan even, is het meer een één tweetje tussen gemeente en Havenbedrijf. De gemeente mag het zelf niet ontwikkelen. Het Havenbedrijf natuurlijk wel. Het Havenbedrijf is voor weet ik veel, 30/40% nog steeds eigendom van de gemeente. Dus het is ook een manier om een beetje regie te houden over je eigen gebiedsontwikkeling.

**Speaker1: Op welke manier komt de geschiedenis en het verhaal van de oude scheepswerf in het ontwerp naar voren?**

**Speaker2:** Zoals ik al zei dat we eigenlijk in ieder geval op een hele integere manier geprobeerd hebben de kwaliteit van die gebouwen te restaureren. En wat weg is gehaald terug te brengen op een aantal plekken, zoals met die daklichten. Dus dat je het ook echt kan zien als een soort van ja dit ligt heel dicht bij hoe het ooit geweest is. En met een aantal, laten we zeggen wat meer subtiele interventies van zo'n hoofdentree en de grote loods deuren en zo te laten zien wat het nieuwe gebruik is.

**Speaker1: Hebben jullie ook nog naar de morfologie gekeken van de locatie?**

**Speaker2:** In die zin niet dat wat ik al zei dat, we waren iets te laat betrokken om dat andere gebouwen nog in stand te houden. Dat heeft dan ook te maken met een soort economische strategie van het Havenbedrijf. Want die hadden gewoon een aantal klanten die daar wel wilden zitten en zelf wilden bouwen. Dus dat is in die zin wel jammer. En de morfologie van het gebied verder, we hebben natuurlijk de kademuren aangepast rondom, maar niet per se vanuit historisch perspectief. Meer vanuit het perspectief van ja, hoe zorg je ervoor dat het ook daar niet de Maas in zakt hè?

**Speaker1: Hoe is de keuze voor het materiaal tot stand gekomen?**

**Speaker2:** Dat is eigenlijk meer in die zin van wat representatief is voor hoe het ook bedoeld is geweest. Dus zowel de baksteen gevels als de staalconstructie. En wat wij nieuw hebben toegevoegd is eigenlijk alleen maar glas en staal, meer niet. Keep it simple.

**Speaker1: En het hout van het interieur?**

**Speaker2:** Dat was meer eigenlijk vanuit het concept van je moet een interieur maken wat zowel een kantoorfunctie heeft als een bijeenkomst functie als een kantine functie. Als een soort losse dozen structuur in die werkplaats. En dan zoek je weer wat meer het contrast tussen oud en nieuw. Dus juist niet de materialen gebruiken die er toen gebruikt waren, maar meer laten zien dat het eigenlijk meer ja in zekere zin ook een soort tijdelijkheid kan hebben en op een eenvoudige manier daarin gemaakt kan worden.

**Speaker1: Dat sluit dan weer heel erg aan bij de nieuwe functie en misschien de nieuwe identiteit?**

**Speaker2:** Ja. Kijk, er hebben natuurlijk nooit kantoren gezeten in dat ding. Dus daarmee hebben we dat ook anders behandeld.

**Speaker1: Zijn er ook nog specifieke verwijzingen in het interieur naar vroeger, in dus die kijkdoos?**

**Speaker2:** Nou nee, eigenlijk niet. Meer in de zin van, ik vind het in ieder geval heel mooi als je aan komt rijden en er brand licht, dat je letterlijk in een soort kijkdoos kijkt van de historie. Een van de grote kwaliteiten van het gebouw is natuurlijk ook de bijzonderheid van die staalconstructie en die wordt volgens mij mooi geëtaleerd. Dat vind ik ook genoeg moet ik eerlijk zeggen.

**Speaker1: En die kijkdoos, is dat dan ook die houten volumes?**

**Speaker2:** Nou nee, dat is meer eigenlijk de hoofdentree. Kijk, die houten volumes is meer een functionele invoeging, want het is relatief koud in de hal. Dus dan heb je de kantoorfunctie, die kun je natuurlijk beter verwarmen, dus het heeft ook gewoon een praktisch nut en qua geluid en dat soort dingen om dat op die manier erin te maken, maar ook om een beetje sfeer te creëren in zo'n bedrijf. Het moet ook wel echt hún plek kunnen zijn in die grote hal. En ik denk dat het wel een heel herkenbare invulling is geworden. Dat je wel weet van nou ja, in die grote hal, dit ben ik of dit zijn wij. Dus in die zin, hopelijk geslaagd.

**Speaker1: Was er naast de focus op het gebouw zelf ook aandacht voor de sociale impact met betrekking tot de connectie van voormalige eigenaren of werknemers?**

**Speaker2:** Eigenlijk niet. Althans, dat was niet onderdeel van de opgave. Wat wel leuk is natuurlijk dat we in dat hele herontwikkeling traject zijn er natuurlijk wel momenten dat er een keer mensen langskomen die daar vroeger gewerkt hebben en dat soort dingen. Dus dat is op zich heel leuk om mee te maken. Mensen die daar nog gewerkt hebben toen het

een werf was. En een aantal daarvan wonen nog op Heijplaat, dus dat is op zich heel leuk. Maar het was geen onderdeel van de opgave vanuit het Havenbedrijf.

**Speaker1: Ze hebben niet iets kunnen toevoegen aan het ontwerpproces?**

**Speaker2:** Nee, zo zit het Havenbedrijf niet in elkaar.

**Speaker1: De plaatselijke bevolking dan ook niet neem ik aan?**

**Speaker2:** Nee, die ook niet.

**Speaker1: Hebben de huidige activiteiten die nu plaatsvinden in het gebouw nog verband met het industriële verleden of oorspronkelijke functies?**

**Speaker2:** Ja, zeker wel, want kijk, het Havenbedrijf heeft natuurlijk als perspectief altijd maritiem gerelateerde functies te zoeken in zo'n gebied. Dus eigenlijk is alles erop gericht om dat hele RDM en de hele RDM campus voor een deel - los van de onderwijs functies die er nu zitten - heeft het oorspronkelijk ook tot doel gehad maritieme bedrijven te laten opgroeien en te laten ontwikkelen om daarna verder in de haven te kunnen integreren met hun bedrijf. We hadden ooit een startup van de TU Delft in Yes Delft zitten als incubator. Een bedrijf wat die plateaus maakte die op de golven gestabiliseerd werden. De naam schiet me even niet te binnen. Die gingen van TU Delft naar RDM toe. Dus dat vond ik wel leuk. Dat we eerst voor de TU Delft aan die incubator hebben gewerkt voor Yes Delft en dat daar dan een bedrijf als startup begint en dan doorgroeit en eigenlijk te groot wordt voor Yes Delft. Vervolgens verhuisd naar de RDM werf en daar dan zeg maar verder doorgroeit tot hij echt een multinational die over de hele wereld hun product leveren. Dus dat was wel gaaf om te zien. En die hadden ook daar in de Dok haven een soort pilot liggen van dat stabiliserende plateau wat zij maken, dus dan kon je dat ook echt zien. Ja, en dan zie je ook echt wel waar zo'n gebied voor bedoeld is. Als een soort voedingsbodem voor bedrijven om op te kunnen groeien Om door te kunnen groeien. Om met de grote jongens mee te kunnen doen.

**Speaker1: En allemaal met een maritiem karakter?**

**Speaker2:** Ja, allemaal maritiem gerelateerd. Ja, kijk, als de huurmarkt slecht is en er komt iemand voorbij die dat niet is en ze kunnen het wel verhuren, dan denk ik dat ze het ook niet zullen laten. Maar dat is in principe wel het basis doel.

**Speaker1: Welke typische kenmerken van de scheepswerf zijn echt heel erg zichtbaar in het herontwerp?**

**Speaker2:** Nou ja, ik denk in deze alles, omdat wat je aan de buitenkant ziet is nagenoeg wat het ooit was. Er waren bijvoorbeeld allemaal grote hef deuren dichtgemetseld in de loop der tijd. Die hebben wij weer opengemaakt, ook om die deel verhuur mogelijk te maken om verschillende huurders in te kunnen passen. Er zitten nu ook weer hefdeuren in. Dus ik denk eigenlijk wat je nu ziet in die zin qua beeld heel dicht ligt bij wat het historisch ooit was.

**Speaker1: Zijn er ook typische kenmerken van de scheepswerf die zijn weggelaten, omdat het niet meer past in de huidige tijd?**

**Speaker2:** Nou nee. Voor in de architectuur of in het gebouw eigenlijk niet. Vroeger was het natuurlijk vooral rondom op het terrein een heel ander soort intensiteit qua gebruik. Er liep bijvoorbeeld ook een treinspoor. In die zin hoeft het ook geen doel te zijn om dat terug te brengen natuurlijk.

Ik ben altijd meer van als je iets waardevols hebt, dan is het interessant om te behouden. Maar om een soort Madurodam achtige oplossing te maken met een soort historie terug te bouwen die niet meer relevant is, dat is niet zo mijn afdeling.

**Speaker1: Er zijn ook best wel veel negatieve percepties verbonden aan de fabriek, vanwege het harde werk, de stank en slechte lucht, etc. Zijn er ook dat soort dingen die juist vertaald zijn in een nieuwe identiteit om een nieuw verhaal te vertellen? Dus dat die negatieve aspecten nu juist veranderd zijn?**

**Speaker2:** Nou kijk, die RDM is eigenlijk volgens mij in Rotterdam best wel gewaardeerd en zeker op Heijplaat, want Heijplaat is gemaakt als woonbuurt voor werknemers van de RDM. Dus die die interpreteren dat eerder denk ik als waardevol en als belangrijk. Het enige negatieve van RDM is natuurlijk dat het ooit onderdeel geweest is van een soort frauduleuze opzet. Met Joep van de Nieuwenhuizen en dat soort figuren in Rotterdam en een wethouder en dat soort dingen. Ik weet niet precies hoe dat allemaal zat. Daarmee is de naam RDM heel lang een beetje besmet geweest. En juist nu door het gebruik nu is het een beetje uit die hoek gehaald. Dus ik denk dat dat dan niet zozeer gaat over de ervaring van een individu, maar meer in Rotterdam, het collectief. Dat het idee - RDM ja dat gaat over fraude en mensen die geld graaien - nu gaat de RDM veel meer weer over ontwikkeling, onderwijs, startups bedrijven. Dus ik denk in die zin dat die sprong wel gemaakt is.

**Speaker1:** Ja mooi.

**Speaker3:** Het is misschien ook niet zo negatief geweest omdat het toch best wel ver van het centrum afligt. Dat geeft ook niet veel overlast dan.

**Speaker2:** Nou dat denk ik ook niet nee. En ook in de tijd dat dat nog actief was, was er natuurlijk veel meer industrie actief in Rotterdam, rondom de haven, dichterbij bewoners. Neem maar even de Waal en de Eemhaven waar de wijk Charlois, die eindigt gewoon in de haven als het ware. Ja, weet je, dat was heel anders. Maar ik geloof ook dat de mentaliteit van de Rotterdammers nooit zo is geweest dat zij dat per se als negatief ervaarde. Ik heb nog nooit een Rotterdammer gesproken die zegt "Nou, die haven, dat vind ik helemaal kut". Ja dus dat is in Rotterdam toch een soort collectieve trots, inclusief de negatieve dingen zal ik maar zeggen.

**Speaker1: Hoe denkt u dat die identiteit nu is veranderd? Hoe zou u die nieuwe identiteit op de werf omschrijven?**

**Speaker2:** Toekomstgericht. Dat het meer iets is wat nu ja letterlijk meer laat zien dat er een toekomst is voor de haven en haven gerelateerde bedrijvigheid. En dat is natuurlijk heel lang, is daar heel veel naar China gegaan en de haven loopt leeg en dit biedt weer een beetje een soort houvast om te denken nee, er komen veel jonge mensen in de haven voor onderwijs wat er gegeven wordt, bedrijven die daar naartoe komen. Dus het is ook wel weer een soort aanjager om het eigenlijk wat meer weer een positieve gevoel te geven.

**Speaker1: Dus echt van dat functionele van vroeger, nu echt naar dat vernieuwende, innovatieve?**

**Speaker2:** Ja precies. Die innovatie in de haven is een heel belangrijk thema. Je ziet met zo'n duurzaamheidscentrum en dat soort dingen weet je, dat geeft toch een ander soort narratief dan dat het vroeger was.

**Speaker1: Ja, het is ook meer gericht op de rest van de wereld?**

**Speaker2:** Ja, maar ook vooral over het idee dat Rotterdam zonder haven door moet, dat dat niet helemaal waar is. Dat juist Rotterdam en de verbondenheid met die haven en de bedrijven die daaruit voortkomen, mensen die daar kunnen werken, dat dat nu veel meer als iets positiefs weer wordt gezien, denk ik. En daar is dit maar een onderdeel van. Het is niet zo dat dit allesbepalend is geweest, maar in het hele narratief vanuit Rotterdam over de relatie met de haven denk ik wel dat het daar een onderdeel van is.

**Speaker1: Was die relatie voorheen dan veel minder sterk?**

**Speaker2:** Nou, natuurlijk is die wel een tijd vertroebeld geweest omdat in die container overslag en dat soort dingen werken veel minder mensen dan vroeger in het stukgoed. Dus het heeft ook een negatieve complicatie gehad in de zin van ja minder arbeid, de haven

trekt weg naar het westen, het wordt steeds grootschaliger. Wat is nou de identiteit van Rotterdam zonder haven? Dat is natuurlijk in de jaren 80/90 best wel dominant geweest en eigenlijk pas weer vanaf 2010 en verder denk ik dat dat nieuwe narratief over Rotterdam en de haven weer belangrijk geworden is.

**Speaker1: Mooi. Welke aspecten hebben nu betrekking op die nieuwe identiteit die u omschreef?**

**Speaker2:** Voor ons gebouw denk ik niet per se heel veel meer in de zin van, wat ik al zei dat het dicht ligt bij hoe het ooit geweest is. Dus dat het in die zin is wat je ziet, is ook hoe het was voor een heel groot deel. En ik denk ook dat dat ook een kwaliteit is, want alles wat erbij komt is nieuw. Dus er zijn natuurlijk maar een aantal elementen daar die nog enigszins de connectie met die historie hebben. En wat ik al zei zeker die lange gevel van de grofsmederij en die schoorstenen, dat dat behouden is gebleven, want die schoorstenen, nou dat heeft heel veel geld en moeite gekost om die dingen te restaureren. En er was ook een tijdje geluid binnen het Havenbedrijf, joh laat maar weghalen die dingen. Dus dat heeft best wel moeite gekost om te zeggen, ja dit is wel dit profiel. Dit beeld is onderdeel van het collectieve geheugen van de Rotterdammer, en daar moet je geld in investeren om dat te laten staan, want het ding is niet meer functioneel. Dus dat heeft wel moeite gekost en gelukkig is dat wel geslaagd.

**Speaker1: En die nieuwe identiteit met juist dat innovatieve, op de toekomst gericht, waarin zie je dat terug in het ontwerp?**

**Speaker2:** Nou, dat zie je niet, los van de functionaliteit van dat het voor kleine en grote gebruikers collectief bruikbaar is, is er geen architectonisch idee anders dan wat ik vertelde over die entree functie in relatie tot de ontsluiting van de wijk, hebben we niet een andere interventie gedaan om dat kenbaar te maken. Maar goed, dat heeft ook te maken met dat het monumenten zijn. En vanuit monumentenzorg werd dat voor dit soort dingen ook niet echt gewaardeerd en ook niet geheel onterecht vind ik.

**Speaker1: Hoe ziet het publiek het en de lokale bevolking, deze nieuwe identiteit, de nieuwe loodsen?**

**Speaker2:** Als waardevol denk ik. De mensen die ik heb gesproken, die daar ooit gewerkt hebben, die zijn heel blij dat het behouden is gebleven. Want voor hun is het wel ook een deel van hun historie. En dat geldt ook wel een beetje voor Heijplaat. Kijk, als Heijplaat wel was gebleven als woonwijk, maar de hele RDM was gesloopt, ja wat, waarom is Heijplaat dan daar? Dus de connectie tussen de bedrijvigheid van de Werf en het dorpje Heijplaat, die zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dus vanuit hun perspectief denk ik dat het heel belangrijk is dat daar nog iets is achtergebleven wat gebruikt wordt.

**Speaker1: Zou u zeggen dat de perceptie van het hele gebied daardoor is verbeterd?**

**Speaker2:** Dat denk ik wel ja. Het havengebied daarachter is heel divers qua type gebruik en zo. Maar ik denk wel dat dit stukje best wel een positieve bijdrage heeft geleverd aan hoe dat gezien wordt ja.

**Speaker1: Tot slot nog een vraag over de klimaatinstallaties, want dat vond ik erg interessant. Jullie hebben een nieuwe schil hebben gecreëerd in die kantoren. Waarom hebben jullie niet de complete loods als een schil gezien?**

**Speaker2:** Omdat het een vrij heilloze exercitie is als je daar een bedrijfsruimte hebt en je gaat die proberen te verduurzamen en dus ook kijken naar hoe je die gaat thematiseren, is het niet per definitie goed voor dat monument. En energetisch gezien, een hal van 20.000 meter warm maken omdat er toevallig ook een werkplek in zit, ja dat gaat niemand doen.

**Speaker1: Dus dat is echt dat kostenplaatje die er dan bij komt kijken?**

**Speaker2:** Nou ja, ook dat. Maar het is ook energetisch onverantwoord. Kijk, de grofsmederij bijvoorbeeld, is gewoon een halfsteens twintig meter hoog. Als je die aan de binnenkant opwarmt en aan de buitenkant koud wordt, dan ligt binnen een paar jaar het hele muurtje in de Maas. En de staalconstructie gaat van buiten naar binnen. Als je binnen gaat verwarmen en buiten is het koud krijg je alleen maar condens. Dus wij hebben juist gezegd, nee we gaan die hal zo conditioneren dat die wel een beetje. We hebben vloerverwarming in de vloer gemaakt bijvoorbeeld, zodat als je daar werkt dat je op werkniveau een bepaald, laten we zeggen microklimaat kunt creëren, maar dat de hal als totaal niet geïsoleerd is. En dat we vervolgens zeggen, wat we erin maken als werkplek, ja daar moet je standalone een geïsoleerde situatie maken, maar ook een installatie die daarvoor geschikt is.

**Speaker1: Is dat ook bij de Innovation Dock dan gedaan?**

**Speaker2:** Nee, zover ik weet niet.

**Speaker1: Want daar is wel alles verwarmd?**

**Speaker2:** Nou dat weet ik eerlijk gezegd niet hoe ze dat daar gedaan hebben. Wat ik zie is dat daar veel meer installatie is toegevoegd. Dus ik denk dat ze daar wel grootschaliger dat hebben aangepakt. Alleen ik denk ook dat hun energierekening veertig keer hoger is.

**Speaker2:** Want als jij dat soort ruimtes zeg maar gaat proberen te conditioneren, en dan bedoel ik niet naar twintig graden, maar al is het maar zestien graden, ja dat is eigenlijk stoken voor de buitenlucht. Dus dat is in mijn optiek volledig zinloos en ook slecht voor het gebouw.

**Speaker1: Super, dank je wel! Hele waardevolle informatie.**

**Speaker2:** Graag gedaan! Als je nog informatie of foto's of tekeningen nodig hebt, dan moet je het maar laten weten.

**Speaker1: Dank je wel. Hebben jullie iets van een bouwhistorische verkenning laten doen of archief tekeningen?**

**Speaker2:** Ja, dan moet ik even in ons archief duiken. Ik denk dat we dat hebben gemaakt met Polderman als ik me niet vergis, die verkenning. Er zijn heel weinig archieftekeningen moet ik zeggen. Ik heb ergens één boekje kunnen vinden van de fabrikant van die staalconstructies in Duitsland in die tijd. Daar zie je nog wel een beetje de referentie van hoe dat toen gemaakt is. Dat is dezelfde fabrikant als die de hefbrug heeft gemaakt in Rotterdam. Een Duitse firma. En van Baanders is er wel wat materiaal, maar ook niet super veel moet ik zeggen. Het was meer gewoon rondkijken en opletten.

**Speaker1: Ja, zo gaat het meestal.**

**Speaker2:** Ja, precies.

**Speaker1: Heel erg bedankt. Ik waardeer het zeer.**

**Speaker2:** Graag gedaan! Tot ziens.





Source: Port of Rotterdam, n.d.