

Vanaf mei 1940 werkt Rotterdam aan de wederopbouw van de binnenstad. Functies worden op een rationele manier bijeengebracht in een veerkrachtig stadsweefsel. De nieuwe stadsplattegrond wordt aaneengeregen met een expeditiecircuit. Deze bestaat uit straten en hoven, gesitueerd aan de achterkant van winkels, bedrijven en appartementen.

Like Bijlsma en Hedwig van der Linden verkenden het wederopbouwgebied en raakten gefascineerd door dit expeditiecircuit, dat 'je pas ziet als je het door hebt'. In *Machinekamers* onderzoeken ze de typologie en het veranderende gebruik van de tientallen expeditiehoven. Decennialang waren deze hoven de 'machinekamers' van de binnenstad, maar nu vormen ze een reservoir aan vergeten ruimte die kan worden herontwikkeld tot een aantrekkelijk, dynamisch en kleinschalig woon- en werkmilieu. Met deze publicatie beogen de auteurs te inspireren tot een passende en zorgvuldige transformatie van de monofunctionele machinekamers tot multifunctionele stadskamers.



BNAonderzoek

In May 1940, Rotterdam started to work on the reconstruction of its city centre, rationally combining functions into a resilient urban fabric. Threaded through the new city plan is a service circuit consisting of backroads and courtyards within blocks containing shops, businesses and apartments.

Exploring Rotterdam's reconstruction efforts, Like Bijlsma and Hedwig van der Linden became fascinated by this service circuit, which 'you only see when you're aware that it's there'. In *Engine Rooms* they examine the typology and changing use of dozens of service courts that, after functioning as the 'engine rooms' of the city centre for decades, now form a reservoir of forgotten space waiting to be redeveloped into attractive, dynamic and small-scale living and working environments. The authors' aim is to inspire an appropriate and careful transformation of these monofunctional 'engine rooms' into multifunctional 'urban rooms'.

freestyle **machinekamers / engine rooms** 07

**machinekamers / engine rooms**



**Like Bijlsma & Hedwig van der Linden**

freestyle 07



Like Bijlsma & Hedwig van der Linden

Like Bijlsma is an architect and geographer. She is the co-founder of SUB Office, a Rotterdam-based studio that specializes in developing local architectures together with its users. In 2017, the collective housing project Hooidrift was awarded the Rotterdam Architecture Prize. Like writes regularly about typology and the urban environment and is co-author of *The Intermediate Size: A Handbook for Collective Dwellings*.

Hedwig van der Linden studied architecture at Delft University of Technology. She graduated in 2018 on the project *Expeditie Rotterdam* in which she explores a future scenario for the expeditiehoven, or service courts, of the city. Hedwig operates in the field of research, strategic urban design and architecture. She is part of the working group of Platform Wederopbouw Rotterdam.



MACHINEKAMERS  
ENGINE ROOMS

Typologie van het Rotterdamse expeditiehof  
Typology of the Rotterdam Service Court

Like Bijlsma & Hedwig van der Linden

- 2 -

- 3 -

Voorwoord

Foreword



Dit boek, vol prachtige architectuurtekeningen en foto's, ontrafelt de uitzonderlijke Rotterdamse variant van een typisch Hollands fenomeen: het expeditiehof.

Hofjes en hoven zijn verborgen, semi-openbare binnenwerelden die zich binnen het stedelijk bouwblok bevinden. Ze vormen een architectonische eenheid door de ritmische herhaling van ramen, deuren en andere elementen die het hof omsluiten. Hierdoor ontstaat een serene sfeer van rust en stilte, die een tegenbeeld vormt van de publieke levendigheid op straat. Gebouwen en buitenruimten in een hof hangen onlosmakelijk samen.

Als je een hofje niet precies weet te liggen, dan loop je er aan voorbij. Hofjes liggen verborgen achter onopvallende poorten, waardoor de andersoortige binnenwereld wordt ervaren als een verrassing. Gebruikelijk heeft het hof in de Hollandse stad een woonfunctie, en is te typeren als een 'groene oase'.

Het Rotterdamse expeditiehof heeft echter een heel ander programma: de expeditie van het winkelapparaat, te typeren als 'grijs gebied'. Maar verder voldoet het aan bijna al de bovengenoemde kwaliteiten. Door het Rotterdamse expeditiehof rijden zo nu en dan leveranciers en vuilniswagens; er zijn opslagruimten, garages en er staan auto's geparkeerd; het weinige groen bestaat uit bomen, en een groot deel van de dag oogt het verlaten. Het hof wordt ruimtelijk omsloten door de gevels van de bovenwoningen op de winkels, die verder alleen wat betreft het uitzicht een directe relatie hebben met het hof. Er heerst die speciale stille sfeer, waarmee deze stedelijke ruimtes hun straatnaam 'hof' waardig zijn.

Deze publicatie laat zien dat het Rotterdamse expeditiehof heel veel meer is dan een 'achterkant' waarin de 'vieze functies' bij elkaar zijn geveegd om de voorkant mooier te maken: in het programma van de wederopbouw van de binnenstad van Rotterdam is het een architectonisch element dat een volwaardig onderdeel is, met een zekere grootstedelijke allure, waarin de moderne wereld van de auto en logistiek een eigen architectonische uitdrukking heeft gekregen. Rotterdam telt zo'n vijftig expeditiehoven, waarvan een groot deel aaneengeschaald ligt in een efficiënt circuit.

Dit boek legt uit hoe deze expeditiehoven voortbouwen op de principes van het drietal iconische bedrijfsverzamelgebouwen uit de wederopbouwperiode, met het Groothandelsgebouw als belangrijkste; hoe ze zijn gedacht en functioneren als een logistiek netwerk, treffend getypeerd als 'machinekamers' voor de winkels. Getoond wordt hoe ze, doordat ze telkens zorgvuldig zijn ingepast in het stedelijk patroon, en ook doordat ze in stukken en door verschillende bouwers tot stand zijn gebracht, een interessante diversiteit kennen. Tenslotte is in beeld gebracht hoe de expeditiehoven in de loop van de tijd zijn verouderd en veranderd wat betreft gebruik.

Nu de expeditiehoven zo'n zestig tot zeventig jaar bestaan, de gebouwen zijn verloederd, winkelbevoorradingssystemen veranderen, parkeervoorzieningen grootschaliger moeten zijn, het openbare leven en kleinschalige bedrijfjes op zoek zijn naar meer gebruiksruimten, en Rotterdam zich wil ontwikkelen als groene stad, is de transformatie van het expeditiehof een actuele opgave. *Machinekamers* biedt handvatten om de bijzondere kwaliteiten van het ontworpen en gebruikte expeditiehof in al zijn facetten bij de transformatie te betrekken.

Willemijn Wilms Floet

This book, full of beautiful architectural drawings and photos, unravels Rotterdam's exceptional version of the typically Dutch phenomenon of the *expeditiehof*, or service court.

Residential courtyards, known as *hofjes* in Dutch, form hidden, semi-public private worlds located inside urban blocks. In these *hofjes*, the rhythmic repetition of windows, doors and other elements in the houses around the courtyard creates architectural unity; the resulting serene atmosphere of peace and quiet contrasts with the public liveliness of the street. In a *hofje*, buildings and outdoor spaces are inextricably linked.

If you're not aware of the exact location of a *hofje*, you are likely to walk straight past it. They are hidden behind inconspicuous gates, which is why the very unusual private worlds inside can be experienced as quite surprising. *Hofjes* in Dutch cities usually have a residential function and can be characterized as 'green oases'.

Although, the programme of Rotterdam's service courts is entirely different – used to restock the retail sector, they are typical 'grey areas' – they share almost all of the abovementioned qualities. Rotterdam's service courts may see the odd supplier or refuse lorry drive by, they can include storage space or garages and cars may be parked there. Their scant greenery consists of trees and they look deserted for most of the day. Service courts are spatially enclosed by the façades of the apartments over the shops, which otherwise only have a direct relationship with them because they overlook them. Service courts have a specific, quiet atmosphere, which is why the street names of these urban spaces are worthy of the suffix *hof* (courtyard).

This publication shows why the Rotterdam service court can be much more than a 'backside' in which 'unseemly functions' are combined to make the frontside look better. In the programme for the reconstruction of Rotterdam's city centre, it features as an architectural element that is valuable, that has a certain metropolitan allure and in which the modern world of cars and logistics has its very own architectural expression. Rotterdam has some 50 service courts, a large number of them linked into an efficient circuit.

This book explains how these service courts built on the principles of three iconic, multi-tenant office buildings from Rotterdam's reconstruction period, of which the Groothandelsgebouw is the most important; and how they were conceived and meant to function as a logistics network and were aptly described as the 'engine rooms' of the retail sector. It shows the interesting diversity that is the result of their carefully selected locations in the urban pattern and the way they were created in different phases and by different builders. Finally, it shows how service courts became obsolete and how their use changed over time.

Now that service courts have been around for some 60 to 70 years and the buildings are run down, supply and delivery systems have changed, parking facilities are being upscaled, public life and small-scale businesses are looking for more user spaces and Rotterdam wants to develop into a green city, their transformation poses a topical challenge. *Engine Rooms* offers starting points to involve all facets and special qualities of the designed and used service courts in this transformation.

Willemijn Wilms Floet



Halhof in 1962



- 10 -

- 11 -

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Voorwoord                                   | 2   |
| Foreword                                    |     |
| De machinekamers van Rotterdam              | 13  |
| Rotterdam's Engine Rooms                    |     |
| Negentiende eeuwse modellen                 | 16  |
| Nineteenth-Century Models                   |     |
| Wederopbouw                                 | 24  |
| Reconstruction                              |     |
| Het expeditiehof als representatieve ruimte | 43  |
| The Service Court as a Representative Space |     |
| Het expeditiehof als restruimte             | 59  |
| The Service Court as a Residual Space       |     |
| Typen alledaagse expeditiehoven             | 65  |
| Types of Common Service Courts              |     |
| Poortgebouwen                               | 123 |
| Gate Buildings                              |     |
| Gebruiksveranderingen                       | 153 |
| Changed Use                                 |     |
| Van machinekamer tot stadskamer             | 180 |
| From Engine Room to Urban Room              |     |
| Wandelingen                                 | 186 |
| Walks                                       |     |
| Literatuuropgave en colofon                 | 190 |
| References and Credits                      |     |





Lijnbaan: Van Gheentstraat in 1962

## De machinekamers van Rotterdam Rotterdam's Engine Rooms

In deze studie staat het Rotterdamse expeditiehof centraal. Onze ontwerpervaring is gericht op de karakteristieke elementen die de inrichting van dit moderne hoftype bepalen: bedrijfsruimtes, straten, poorten, plinten, achterpuien, balkons, portieken en galerijen, etalages en parkeerplaatsen. In de Rotterdamse binnenstad bestrijken tientallen expeditiehoven een gezamenlijke oppervlakte van zo'n zestien hectare. Als netwerk van kleinschalige, informele stedelijke ruimtes, met eigen gebruikspraktijken, vormen zij de geborgen en stille achterkant van de stad.

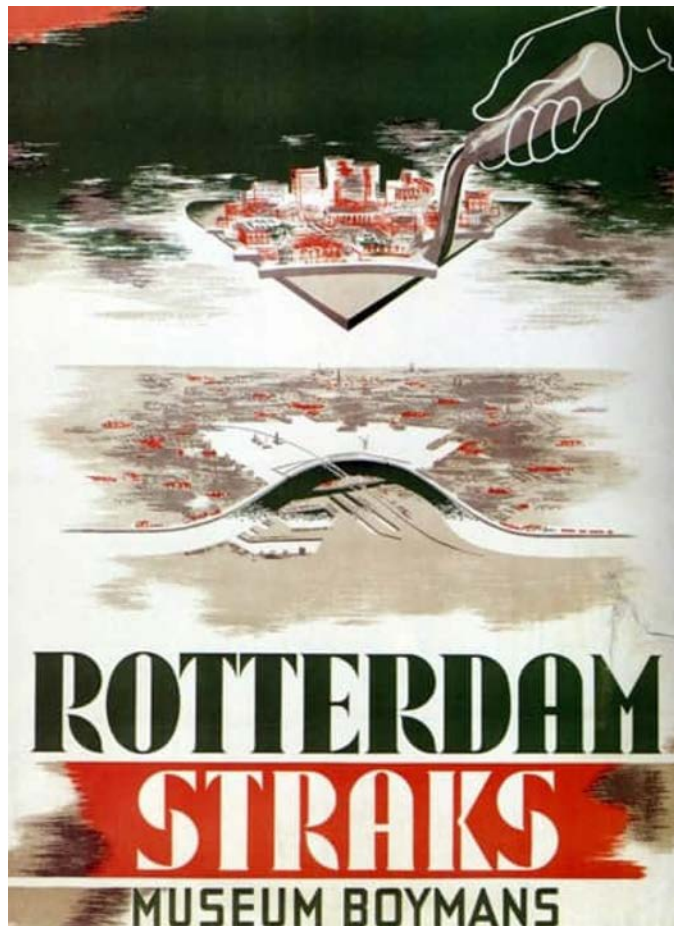
De expeditiehoven hebben een dubbele betekenis. Ze zijn onderdeel van de herordening van functies in een nieuw type stadsblok. Het expeditieblok vormt een belangrijk element van de naoorlogse Rotterdamse City. Gestroomlijnd naar Amerikaans model, zijn de functies van wonen, werken en winkelen in het blok op een nieuwe manier met elkaar verweven. Expeditiehoven zijn ook onderdeel van een uitgebreid stedenbouwkundig circuit van toeleveringswegen en overslagruimtes, dat wordt gezien als de motor van de nieuwe stadseconomie. Ze vormen de 'machinekamers' van de wederopbouwstad.

Deze publicatie schetst de wordingsgeschiedenis van het expeditiehof, zijn functie in het ontwerp van een

This study centres on Rotterdam's *expeditiehoven*, or service courts. Our designer's gaze focuses on the characteristic elements that determine the design of this modern courtyard typology: business spaces, streets, gates, bases, back walls, balconies, common entrances and staircases, shop windows and parking spaces. In Rotterdam's city centre, dozens of service courts together cover a combined area of around 16 hectares. As a network of small-scale, informal urban spaces with their own uses, they form the calm and quiet 'Back of City'.

The service courts are doubly significant. They played a part in the post-war restructuring of functions into a new type of city block. The service court was an important element in post-war Rotterdam. Streamlined after the American example, the urban block's functions of living, working and shopping were interwoven in a new way. Service courts were part of an extensive urban circuit of supply and delivery roads and cargo areas that were considered the 'engine' of the new urban economy: the 'engine rooms' of the reconstructed city.

This publication outlines the genesis of these service courts, their function in the design of a new urban economy and the specific use of space in which this resulted. We note the typological system to arrive at an interpretation that covers different scales and perspectives.



De tentoonstelling 'Rotterdam Straks' (1947) toont een radicale herinterpretatie van de binnenstad in nieuwe stedelijke beelden en ideologieën. De tentoonstelling vindt plaats in het Museum Boijmans Van Beuningen en introduceert het Basisplan voor de Wederopbouw.

The exhibition 'Rotterdam Straks' (1947) showed a radical reinterpretation of the city centre in new urban images and ideologies. The exhibition, held in Museum Boijmans Van Beuningen, introduced the *Basisplan voor de Wederopbouw* (Basic Plan for the Reconstruction of Rotterdam).

nieuwe stedelijke economie en het specifieke ruimtegebruik dat hierdoor is ontstaan. We noteren de typologische systematiek om te komen tot een interpretatie, die verschillende schaalniveaus en perspectieven beslaat.

Die interpretatie maakt het mogelijk om de logica van het hedendaagse stadscentrum beter te lezen en te begrijpen, en relateert het veranderend gebruik van deze ruimtes aan nieuwe toekomstperspectieven. Door het ontstaan van nieuwe logistieke middelen en de economische verschuiving van goederen naar diensten, is de functie van de expeditiehoven in de huidige tijd gedeeltelijk weggefallen. Zo kan de machinekamer, ontworpen voor de overslag van goederen, worden ingezet voor de ontwikkeling van hedendaagse gebruikswensen.

This interpretation allows a better reading and understanding of the logic of the contemporary city centre and relates the changing use of these spaces to new future prospects. Due to the emergence of new logistic means and the economic shift from goods to services, the function of the service courts has partially disappeared today. Therefore the engine rooms, once designed for the supply and delivery of goods, can now be developed to meet the demands of contemporary users.

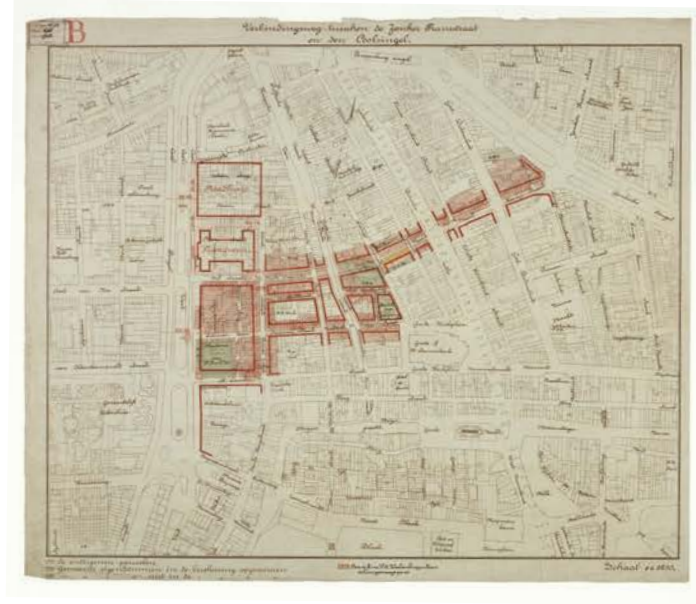
## Negentiende eeuwse modellen Nineteenth-Century Models

De geschiedenis van het Rotterdamse expeditieblok gaat terug naar de tweede helft van de negentiende eeuw, als de transformatie van de oude stadsdriehoek naar een moderne metropool wordt ingezet. Het dichte weefsel van de Hollandse pandjesstad wordt ingekaderd door de aanleg van een nieuwe singelstructuur en doorbroken door de aanleg van grootstedelijke boulevards en verbindingstraten.

In de plannen voor de transformatie van de binnenstad van Rotterdam door G.J. de Jongh, directeur gemeentewerken van 1879-1920, wordt het expeditiehof voor het eerst toegepast. Stedelijke boulevards als de Coolsingel en doorbraken als de Meent worden geflankeerd door grote stadsblokken met daarin opgenomen verschillende typen hoven en achterstraten. De Jongh laat zich bij deze ingrepen inspireren door de rationaliteit en maat van de Duitse stedenbouw, maar functioneel bouwt hij voort op de gebruikspraktijken van het Hollandse bouwblok, met haar informele achterkanten.<sup>1</sup> De hoven zijn geen entreeportaal voor de woningen, zoals in de Duitse situatie, maar hebben een pure functie als achteringang of steeg voor toelevering van goederen.

The history of Rotterdam's service court blocks dates back to the second half of the nineteenth century, when the transformation of the old city centre into a modern metropolis began. At that time the dense fabric of the Dutch historical town was framed by a newly constructed canal structure and intersected by newly built metropolitan boulevards and connecting streets.

The service courts first emerged in Public Works director G.J. de Jongh's plans for the transformation of Rotterdam's city centre (1879-1920). He flanked city boulevards such as the Coolsingel and connecting roads such as the Meent by large urban blocks containing various types of courtyards and backroads. Although De Jongh's interventions were inspired by the rationality and block size of German urban design, functionally he built on practices of use as found in the Dutch urban blocks with their informal rear elevations.<sup>1</sup> Rather than a formal entry to the dwellings, like in the German situation, the courtyards exclusively function as informal back entrances or delivery lanes. At the front, the distinguished urban block links up with a new metropolitan space: the stately boulevard, fit to see and be seen.



De doorbraken van De Jongh verbeteren de bereikbaarheid van het centrum. Het oude stadsweefsel met kleine pandjes en stegen wordt vervangen door brede boulevards en grootstedelijke bouwblokken.

De Jongh opened up the city and improved the accessibility of the city centre. The old urban fabric with its small houses and alleyways was replaced by wide boulevards and metropolitan urban blocks.

1. Len de Klerk, 2008, p.88: *De Jongh verweefde in zijn stadsvisie de rationaliteit van Stubbe en het oog voor landschap van Sitte met de gebruikspraktijken van de havenstad.*

1. Len de Klerk, 2008, 88: *De Jongh's vision for the city interwove Stubbe's rationality and Sitte's eye for the landscape with the port city's practices of use.*





Plan C is gebouwd op een bijzonder zichtpunt in de stad. Aan de hofzijde liggen winkelierswoningen. De kantoren op de eerste verdieping en appartementen daarboven worden ontsloten via portieken aan de voorzijde van het gebouw.

Plan C is built on a special vantage point in the city. There are shopkeeper's dwellings along the service court. The offices on the first floor and apartments on the higher floors are accessed by staircases on the frontside of the building.

Het voorname stadsblok sluit aan de voorzijde aan op een nieuwe grootstedelijke ruimte, een deftige boulevard geschikt voor flaneren. Daarom geeft De Jongh veel aandacht aan een groene inrichting en speelt hij met zichtlijnen door het buigen van straatgevels.<sup>2</sup> Zo voegt hij in de arme havenstad een nieuwe laag van 'weelderige' ruimtes en functies toe met als doel deze te verenigen met 'den eischen van verkeer' terwijl tegelijkertijd de 'eentonigheid van eindeloze huizenmassa's' wordt weggenomen.

Het eerste expeditiehof in een gemengd stadsblok met woningen, winkels en kantoren, wordt in 1880 ontworpen door de architect Muysken. Het is onderdeel van de transformatieplannen van de binnenstad van De Jongh. Het project Plan C verenigt een architectonische en infrastructurele ingreep en ligt op een druk knooppunt van rij-, vaar- en spoorwegen. Door twee bestaande huizenblokken af te breken en een brede overkluizing boven de bestaande vaarwegen te construeren, ontstaat ruimte voor een nieuwe verbindingsweg, een nieuwe stationsentree en een nieuw stadsblok. De overkluizing wordt aangelegd door de gemeente en het blok wordt ontwikkeld door een consortium van Rotterdamse ondernemers.

2. Len de Klerk, 2008, p.88: De Jongh trachtte in zijn plannen 'lange, eindeloos gelijkende straten te vermijden en te zorgen, dat men een straat niet door kan zien. Daardoor komen de gevels meer tot hun recht'.

To realize this, De Jongh included plenty of green elements and played with sightlines by introducing curved street façades.<sup>2</sup> He thus added a new layer of 'lush' spaces and of functions that he aimed to reconcile with 'the demands of traffic' to the poor port city, while at the same time he removed the 'monotony of endless rows of houses'.

The first service court in a mixed urban block of dwellings, shops and offices was designed in 1880 by architect Constantijn Muysken. His design is part of De Jongh's transformation plans for the city centre. The project, Plan C, combines architectural and infrastructural interventions and is situated at a busy intersection of road-, water- and railways. Demolishing two existing urban blocks and covering the existing waterways created space for a new connecting road, a new station entrance and a new urban block. The waterway was covered by the city and the block was developed by a consortium of Rotterdam entrepreneurs.

Plan C consists of 17 plots with shops on the ground floor. Above the shops are offices and dwellings for the well-to-do middle class that are accessible from the outside of the block by way of open staircases. With its spacious

2. Len de Klerk, 2008, 88: In his plans De Jongh tried 'to avoid long, endlessly similar streets and to make it impossible for people to take in an entire street at a glance. As a result the façades stand out more.'





Plan C, 1889 (boven) en het Atlantic Huis, 1930 (onder) zijn voorlopers van het gemengde bouwblok met een expeditiehof. De ronde erkers van het Atlantic Huis vormen bijzondere hoekaccenten die later terugkomen in het Groothandelsgebouw.



Plan C, 1889 (top) and the Atlantic Huis, 1930 (bottom) are precursors of the mixed urban block with a service court. The round bay windows of the Atlantic Huis form special corner accents that later reappear in the Groothandelsgebouw.

- 20 -

- 21 -

Plan C is opgebouwd uit zeventien percelen met winkels op de begane grond. Boven de winkels liggen kantoren en woningen voor de gegoede middenklasse, die vanuit de buitenzijde van het blok met portieken toegankelijk zijn. Het plan introduceert met haar ruime arcades een nieuwe stedelijke ruimte, waardoor mensen ook bij regen droog kunnen winkelen. Het expeditiehof is een nieuw soort overslagruimte en biedt toegang tot de winkelierswoningen die achter de winkels liggen.<sup>3</sup> Het hof wordt ontsloten via een *porte-cochère*, een klassiek gedecoreerde monumentale poort voor rijtuigen, een blikvanger in veel negentiende eeuwse gebouwen.

Samen met de andere grote stadsblokken die in die tijd verrijzen, markeert Plan C de transformatie van een binnenstad gedomineerd door havenactiviteiten, naar een moderne metropool met kantoren, winkels en culturele voorzieningen. Plan C laat de typische Rotterdamse uitwerking van de moderne grootstedelijkheid zien, niet alleen in fysieke zin door de smelting van techniek, infrastructuur en architectuur in een nieuw gebouwtype, maar ook in de planvorming.<sup>4</sup>

3. Bouwkundig weekblad 1886, p.82:

*'Elke winkel of elk perceel heeft aan den achtergevel toegang tot een ruime binnenplaats, waardoor alle vertrekken goed verlicht zijn, maar ook - en dit is niet van belang ontbloom - geeft deze binnenplaats toegang tot een ruime porte-cochère die uitkomt aan de Gelderse straat. Dat dit aan de bewoners der winkels tot groot gerief zal strekken, zal wel niet onkend worden.'*

4. Vanstiphout, 2005, p.96, *De Klerk*, 2008, p.104

arches, the plan introduces a new type of urban space that allows people to stay dry as they shop, even if it is raining. The service court is a new type of supply and delivery area, which provides access to the shopkeepers' dwellings located behind the shops.<sup>3</sup> The service court is accessed via a *porte-cochère*, a classically decorated monumental gate for carriages, an eye-catcher in many nineteenth-century buildings.

Along with other large urban blocks built at the time, Plan C marks the transformation of a city centre dominated by port activities into that of a modern metropolis with offices, shops and cultural facilities. Plan C shows the typical Rotterdam version of modern metropolitanism, not only in a physical sense through the fusion of technology, infrastructure and architecture into a new building type, but also by its planning.<sup>4</sup> It introduces a new form of area development in which the city designs and finances building plots in conjunction with infrastructural interventions and in consultation with entrepreneurs, who then purchase and build on the plots that are made available. Plan C is the

3. Bouwkundig weekblad 1886, 82:

*'Every shop or plot of land has access to a spacious court in the back, which ensures that all of the rooms are well-lit but in addition - and this is not unimportant - this court gives access to a spacious porte-cochère that opens onto the Geldersestraat. Likely no-one will deny that this will be of great convenience to the residents of the shops.'*

4. Vanstiphout, 2005, 96; *De Klerk*, 2008, 104

Het plan betreft een nieuwe vorm van gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente bouwgronden in samenhang met een infrastructurele ingreep ontwerpt en financiert in samenspraak met ondernemers, die de vrijgekomen kavels overkopen en bebouwen. Plan C is de eerste in een reeks van collectief ontwikkelde bedrijfsverzamelgebouwen met een expeditiehof. Het Atlantic Huis in het deftige Scheepvaartkwartier is een twintigste eeuws voorbeeld, waarbij het expeditiehof de vorm aanneemt van een meerlaagse inpandige parkeergarage.<sup>5</sup> De kenmerkende hoeken met ronde erkers zijn een blikvanger van de statige kantoorgebouwen die hier verrijzen. Deze ronde accenten komen na de oorlog terug in het ontwerp van het Groothandelsgebouw.

De invloed van bedrijven op de planvorming in het centrum is een constante factor in de stedenbouw en drukt blijvend een stempel op de vernieuwing van de Rotterdamse stedelijke ruimte en architectuur. Met Plan C wordt de constante modernisering van de stadseconomie met iconische stedelijke blokken ingezet. Zoals Plan C eind van de negentiende eeuw de nieuwe economie van de stadsdriehoek aankondigt, wordt de Lijnbaan vijftig jaar later het vlaggeschip van de wederopbouwconomie,

first in a series of collectively developed multi-tenant office buildings with a service court. The Atlantic Huis in the distinguished Scheepvaartkwartier is a twentieth-century example in which the service court takes the form of a multilevel indoor car park.<sup>5</sup> The stately office buildings that sprang up here are eye-catching, with their characteristic corners with round bay windows. After the war the round accents are reflected by the design of the Groothandelsgebouw.

The influence of businesses on the planning of the city centre is a constant factor in urban design and continues to leave its marks on the renewal of Rotterdam's urban space and architecture. Plan C marked the beginning of the ongoing modernization of the urban economy with iconic urban blocks. Just like Plan C announced the new economy of the historical centre at the end of the nineteenth century, the Lijnbaan became the flagship of the reconstruction economy 50 years later, changing the urban layout of the city centre and creating a grid structure. In the twenty-first century, this functional city centre is being upgraded with a great deal of emphasis on the ambient quality of the space: the city centre as a City Lounge. Large-scale mixed blocks with commercial or public bases, such as the

waarbij de stedenbouwkundige opzet van het centrum verandert en een gridstructuur ontstaat. Dit functionele stadscentrum wordt in de eenentwintigste eeuw opgewaardeerd met veel nadruk op de verblijfskwaliteiten, de binnenstad als *City Lounge*. Groot-schalige gemengde blokken met commerciële of publieke plinten, zoals het Timmerhuis en Forum Rotterdam, zijn de architectonische bekrachtiging van deze visie. De expeditiehoven worden in deze interventies volgebouwd met verhuurbare vierkante meters en het expeditiecircuit wordt doorbroken.

Timmerhuis and Forum Rotterdam, are the architectural manifestation of this vision. These interventions transform service courts into rentable square metres and break down the service circuit.

5. *Crimson, 2017, p.170: Het Atlantic Huis van PG. Buskens uit 1930 omvat een combinatie van winkels, opslagruimten en kantoren en veel gedeelde voorzieningen. De U-vormige plattegrond omsluit een binnenplaats toegankelijk voor auto's.*

5. *Crimson, 2017, 170: The Atlantic Huis by PG. Buskens from 1930 combines shops, storage space and offices and has plenty of shared facilities. The U-shaped floor plan enclosed a courtyard accessible to cars.*

## Wederopbouw Reconstruction

De stedenbouwkundige plannen van Witteveen (1924-1944) en van Van Traa (1945-1964) brengen het expeditiehof naar de wederopbouwperiode. Het expeditiehof is geen onderdeel meer van een enkel bouwblok maar evolueert tot een stedenbouwkundig principe dat op een pragmatische wijze wordt ingepast in het 'typische' Rotterdamse stadsblok, opgebouwd uit verschillende kavels. Ten opzichte van het vooroorlogse bouwblok, is sprake van een schaalvergroting van de blokmaat. De diepte van de blokken wordt opgerekt om ruimte te maken voor een ruimere expeditiestraat, opslagruimtes, parkeerplaatsen en een enkele boom. De kavels worden vergroot van enkele panden naar groepen van appartementenblokken en de straatwanden worden gekenmerkt door doorlopende gevels met horizontale accenten, in plaats van de verticale ordening in de vooroorlogse panden.

De nauwe verwevenheid tussen bouwtechniek, architectuur en infrastructuur manifesteert zich zowel op het schaalniveau van het bouwblok als op de gehele stadsplattegrond. Na het bombardement in 1940 worden de meeste percelen in het centrum onteigend om ruimte te maken voor een efficiënte stadsplattegrond met een geheel publiek maaiveld. Met het ontwerp van de nieuwe verkeersassen langs de Blaak en de Goudsesingel, trekt Witteveen in 1940 de buitencontouren van deze plattegrond.

The urban plans of Witteveen (1924-1944) and Van Traa (1945-1964) usher the service court into the reconstruction period. No longer part of a single urban block, the service court evolves into an urban planning element that is pragmatically integrated into the 'typical' Rotterdam urban block, which is made up of various plots. Compared with the pre-war urban block, there is an increase in scale of the block size. The depth of the blocks is extended to make room for wider delivery lanes, storage space, parking spaces and the odd tree. The plots are enlarged from a couple of buildings to groups of apartment blocks and the street walls are now characterized by continuous façades with horizontal accents rather than by the vertical arrangement of the pre-war buildings.

The close connection of building technology, architecture and infrastructure manifests on the scale of both the urban block and the entire city plan. After the 1940 bombardment, most of the plots of land in the city centre are expropriated to make room for an efficient urban plan with an entirely public ground level. With the design of the new traffic axes along the Blaak and the Goudsesingel, Witteveen drew the outer contours of this plan in 1940. Inside, new routes are designed to connect to the old retail strips. The narrow canals are filled in and a wide waterway is realized for water-related activities. This connects the Rotte River,



In het Basisplan wordt de hele begane grond van de stad als bedrijfsruimte bestempeld. Het wonen bevindt zich, met uitzondering van het complex Wereldhaven, in bovengelegen etagewoningen.

In the *Basisplan* the city's entire ground level is designated as business space. With the exception of the Wereldhaven complex, all housing is relocated to upper-floor apartments.



#### Situatie

1. Winkels waarboven niet voor bewoning bestemde bebouwing
2. Winkels waarboven kantoren en woningen
3. Parkeerruimte

#### Situation

1. Shops with non-residential buildings above them
2. Shops with offices and houses above them
3. Parking space



Woon- en parkeerhof  
Residential and parking court

De expeditiehoven worden in het Basisplan (1940-1946) voorgesteld als woon- en parkeerhof. Ze zijn groen ingericht en functioneren als entreeportaal en voortuin voor de portiekwoningen.

In the *Basisplan* (1940-1946), the service courts are presented as residential and parking spaces. They are quite green and function as entryways and gardens to the walk-up apartment buildings.

Daarbinnen worden nieuwe routes ontworpen die aansluiten op de oude winkellinten. De smalle grachten worden gedempt en voor de watergebonden bedrijvigheid wordt een brede vaarweg gerealiseerd. Deze verbindt de rivier de Rotte, in een lijn parallel aan de gebogen doorbraak van de Meent van G.J. de Jongh (zie p.16), met het 'Venster op de Rivier' aan de Leuvehaven. Zo ontstaan binnen het plan verschillende condities, die aansluiten bij de ruimtelijke eisen voor de verschillende typen binnenstedelijke bedrijvigheid: havengebonden activiteiten langs de vaarwegen, winkels langs de boulevards, winkelpromenades en werkplaatsen langs de secundaire verbindingen.

Het idee voor de aanleg van expeditiestraten vloeit hoogstwaarschijnlijk voort uit de praktijken van de grote winkelbedrijven aan de Hoogstraat, die voor de oorlog hun winkels aan de achterzijde via de Sint Laurensstraat bevoorraden. De stedenbouwkundigen nemen dit denkbeeld over en vullen de hoofdinfrastructuur aan met een circuit van expeditieroutes, dat via de hoven wordt aaneengeregen. Zij worden daartoe aangezet door de wens van 'talrijke groepen van ondernemers om de beschikking te krijgen over een afzonderlijke goedereningang aan de achterzijde van hun pand, zodat het winkeland publiek niet gehinderd zou worden door de aan- en afvoer van goederen'.<sup>6</sup>

in a line parallel to G.J. de Jongh's curved thoroughfare Meent (see page 16), with a 'window towards the river' at the Leuvehaven. The plan includes various conditions that meet the spatial requirements for the different types of city-centre activity: port-related activity along the waterways, shops along the boulevards, shopping promenades and work spaces along the secondary connections.

The idea for the construction of delivery lanes most likely stems from the practices of the large retail businesses on the Hoogstraat, which before the war restocked their shops at the back, from the Sint-Laurensstraat. Urban planners adopt this idea and supplement Rotterdam's main infrastructures with a circuit of supply routes that are linked together by the service courts. They are encouraged to do so by the wish of 'numerous groups of entrepreneurs to have access to a separate supply entrance at the rear of their premises, so that shoppers are not impeded by the supply and transport of goods'.<sup>6</sup>

The interests of shopkeepers and businesses are leading in the design of the city plan. Residential requirements, such as green areas and playgrounds, are projected onto the service courts as secondary functions, but remain unrealized in the final plan. The *Basisplan* voor de *Wederopbouw* (Basic Plan for the Reconstruction of Rotterdam),





Het complex Wereldhaven (1942) kent een grote variëteit aan bijzondere buitenruimtes. Boven: het grote collectieve terras bovenop de bedrijfsruimtes.

Onder: de groene hoven met aanliggende veranda's en subtiele hoogteverschillen.

The Wereldhaven complex (1942) has a wide variety of special outdoor spaces. Top: the large collective terrace on top of the business premises.

Bottom: the green areas with adjoining verandas and subtle height differences.

- 28 -

- 29 -

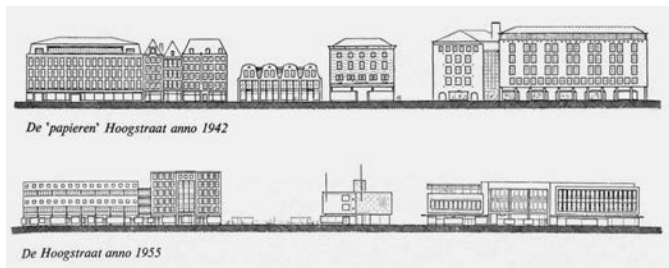
Belangen van de winkeliers en bedrijven zijn leidend in het ontwerp van de stadsplattegrond. Eisen vanuit de woonfunctie, zoals groen en speelgelegenheid, worden als secundaire functie geprojecteerd op het expeditiehof, maar in de uiteindelijke planvorming niet gerealiseerd. Het Basisplan voor de wederopbouw van Rotterdam dat ontwikkeld werd tijdens de oorlog (1940-1946) en gepubliceerd vlak daarna, toont het dubbelgebruik van het hof voor zowel woon- als expeditiefuncties (zie p.26). Doordat de entrees van de appartementen zich ook in het hof bevinden, functioneert het als een entreeportaal. Ook de inrichting is gericht op wonen: 'het groene karakter van de *squares* staat voorop'. Parkeren vindt plaats 'onder de boomen' en in sommige hoven worden 'gazons, kinderspeelgelegenheden of bescheiden sportvelden aangelegd, hetgeen de bewoonbaarheid van de *City* aanmerkelijk ten goede zal komen'.<sup>7</sup> Deze benadering is te zien in het project Wereldhaven, dat al tijdens de oorlog werd gerealiseerd naar de plannen van Witteveen. De groene hoven zijn in dit plan als parken tussen de open bebouwing gelegd, met daaromheen de expeditieruimtes. De bijzondere buitenruimtes bovenop de winkelpinten grenzen wel aan de expeditiestraat. Hierdoor ontstaan specifieke woonkwaliteiten, zowel aan de hof-, de expeditie- als aan de boulevardzijde.

<sup>7</sup> Adviesbureau Stadsplan Rotterdam ASRO, 1946

which was developed during the war (1940-1946) and published shortly afterwards, shows the double use of the courtyards for residential and supply functions (see page 26). The entrances to the apartments are also located in the courtyards, which therefore function as entrance areas as well. The design also focuses on housing: 'The green character of the *'squares'* comes first.' Parking takes place 'under the trees' and in some courtyards 'lawns, children's playgrounds or modest sports fields are laid out, which will significantly improve the habitability of the city'.<sup>7</sup> This approach is found in the Wereldhaven project, which was realized during the war in accordance to Witteveen's plan. In this plan, green areas such as parks are set in a low-density development surrounded by service areas. The special outdoor spaces on top of the shops border on the delivery lanes. This creates specific residential qualities on the park side, on the service court side as well as on the boulevard side.

Such outdoor spaces and entrances in courtyards can still be found in the 1946 sketches, but they are not included in the final designs of later blocks. The service courts are only used for loading and unloading cargo and for parking. This is hardly surprising: during their development the urban block structures were mainly

<sup>7</sup> Adviesbureau Stadsplan Rotterdam ASRO, 1946



De lijnen van de huidige stadsplattegrond worden in de oorlog getrokken door de aanleg van kanalen, wegen en boulevards. De architectonische invulling verandert na de oorlog: opvallend is, naast de platte daken, de meer kleinschalige opzet van de bebouwing, met lagere verdiepingshoogtes en fijnmazige rastergevels.

The outlines of today's city plan were drawn during the war by the construction of canals, roads and boulevards. The architectural expression changed after the war: besides the flat roofs, the smaller scale of the building layout, with lower storey heights and finely-meshed grid façades, is especially striking.

- 30 -

- 31 -

Dit type buitenruimtes en entrees aan het hof vinden we nog terug in de schetsen uit 1946, maar zij worden niet ingevoegd in de definitieve ontwerpen van latere blokken. Het expeditiehof krijgt uitsluitend een functie voor laden, lossen en parkeren. Dat is ook niet vreemd, aangezien bij de doorwerking van de blokstructuren vooral wordt getoetst op een goede bezonning van de appartementen en het aantal parkeerplaatsen in het hof. De keuze voor relatief smalle straatprofielen voor het 'knusse' winkelen, zoals bijvoorbeeld langs de Hoogstraat, heeft tot gevolg dat alle ruimte in het hof gebruikt moet worden voor parkeren en om 'winkels en bedrijven met het onvermijdelijke rijverkeer te benaderen, (...) zonder de winkelstraten te belasten'.<sup>8</sup> Hoewel de verblijfsfunctie uit het hof verdwijnt, achten de stedenbouwkundigen het wel noodzakelijk de gevels in samenhang te ontwerpen: "De architectuur der omliggende bebouwing zal aan de hofzijde aan even hoge eisen van 'welstand' moeten voldoen als aan de winkelstraatzijde".<sup>9</sup>

Binnen het wederopbouwplan wordt de logistieke functie van het expeditiehof uiteindelijk op twee manieren vormgegeven: als representatieve ruimte en als restruimte. In het eerste geval wordt een nieuwe architectuur ontwikkeld voor een grootstedelijk

tested for the incidence of sunlight in the apartments and the number of parking spaces in the courtyards. The choice of relatively narrow street profiles for 'cosy' shopping, such as along the Hoogstraat, for example, means that all of the space in the courtyard had to be used for parking and to 'approach shops and businesses by the inevitable traffic . . . without burdening the shopping streets'.<sup>8</sup> Although the residence function disappears from the courtyard, the urban planners consider it necessary to design the façades in cohesion: 'The architecture of the surrounding buildings on the courtyard side will have to satisfy the same stringent building aesthetics requirements as those on the shopping street side'.<sup>9</sup>

In the end, the reconstruction plan realizes the logistical function of the service court in two ways: as representative space and as residual space. In the first case, a new architecture is developed for a metropolitan way of building, with the supply function as a central part of the architectural setup because it represents a new urban economy. In the second case, the service court is a result of legal and urban design rules for including backstreets as extra urban facilities. The first approach has roots in De Jongh's metropolitan infrastructural-architectural interventions. The second, by allocat-

8. Kraaijvanger, 1946, p.224, Blijstra, 1965, p.92

9. Adviesbureau Stadsplan Rotterdam ASRO, 1946

8. Kraaijvanger, 1946, 224, Blijstra, 1965, 92

9. Adviesbureau Stadsplan Rotterdam ASRO, 1946

gebouw, met de expeditiefunctie als centraal onderdeel van de architectonische opzet, die een nieuwe stedelijke economie representeert. In het tweede geval is het hof een resultante van juridische en stedenbouwkundige regels voor het mogelijk maken van de achterstraat als extra stedelijke voorziening. De eerste aanpak heeft zijn wortels in de grootstedelijke infrastructureel-architectonische interventies van De Jongh. De tweede richt zich door het toewijzen van percelen, toegangen en functies en het formuleren van regels van welstand, op het scheppen van condities voor de kavelgewijze ontwikkeling van de 'alledaagse' expeditiehoven, die zich kan schikken naar veranderende omstandigheden.

Deze flexibele stedenbouwkundige regulering heeft geleid tot een verschil in typologie en architectonische invulling op de afzonderlijke bouwkavels. De schaalvergroting in de verkaveling wordt gedurende de tijd beantwoord met een steeds kleinschaliger architectuur. De voor en tijdens de oorlog gerealiseerde panden hebben een totaal andere maat en schaal dan de panden die vlak daarna verschijnen (zie p.30).<sup>10</sup> Dit is enerzijds het gevolg

ing plots of land, access and functions and formulating building aesthetics requirements, focuses on creating conditions for the plot-by-plot development of 'common' service courts that can adapt to changing circumstances.

Flexible urban design rules led to differences in typology and in the architecture of the buildings on the individual plots. Over time, the increase in scale in the subdivision is met by an increasingly smaller architecture. The buildings realized before and during the war have totally different sizes and scales than the buildings that appear shortly afterwards (see page 30).<sup>10</sup> This is the result of a slowing of economic development on the one hand and of changed ideas that now advocate a more 'social' urban architecture that centres on human dimensions and the interweaving of the public space between the street and the building on the other.<sup>11</sup>

The architectural approach and the urban design approach both combine the pursuit of a new image for the city with the practices of businesses and shopkeepers, who already worked with delivery alleyways before the war.<sup>12</sup> The difference between the two is

van een trage economische ontwikkeling, anderzijds het resultaat van de veranderende ideeën over een meer 'sociale' stedelijke architectuur, waarbij de menselijke maat en de verweving van openbare ruimte tussen straat en gebouw centraal staan.<sup>11</sup>

Zowel de architectonische als de stedenbouwkundige aanpak verenigen het streven naar een nieuw stadsbeeld met de gebruikspraktijken van bedrijven en winkeliers, die al voor de oorlog werkten met bevoorradingssteegjes.<sup>12</sup> Het verschil tussen beide zit vooral in het ontwerp van de binnenkant: het expeditiehof. Het resulteert in twee bijna tegengestelde ruimtelijke uitwerkingen van het door de Rotterdamse ondernemers gewenste idee om de bedrijven van een eigen toeleveringsstraat te voorzien.

10. Blijstra, 1953: *De nieuwe bebouwing aan de Delftse vaarthof* 'lijkt nu al nietig in vergelijking met het gebouw van De Nederlanden van 1845 verderop, en is een bewijs hoe de schaal van de Rotterdamse binnenstad is gewijzigd'.

10. Blijstra, 1953: *The new buildings on the Delftse vaarthof* 'already look insignificant compared to the building of De Nederlanden of 1845 further down the road and they prove how the scale of Rotterdam's city centre has changed'.

11. Bakema, 1964

12. Blijstra, 1965, p.64: 'De St. Laurensstraat was voor de oorlog 'gegroeid' als expeditiestraat. Dit 'toevallige' voorbeeld werd nu bewust bij de aanleg van de volgende expeditiestraten, zij 't ook in geheel gewijzigde vorm, toegepast'.

11. Bakema, 1964

12. Blijstra, 1965, 64: 'St. Laurensstraat had "grown" into a delivery lane even before the war. This "coincidental" example was subsequently used deliberately for the construction of further delivery lanes, albeit in a completely modified form.'













Tweede Blekerhof



Binnenrottehof







## Het expeditiehof als representatieve ruimte The Service Court as a Representative Space



- 43 -

In grote verzamelgebouwen voor industrie en handel krijgt de expeditie-ruimte een eigenstandige architectonische vorm. Het idee voor dit soort gebouwen is voor de oorlog ontstaan. Achterliggende gedachte is dat door het groeperen van bedrijfsruimtes, de bedrijvigheid een zelfstandige stedelijke expressie verwerft. Groepering heeft ook een functioneel voordeel. Collectieve faciliteiten als kantines, foyers en werkplaatsen kunnen door de ondernemers worden gedeeld. Deze vorm van ontwikkelen wordt gefaciliteerd door de gemeente en hangt samen met grote betrokkenheid van de Kamer van Koophandel bij de planvorming, die hiervoor een Industriestichting in het leven roept.<sup>13</sup> Ook de Lijnbaan wordt op deze manier ontwikkeld. Oorspronkelijk bedacht als een verzamelgebouw met winkels in de geest van Plan C, krijgt het ten slotte de vorm van een opengebroken en meer 'humanistisch' gebouw-ensemble.<sup>14</sup>

Uiteindelijk zijn er drie verzamelgebouwen met een geïntegreerd expeditiehof gerealiseerd:

De drie verzamelgebouwen staan symbool voor de vernieuwing en schaalvergroting van de moderne stad.  
Boven: het Industriegebouw Goudsesingel.  
Midden: het Groot-handelsgebouw.  
Onder: het Industriegebouw Zuidplein.

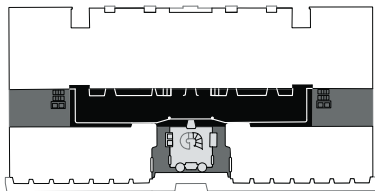
13. Kaufmann, 1981, p. 79, Blijstra, 1965, p. 69  
14. Mumford, 1963

In large multi-tenant buildings for industry and trade, supply and distribution areas obtain their own architectural form. The idea for this type of building came up before the war. The underlying thought was that by grouping business spaces, business activity acquires an independent urban expression. Clustering has functional advantages as well. Entrepreneurs can share collective facilities such as canteens, foyers and workspaces. This type of development is facilitated by the city and it is linked to the Chamber of Commerce's great involvement in city planning – the latter even established an Industrial Foundation for this purpose.<sup>13</sup> The Lijnbaan was also developed in this way. Originally conceived as a multi-tenant shopping block in the spirit of Plan C, it eventually took the form of an open-plan and more 'humanistic' building ensemble.<sup>14</sup>

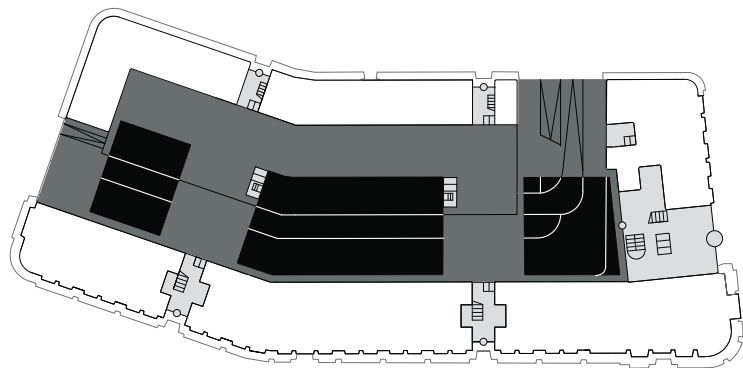
Ultimately, three multi-tenant buildings with integrated service courts were realized: Industriegebouw Goudsesingel (1952) and Groot-handelsgebouw (1953), both designed

The three multi-tenant buildings symbolize the renewal and upscaling of the modern city.  
Top: Industriegebouw Goudsesingel.  
Centre: Groot-handelsgebouw.  
Bottom: Industriegebouw Zuidplein.

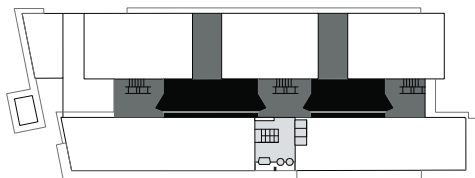
13. Kaufmann, 1981, 79, Blijstra, 1965, 69  
14. Mumford, 1963



Industriegebouw Goudsesingel, 1952



Groothandelsgebouw, 1953



Industriegebouw Zuidplein, 1961

Bouwblok  
Building block

Entree bouwblok  
Entrance block

Overdekt expedietiehof  
Covered service court

Expedietiehof  
Service court

0 10

- 44 -

- 45 -

het Industriegebouw Goudsesingel (1952), het Groothandelsgebouw (1953), beide ontworpen door Maaskant en van Tijen, en het Industriegebouw Zuidplein (1961), ontworpen door Maaskant. De verzamelgebouwen hebben een monumentaal karakter en zijn flexibel in opzet door het gebruik van een kolommenstructuur, een dragende gevel en een galerijontsluiting. Hierdoor is het mogelijk om zowel grote als kleine bedrijven te huisvesten, die kunnen groeien of krimpen binnen het casco. Dankzij deze flexibiliteit kan er ook tijdens de planvorming met functies worden geschoven. Naast individuele bedrijfsruimtes en woningen zijn ook dakkantines, theateropstellingen, bioscopen, cafés en andere collectieve voorzieningen geïmplementeerd. Volgens Maaskant zullen deze grote verzamelgebouwen Rotterdam een 'grootse schaal' geven, met een *standing* die het individuele pand overstijgt.<sup>15</sup>

Het Groothandelsgebouw is het meest bekende van de drie. In zijn tijd, is het met 127.000 vierkante meter het grootste handelsgebouw van Europa. Het idee voor het gebouw ontstaat tijdens de oorlog en wordt geschetst door de grossier Frits Pot. De schets laat een bijna letterlijke vertaling van het programma van eisen zien, met een

De verzamelgebouwen delen elk op hun eigen wijze het grote blok op in kleinere eenheden. Het Groothandelsgebouw zet daarvoor hoven in, het Industriegebouw Goudsesingel een U-vormige galerij en het Industriegebouw Zuidplein breekt het blok in zijn geheel open.

15. Maaskant, 1953, p. 131

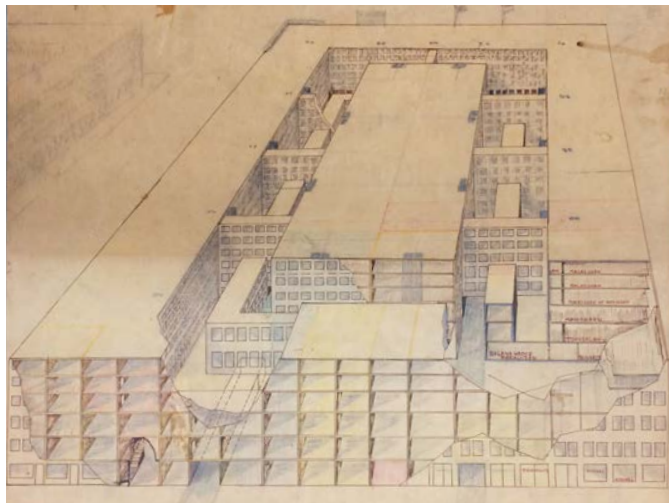
by Maaskant and Van Tijen, and Industriegebouw Zuidplein (1961), designed by Maaskant. The three complexes have monumental characters and are flexible in design through the use of column structures, load-bearing façades and gallery entrances. This makes it possible for them to house both large and small businesses that can either grow or shrink inside the building shell. In addition, this flexibility allows the shifting of functions during the planning process. Besides individual business spaces and dwellings, functions such as roof canteens, theatre areas, cinemas, cafés and other collective facilities are also foreseen. According to Maaskant, these large multi-tenant buildings will give Rotterdam a 'grand scale' and a standing that will transcend that of individual premises.<sup>15</sup>

The Groothandelsgebouw is the most famous of the three. With its 127,000 m<sup>2</sup>, it was the largest commercial trade building in Europe at the time. The idea for the building arose during the war and was sketched by wholesaler Frits Pot. The sketch shows an almost literal translation of the programme of requirements, with a subdivision with two narrow inner streets and a large building volume inside the courtyard (see page 46). The design by Van Tijen

Each in their own way, the multi-tenant buildings divide large blocks into smaller units. Groothandelsgebouw uses service courts, Industriegebouw Goudsesingel uses a U-shaped walkway and Industriegebouw Zuidplein opens up an entire block.

15. Maaskant, 1953, 131





Boven: vogelvluchtschets van het Groot-handelsgebouw van Frits Pot.  
Onder: vogelvluchtopname van het Groothandelsgebouw van Maaskant en Van Tijen.

Top: bird's-eye view sketch of Frits Pot's Groothandelsgebouw.  
Bottom: bird's-eye view photo of Maaskant and Van Tijen's Groothandelsgebouw.

verkaveling met twee smalle binnenstraten en een groot bouwvolume binnen het hof (zie p.46). Het ontwerp van Van Tijen en Maaskant, die vanaf 1945 aan het gebouw werken, vormt dit programma om tot een stedelijke architectuur, waarin de scheiding en samenkost van verkeersstromen een hoofdrol spelen. De subtiele knik in de buitencontour die de enorme gebouw-massa even breekt, speelt op een klassieke manier in op de bestaande zichtlijnen in de stedelijke context. De opdeling in meerdere hoven aan de binnenzijde van het volume maakt het gebouw ook van binnen leesbaar voor de verschillende gebruikers. Elk hof heeft een eigen afmeting en ruimtelijkheid.

Er zijn *routes architecturales* voor verschillende gebruikers; de expeditieroute heeft vloeiende lijnen en wordt begeleid door industrieel vormgegeven puin en relingen, de bezoekersroute voert langs taps toelopende trappenhuizen met losstaande vitrines, de werknemersroute loopt langs galerijen en is opgespannen tussen twee maaivelden: de begane grond met stedelijke functies en het collectief toegankelijke dak, ingericht met wandelpaden, plantenbakken en voorzieningen als een terras, een kantine en een bioscoop. De schuine doorkijken tussen trappenhal, galerij en verkeershof sturen de oriëntatie van de verschillende gebruikers. Door het kruisen van zichtlijnen en looplijnen vanuit de verschillende routes, staat ontmoeting centraal in de beleving van het gebouw. Deze aanpak wordt op andere manieren herhaald in de Industriegebouwen Goudsesingel en Zuidplein.

and Maaskant, who worked on the complex from 1945, transforms this programme into an urban structure in which the separation and confluence of traffic flows play a major part. The subtle bend in the outer contour breaks up the huge mass of the building and responds to the existing sightlines in the urban context in a classical way. The subdivision into different courts on the inside of the volume also makes the building, seen from the interior, more readable to the various users. Each court has its own scale and its own spatial characteristics.

There are *routes architecturales* for different users: the supply and delivery route has flowing lines and is accompanied by industrial façades and railings, the visitor route leads along tapering staircases with free-standing display cases, the employee route runs along walkways and stretches between two surface levels, a ground floor with urban functions and a collectively accessible roof that – furnished with walkways and planters – features facilities such as a terrace, a canteen and a cinema. The angled views between the staircase, walkways and traffic court guide the orientation of the various users. Several intersecting sightlines and pedestrian routes ensure that encounter is central to the experience of the building. This approach is repeated in other ways in the Goudsesingel and Zuidplein multi-tenant buildings.



- 48 -

- 49 -

De architecten ontwerpen met foyers, trappenhallen en galerijen voor ieder gebouw eigen 'schakelruimtes' tussen binnen en buiten, om ter plekke bijzondere ontmoetingen te creëren tussen *blue* en *white collar* werkfuncties. De *bigness* van het enorme gebouwwolume wordt opgeknipt in behapbare kamers van verschillende omvang, met een zekere omslotenheid, maar ook specifieke zichtrelaties. Lage luifels, plafondkaders, uitstalkasten en omlopen kaderen de ruimte in en voegen een menselijke maat toe. De materialisatie is die van een buitenruimte, met straatstenen, ruwe betonnen kolommen en buitenbalustrades. Door deze specifieke vermenging van interieure en exterieure aspecten, krijgt de schakelfunctie van de ruimte een architectonische uitdrukking. Het is een ambivalente 'tussenruimte' die bemiddelt tussen openbaar en privaat, met eigen architectonische karakteristieken.

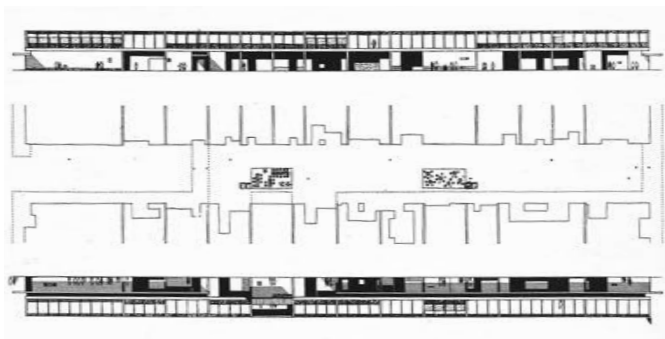
De architectonische bewerking van de overgangszones tussen publiek en privaat is niet uniek voor de grote verzamelgebouwen. Het is een constante in de architectuur van de wandelpromenades, die ook in de 'alledaagse' expeditieblokken in de Rotterdamse binnenstad terugkomen. Deze vinden we op de Lijnbaan, langs de Hoogstraat, in de Pannekoekstraat,

In zowel de hoofdentree van de kantoren als de entree van de expeditieruimte worden ruwe bouwmaterialen vermengd met interieure aspecten, zoals de afgeronde belijningen langs het plafond en de galerijen. In deze foyers staan portiershokjes en vitrines als meubels in de ruimte.

Using foyers, staircases and walkways, the architects provide each building with its own 'connecting spaces' between inside and outside to encourage special encounters between blue- and white-collar personnel that work in the building. The 'bigness' of the huge building volume is cut up into manageable spaces of different sizes that are enclosed to some extent, but also have specific visual relationships. Low canopies, ceiling frames, display cabinets and walkways frame the space and add a human dimension. The materialization is that of an outdoor space, with paving stones, rough concrete columns and exterior balustrades. This specific mixture of interior and exterior aspects architecturally expresses the connecting function of the space. It is an ambivalent 'in-between space' that mediates between public and private, and has its own architectural characteristics.

The architectural treatment of the transition zones between public and private is not unique to large multi-tenant buildings. They are constants in the architecture of the promenades and are also included in the 'common' service courts in the Rotterdam city centre. They are found on the Lijnbaan and along the Hoogstraat and the Pannekoekstraat, but also in other places, in ever-changing variations. These

In both the office section's main entrance and the entrance to the service area, raw building materials are combined with interior aspects such as rounded lines along ceilings and walkways. The foyers include porter's lodges and display cabinets that sit in the space like furniture.



Boven: De etalages vervloeien met de openbare ruimte van de Rotterdamse winkelpromenades, zoals bij de inspringingen en uitstalkasten op de Lijnbaan.

Onder: De losstaande vitrines van Galeries Modernes aan de Hoogstraat creëren een nieuw stedelijk interieur: 'Architecture and urban design tend to merge. The Galeries Modernes building, designed by Bakema and Van den Broek, continues in the street'.<sup>16</sup>

Top: The shop windows merge with the public space of Rotterdam's shopping promenades, for example through recesses and display cabinets on the Lijnbaan.

Bottom: The free-standing display cases of Galeries Modernes on the Hoogstraat create a new urban interior: 'Architecture and urban design tend to merge. The Galeries Modernes building, designed by Bakema and Van den Broek, continues in the street'.<sup>16</sup>



maar ook op andere plekken in steeds andere variaties. De straat wordt in deze wandelpromenades omgevormd tot een stedelijk landschap, ruimtelijk gedefinieerd door bloemperken, zitmeubilair, straatverlichting en naar binnen- en buiten stekende etalages.<sup>17</sup> De plasticiteit van de buitengevel maakt de straat onderdeel van de winkel, en andersom.

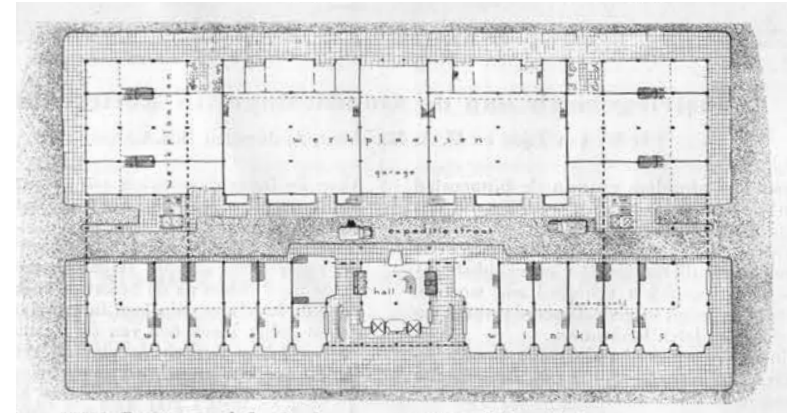
promenades transform streets into urban landscapes that are spatially defined by flowerbeds, seating, street lighting and shop windows protruding inwards and outwards.<sup>17</sup> Due to the plasticity of the exterior façade, the street becomes part of the shop and vice versa.





- 52 -

- 53 -



### Industriegebouw Goudsesingel

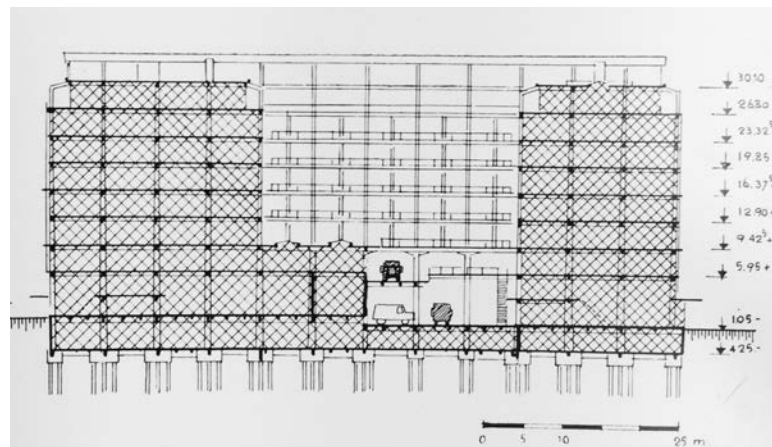
In het Industriegebouw Goudsesingel (foto linksonder) stond de entreehal oorspronkelijk als een glazen volume los in de ruimte met open toegangen tot het expeditiehof (plattegrond rechts). De hal (tekening links boven) relateert functies en routes op een visuele wijze terwijl ze functioneel gescheiden worden. Het staat symbool voor de open stad met een publiek maaiveld. De open verbinding tussen straat en expeditiehof is later dichtgezet.

### Industriegebouw Goudsesingel

In the Industriegebouw Goudsesingel (photo bottom left), the entrance hall was originally a free-standing glass volume sitting in the space, its entrances open to the service court (floor plan right). The hall (drawing top left) relates functions and routes visually and separates them functionally. This symbolizes the open city, with its public space ground level. This open connection between the street and the service court was later closed.



- 54 -



- 55 -

### Groothandelsgebouw

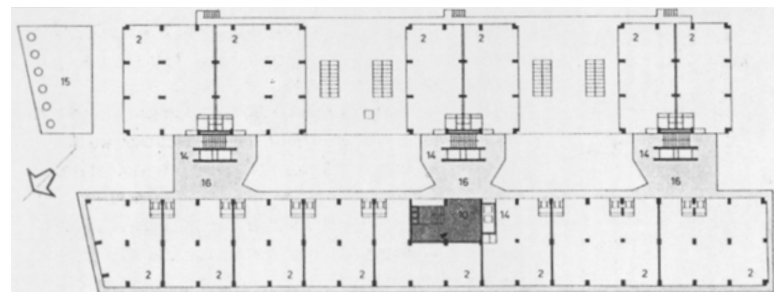
De hoven in het Groothandelsgebouw zijn als kamers ontworpen (doorsnede rechts). De galerijen hebben gebogen zichtlijnen en worden gecombineerd met zitjes en plantenbakken. Het collectieve dak is een bestemming met verblijfskwaliteiten. De tuin is ingericht met pergola's, uitzichtpunten en terrassen (foto links).

### Groothandelsgebouw

The courts in the Groothandelsgebouw are designed as rooms (section right). The walkways have bent sightlines and are adorned with seating and planters. The communal roof is the place to see and be seen. The garden features pergolas, vantage points and terraces (photo left).



- 56 -



- 57 -

### Industriehuis Zuidplein

In het Industriehuis Zuidplein wordt het grote blok opgeknipt in verschillende volumes (plattegrond rechts onder). De galerijen bevinden zich niet alleen aan het hof (foto links) maar beslaan ook de voorgevel (tekening rechts boven), waardoor het onderscheid tussen voor- en achterkant minder sterk wordt aangezet.

### Industriehuis Zuidplein

The big block of the Industriehuis Zuidplein is cut up into different volumes (floor plan bottom right). The galleries are not only located on the court, (photo left) but also the front façade (drawing top right), which makes the distinction between front and back less pronounced.





Rodezandhof in 1951

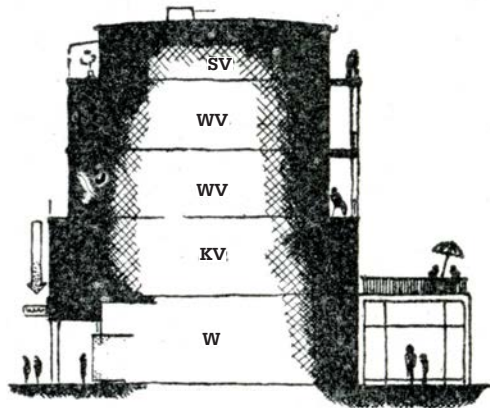
## Het expeditiehof als restruimte The Service Court as a Residual Space

Na de Tweede Wereldoorlog wordt het expeditieblok de stedenbouwkundige bouwsteen voor de nieuwe, functionele ordening van de verwoeste binnenstad. Het gehele maaiveld van de binnenstad wordt in het Basisplan (1940-1946) bestempeld als openbaar terrein en de begane grond wordt bestemd voor bedrijvigheid en voorzieningen. Aspecten als stedelijke schaalvergroting, efficiëntie in het gebruik en standaardisatie in de bouw bepalen het ontwerp van het expeditieblok. Een variatie aan functies krijgt een plek achter soortgelijke gevelrasters, de achterzijden worden verbonden door een doorlopend circuit van expeditiestraten. Hierdoor wordt de toelevering en opslag van goederen, de stalling van auto's en het geluid van de bedrijvigheid in werkplaatsen aan het oog en oor van de stadsbezoeker onttrokken. Het expeditiehof in het 'alledaagse' expeditieblok krijgt zo een geheel ander karakter dan het expeditiehof in het bedrijfsverzamelgebouw.

De introductie van een expeditieruimte vraagt om een aantal specifieke aanpassingen aan het traditionele bouwblok. Het wonen verdwijnt van het maaiveld en vindt plaats in appartementen. De eigen voordeur voor de boven- en benedenwoning wordt vervangen door een gemeenschappelijk portiek, die per verdieping twee woningen ontsluit van gemiddeld zo'n 65 vierkante meter. De woningen hebben een standaard indeling en de

After the Second World War, service court blocks become the urban building blocks for the new, functional arrangement of the destroyed city centre. The *Basisplan* (1940-1946) earmarks the city centre's entire ground level as public space for businesses, shops and facilities. Aspects such as urban upscaling, efficiency in use and standardization in construction determine the design of the service court block. A variety of functions is situated behind similar façade grids, the backsides connected by a continuous circuit of supply and delivery lanes. This means that the supply and storage of goods, the parking of cars and the noise of the activity in the work spaces are hidden from the eye and ear of the city visitor. The character of service courts in the 'common' service court block is therefore completely different from that of the service courts in multi-tenant buildings.

The introduction of a cargo area calls for a number of specific adaptations to the traditional urban block. Rather than at the ground level, people now live in apartments. Individual front doors of upstairs and downstairs apartments are replaced by shared open staircases that each access two dwellings of 65 m<sup>2</sup> on average. The apartments have a standard layout and the variety in usable outdoor spaces, such as deep loggias, gardens and courts disappears. Living directly on the courtyard is no longer an option,

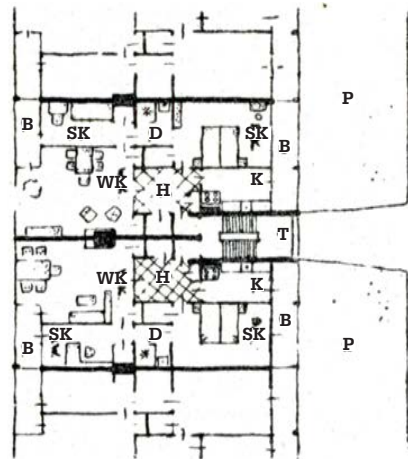


Dwarsprofiel

W Winkel met achterbouw  
KV Kantoorverdieping  
WV Woon- en slaapverdieping  
SV Slaapverdieping

Cross section

W Shop with rear building  
KV Office floor  
WV Living and bedroom floor  
SV Bedroom floor



Plattegrond woning

P Achterbouw met plat dak  
B Balkon  
T Trappenhuis  
SK Slaapkamer  
K Keuken  
H Hal  
D Doucheruimte  
SW Slaap- of werkkamer  
WK Woonkamer

Dwelling floor plan

P Rear extension with flat roof  
B Balcony  
T Staircase  
SK Bedroom  
K Kitchen  
H Hallway  
D Shower  
SW Bedroom or study  
WK Living room

De bouwblokken zoals voorgesteld in het Basisplan hebben bedrijfsruimtes op de begane grond, kantoren op de eerste verdieping en daarboven drie lagen etagewoningen. De entree van de portiekwoningen ligt aan de zijde van het expeditiehof.

The urban blocks as proposed in the *Basisplan* have business spaces on the ground floor, offices on the first floor and three layers of apartments on the upper floors. The entrance to the walk-up apartments is on the side of the service court.

variatie van bruikbare buitenruimtes, zoals diepe loggia's, tuinen en plaatsjes, verdwijnt. Het directe wonen aan het hof neemt af doordat slaapkamers aan de achterzijde geprojecteerd worden. De vooroorlogse veranda met zicht op het groen verandert in het expeditieblok in een balkon om het vuilnis neer te zetten en de was op te hangen, met zicht op parkeerplaatsen en daken van de bedrijfsruimtes.

De inpassing van het hof in het stedelijke expeditiecircuut vraagt om poorten waar de voertuigen doorheen kunnen, expeditiepuilen met grote garagedeuren en ruimte voor opslag en diepe begane grond ruimtes, die tussen de straat en het expeditiehof opgespannen zijn. Waar de portiekwoningen zoveel mogelijk standaard zijn vormgegeven, kennen de bedrijfs- en winkelruimtes een grotere variatie, die zich vooral in de doorsnede tonen, met enkele, dubbele en splitlevel opzet. Hierdoor ontstaat vrijheid in het positioneren van winkelfuncties, opslag en kantoren. Sommige winkels leggen een relatie met het hof door de hofzijde als etalage te gebruiken, zoals bij een aantal winkels aan de Lijnbaan oorspronkelijk het geval was. De winkels aan de Nieuwemarkt – tussen de Pannekoekstraat en de Botersloot – hebben zelfs twee voorkanten.

De opzet met dubbelhoge ruimtes in de winkels leidt tot moderne open winkelinterieurs met diagonale zichtrelaties, elegante trappartijen en ruimtekaderende galerijen. Ook worden kleine hoogteverschillen, ontstaan door het ophogen van de doorgaande wegen, gebruikt om split-

because the bedrooms are situated in the back. In the service court block the pre-war veranda overlooking the green is transformed into a balcony to store garbage and hang laundry, overlooking parking spaces and the roofs of work-shops and storage spaces.

The integration of courtyards in the urban supply and delivery circuit calls for gates through which vehicles can pass, façades with large garage doors, storage space and deep ground-floor spaces that stretch between the street and the service court. The design of the walk-up apartments is standardized as much as possible, but the business and retail spaces have a greater variety, which is particularly evident in the cross section, which shows single, double and split-level designs. This allows the flexible positioning of shop functions, storage space and offices. Some shops establish a relationship with the courtyard by using the court side as a display window, as was originally the case in a number of shops on the Lijnbaan. The shops on the Nieuwemarkt – between the Pannekoekstraat and the Botersloot – even have two 'front' façades

The shop layout with double-high spaces leads to modern, open-plan shop interiors with diagonal visual relationships, elegant staircases and space-framing walkways. Small height differences created by the raising of thoroughfares are used to create split-level retail spaces at the back as well. This connection between raised street, split-level shop and low-lying rear area is not new, but builds on the shop typology of nineteenth-century neighbourhoods.



Een aantal diepe blokken heeft bijzondere voorzieningen aan het expeditiehof, zoals de dancing Tabaris in het Schiedamsche Vesthof, 1969 (boven) en de binnenstadstuinen, 1964 (onder) in de Lijnbaanhoven. Deze bijzondere publieke plekken zijn onderdeel van het collectief geheugen van de wederopbouwstad.

Some deep blocks have special facilities in the service court, for example dancing Tabaris on the Schiedamsche Vesthof, 1969 (top) and the city-centre gardens, 1964 (bottom) on the Lijnbaan. These special public places are part of the collective memory of the reconstruction city.

- 62 -

- 63 -

level winkelruimtes aan de achterzijde te realiseren. Deze aansluiting tussen verhoogde straat, splitlevel winkel en laaggelegen achtergebied is niet nieuw maar bouwt voort op de winkeltypologie van de negentiende eeuwse buurten.

De gevels van de 'alledaagse' expeditieblokken zijn ontworpen op de stramienmaten van het standaard portiekgebouw. Entrees, etalages en balkons worden in een gespiegelde opzet gerepeteerd. Hoeken worden over het algemeen niet verbijzonderd en volgen de functionele logica van het blok, en de poorten die toegang geven tot het expeditiehof voegen zich, in tegenstelling tot architectonische blikvanger van de eerdere *porte-cochère*, onopvallend in het gevelritme (zie p.124). Soms zijn de poorten onderdeel van een groter gebouwensemble, soms zijn ze opgenomen in poortgebouwen die als specifieke schakelstukken aan de koppen van de blokken zijn geplaatst. Blikvangers aan de buitenzijde van het expeditieblok zijn de in de plinten naar voren stekende etalages die afgewisseld worden met diepliggende portiekentrees, in een repeterende spiegelsymmetrie.

De gevels zijn vormgegeven met baksteen, aangevuld met industriële bouwelementen die kenmerkend zijn voor de nieuwe stedelijke architectuur. De productiemethode is echter nog steeds dezelfde als die van de negentiende eeuwse revolutiebouw. Gevels en binnenmuren worden veelal op een traditionele manier gemetseld en betonwerk wordt ter plekke gestort.

The façades of the 'common' service court blocks are designed using the grid size of standard walk-up apartment buildings. Entrances, shop windows and balconies are repeated in a mirrored layout. Corners are generally not differentiated and follow the functional logic of the blocks and in contrast to the earlier, architecturally eye-catching *porte-cochère*, the gates that lend access to the service courts unobtrusively blend in with the rhythm of the façades (see page 124). Some gates are part of a larger building ensemble; some are included in gate buildings that are deliberately placed as links at the far end of the blocks. Eye-catchers on the exterior of the service court blocks are shop windows that protrude from the bases, alternating with deep-set walk-up entrances, in repeating mirror symmetry.

The façades are designed in brick, complemented by industrial-looking building elements that characterize the new urban architecture. However, the production method is still the same as that used in the nineteenth-century. Façades and interior walls are often built in brick in a traditional way and concrete work is poured on site.





Opperthof in 1954

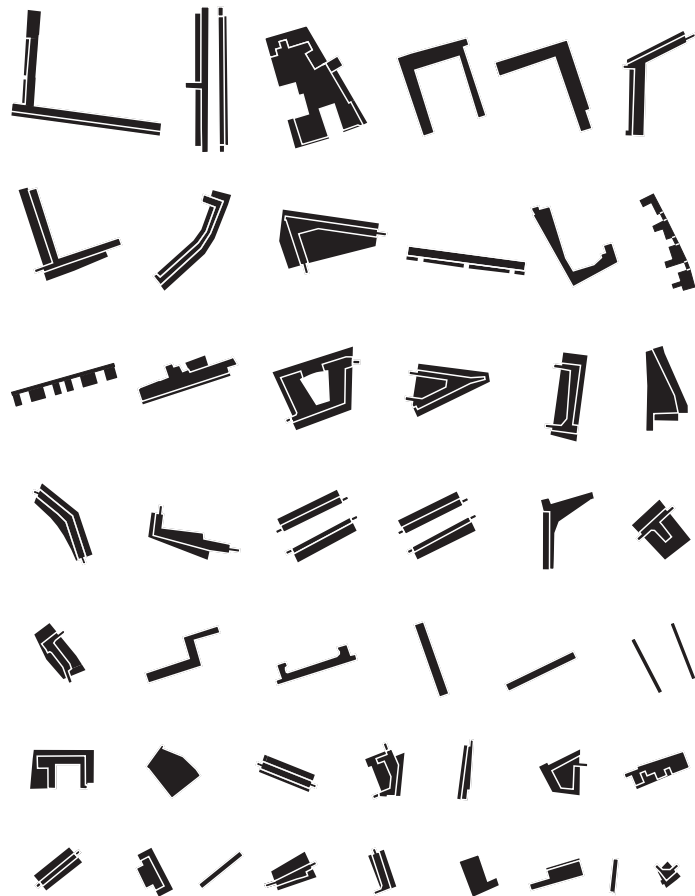
## Typen alledaagse expeditiehoven Types of Common Service Courts

De alledaagse blokken voor wonen, werken en winkelen bestaan uit meerdere kavels die in de loop van de tijd zijn volgebouwd. De kavels hebben een standaard portiekmaat van circa 15 meter breed en 11 meter diep. Bouwprojecten zijn ontwikkeld in een enkel- of veelvoud van deze portiekmaat. De buitencontouren van de blokken volgen de grote stedelijke infrastructuur. De ruimte in het hof wordt bepaald door de standaardafmeting van de expeditie-ruimte. Tussen deze twee contouren zijn de blokken op verschillende wijzen ingevuld, met tot in het expeditiehof doorstekende bedrijfs- en opslagruimtes. Hierdoor krijgt het hof steeds een andere vorm. We onderscheiden zes verschillende typen expeditiehoven, die op de volgende pagina's getoond worden.

Het hof is de resultante van de stedenbouwkundige regels van verkaveling, functies en toegangen, en wordt vormgegeven door architectonische uitwerkingen van poorten, knikken, hoeken, bedrijfsruimtes en achterpuien. Vaak is het expeditiehof niet meer dan een smalle ruimte, soms heeft het een rechte vorm, soms een knik. Deze binnenruimte is een resultante van de schetsen van De Jongh of Witteveen die de buitencontouren van de blokken vastlegden. De expeditiegevel heeft een functionele vormgeving, in een sequentie van achterdeuren en opslagruimtes en is vlakker en minder gevarieerd dan de voorgevel.

Common urban blocks that combine housing, workspaces and shops consist of several plots that were built up over time. The plots have a standard walk-up apartment building size of approximately 15 m wide and 11 m deep. Construction projects are developed in this or multiples of this size. The exterior contours of the blocks follow the major urban infrastructures. The space in the courtyard is determined by the standard size of the delivery lane. Between these two contours, the blocks are built in different ways, with business and storage space running on into service courts. Therefore courtyards all have different shapes. We distinguish six different types of service courts, which we will introduce on the following pages.

The service court is the result of urban design rules pertaining to subdivision, functions and entrances, shaped by the architectural development of gates, bends, corners, business spaces and back walls. Service courts are often no more than narrow spaces, sometimes straight, sometimes bent – an aftereffect of De Jongh and Witteveen's sketches, which set the exterior contours of urban blocks. The service court façades are functionally designed, comprising series of back doors and storage spaces, and are flatter and less varied than the front façades.



#### Overzicht hofvormen expeditiehoven

De Rotterdamse binnenstad heeft zo'n vijftig gemengde expeditiehoven. Het kleinste expeditieblok is het Delftsevaarthof met zo'n 40 bij 40 meter (rechtsonder), en het grootste is Wereldhaven van circa 400 bij 150 meter (linksboven).

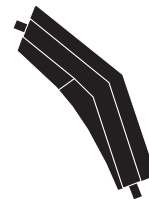
#### Overview service court shapes

The Rotterdam city centre has some 50 mixed service courts. The smallest is the Delftsevaarthof, which measures some 40 x 40 m (bottom right), and the largest is the Wereldhaven, of about 400 x 150 m (top left).

- 66 -

- 67 -

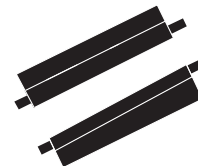
Enkel hof  
Single Courtyard



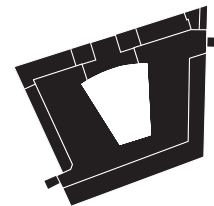
Hoekkavel hof  
Corner Plot Court



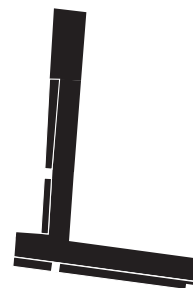
Dubbel hof  
Double Courtyard



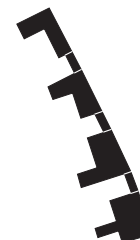
Voorzieningen hof  
Facilities Courtyard



Ensemble hof  
Ensemble Court



Opeengebroken hof  
Opened-Up Courtyard

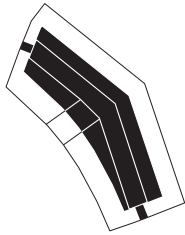


0 15



Verschillende hofvormen expeditiehoven  
Different service court shapes

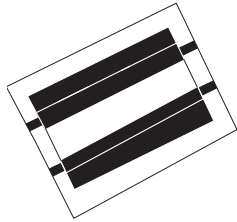
Enkel hof  
Single Courtyard



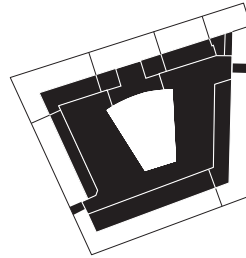
Hoekkavel hof  
Corner Plot Court



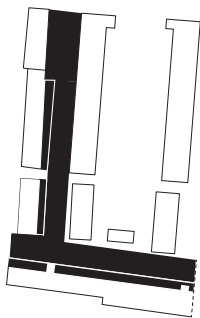
Dubbel hof  
Double Courtyard



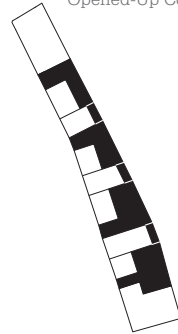
Voorzieningen hof  
Facilities Courtyard



Ensemble hof  
Ensemble Court



Opengedbroken hof  
Opened-Up Courtyard



Expeditieblokken opgedeeld in architectonische elementen  
Service court blocks divided in architectural elements

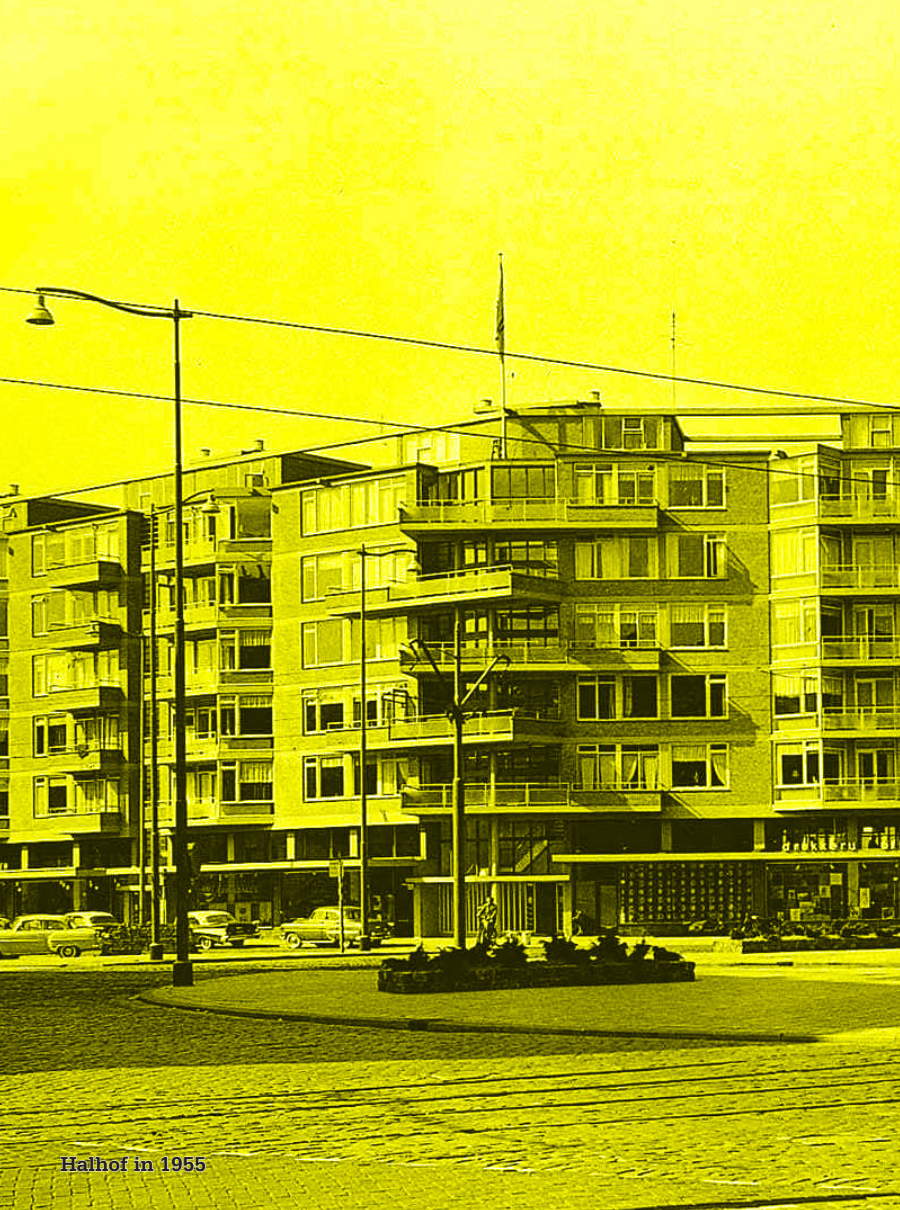
Al is de ruimtevorm van het expeditiehof min of meer 'ontstaan' als rest-ruimte tussen de stedenbouwkundige contouren van de brede boulevards en toeleveringsstraten, de uniformiteit van de gevelpuien laat zien dat de achterkant wel degelijk is ontworpen. In een aantal gevallen zien we zelfs een grotere eenheid in vormgeving aan de achterzijde van het hof dan aan de voorzijde, zoals bij het Pannekoekhof.

Ondanks dat de architectonische expressie van de voorgevel van het blok verschilt, hebben de gevels een grote samenhang, door het werken met standaardritmes en gevelgrids met doorlopende plinten, luifels en dakranden. Hoeken en kopgevels zijn soms uitgewerkt als bijzonder accent (zie p. 108) en soms als een hybride samenvoeging van twee architecturen, zoals bij de dwarsgevels van het Halhof (zie p. 122). Uitkomst is een staalkaart van architectonische oplossingen van meerdere auteurs, een collectief project dat zich toont in een samenhangend stadsbeeld. De in eerste instantie gewenste grootstedelijke uitstraling wordt in de loop der tijd gevat in een kleinschalige, humane architectuur. In vergelijking met de metropolitane bebouwing getekend door Witteveen, worden verdiepingshoogtes van de 'alledaagse' expeditieblokken lager, gevelgrids fijner en wordt in de uitwerking van de plintzone – met lage luifels en losstaande etalages – de monumentaliteit van het blok verzacht.

The spatial form of the service court more or less 'originated' as residual space between the urban contours of the wide boulevards and delivery lanes, but the uniformity of the façades shows that this 'backside' has actually been designed. In a number of cases we even see a greater unity of design of the courtyard elevations than of the front façades, as in the case of the Pannekoekhof.

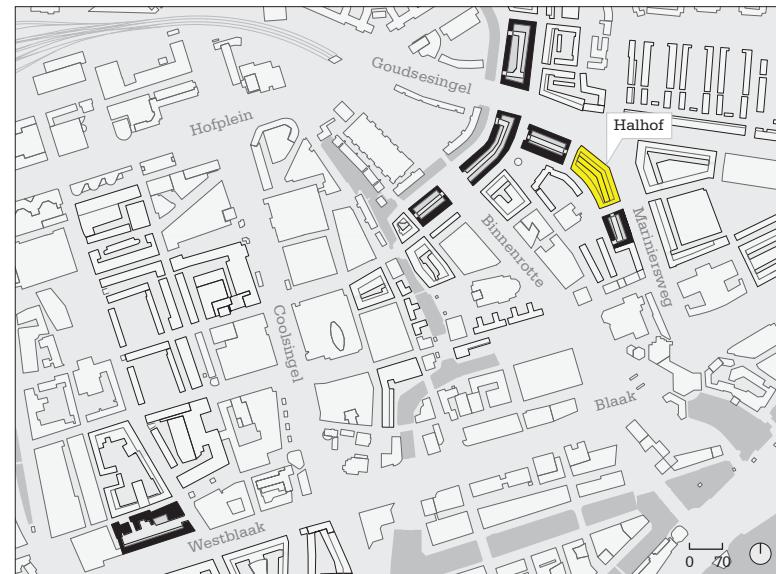
Despite the fact that the architectural expression of the front façades of the blocks varies, these façades have great coherence due to the use of standard rhythms and façade grids with continuous bases, canopies and eaves. Some corners and end walls are developed as special accents (see page 108) and some are hybrid combinations of two architectures, as in the case of the transverse façades of the Halhof (see page 122). The result is a whole range of architectural solutions by different authors, a collective project that manifests in a coherent cityscape. The initially desired metropolitan image is encapsulated over time in a small-scale, humane architecture. Compared with the metropolitan buildings drawn by Witteveen, the storey heights of 'common' service court blocks are reduced, façade grids are finer and the development of the base zones – with low canopies and free-standing shop windows – mitigates the monumentality of the block.





Halhof in 1955

- 71 -

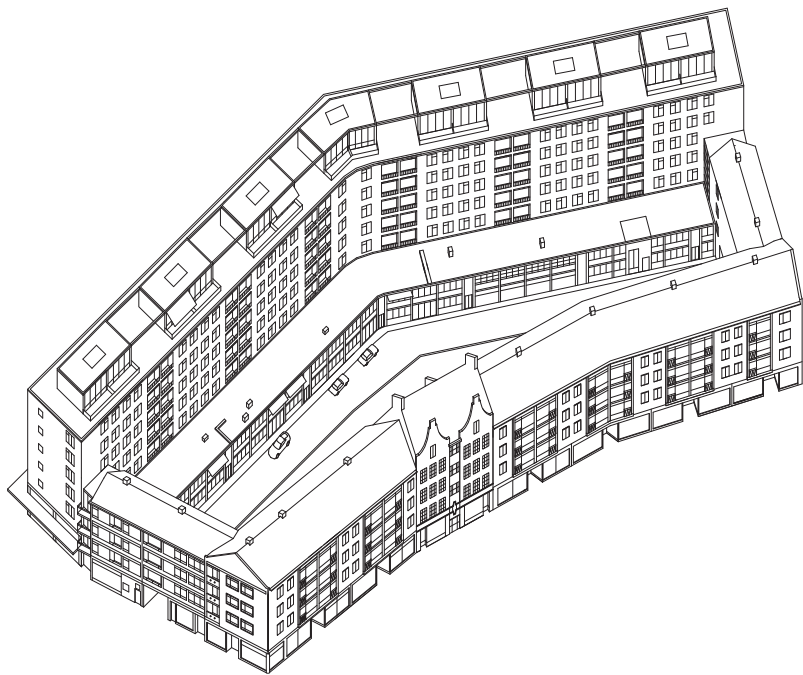


### Enkel hof

Het meest voorkomende expeditieblok is een langwerpig blok met een diepte van circa 50 meter met daarin een enkel hof. De lange zijde is gevuld met portiekgebouwen met de standaard-breedte van 15 meter. Aan de dwars-zijden van het blok bevinden zich portiekgebouwen met een afwijkende maat en plattegrond die als 'passtuk-ken' tussen de langsgevels geplaatst zijn. Ze hebben een lagere bouwhoogte en afwijkende materialisering en bevatten de poort die toegang geeft tot het hof.

### Single Courtyard

The most usual service court block is a long urban block with a depth of about 50 m containing a single courtyard. The long side is filled with walk-up apartment buildings with a standard width of 15 m. On the transverse sides are apartment buildings that have different measurements and floor plans, cut to size and placed between the long façades. They have a lower building height and different materialization and contain the gate that lends access to the courtyard.



- 72 -



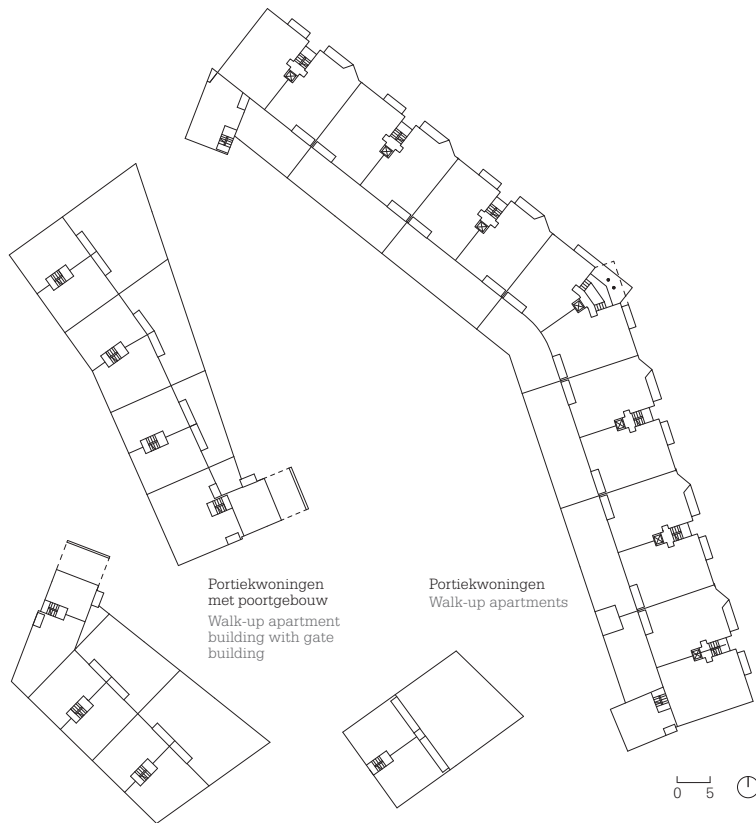
- 73 -

### Halhof

Een reeks van enkele hoven begeleidt de gekromde gevelwanden langs de Mariniersweg en de Meent, getekend door Witteveen en De Jongh, met enkele in het oog springende knikken. De blokken bestaan uit lange repeterende appartementengebouwen waarbij de hoeken worden gevormd doordat deze lange gevels een klein stukje de hoek omslaan. In deze hoeken bevinden zich afwijkende plattegronden en ook de poorten zijn hierin opgenomen. De architectuur van beide langsgevels vloeit in deze hoeken op een hybride manier in elkaar over. Het is niet duidelijk waar het ene gebouw begint en het andere eindigt.

### Halhof

A series of several courtyards accompanies the curved façades along the Mariniersweg and the Meent, drawn by Witteveen and De Jongh, with a few striking bends. The blocks consist of long, repeated apartment buildings, the corners are formed by the long façades turning a small part of the corner. The corners have different floor plans and also include gates. In the corners, the architecture of the two long façades merges in a hybrid way. It is not clear where one building starts and the other ends.

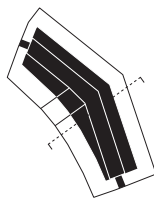


#### Architectonische elementen

Het enkele pand met de klokgevels is van Meischke en Schmidt (1942). Het woningbouwcomplex aan de Pannekoekstraat is ontworpen door Nefkens (1954) en het zevenlaagse complex met winkels aan de Mariniersweg is van Van den Broek en Bakema (1957).

#### Architectural elements

The single-storey building with the bell gables is by Meischke and Schmidt (1942). The housing complex on the Pannekoekstraat was designed by Nefkens (1954) and the seven-storey complex with shops on the Mariniersweg is by Van den Broek and Bakema (1957).



- 74 -



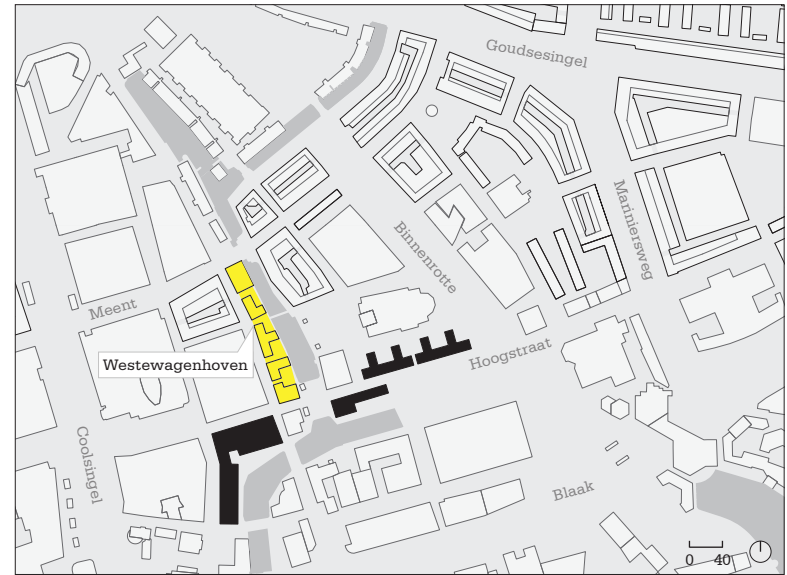
Het hof kent twee typen bedrijfsruimtes. Aan de Mariniersweg liggen dubbelhoge winkels met aan de achterzijde een splitlevel, die soms in gebruik is als winkel, en soms als kantoor en berging. Ook in de kelder is ruimte voor opslag. De hofgevels op de verdieping zijn open met glas en zonweringen. Aan de Pannekoekstraat zijn de winkels en restaurants slechts éénlaags met onderin een kelder. Hier bevinden zich aan de kant van het expeditiehof meestal keukens en bergingen en hebben de gevels een gesloten karakter.

There are two types of business premises in the courtyards. Along the Mariniersweg there are double-high retail spaces with split levels at the back that are sometimes used as shops and sometimes as offices and storage spaces. The cellars include storage space as well. The court façades on the first floor are open with lots of glass and sun blinds. On the Pannekoekstraat the shops and restaurants are only one storey high, with a cellar underneath. Here, on the side of the service courts, are mostly kitchens and storage spaces and the façades have a closed character.





Westewagenhoven in 1957



- 77 -

### Opengebroken hof

Varianten op het enkele hof ontstaan doordat de diepte van het blok breder of smaller wordt. Bij een geringere bouwdiepte ontstaat een opengebroken hof, waarbij het expeditiehof direct aan het openbare gebied komt te liggen. De portieken van de woningen die hier tussen de bedrijfsfuncties zijn bedacht hebben een entree aan de binnenzijde van het blok, dat opgeknijpt is in verschillende kleinere expeditiehoven. Ook de ruimtelijke opbouw wijkt af van het standaard rechthoekige blok, door een variatie aan lage en hoge volumes, waardoor een interessante ruimtelijke 'blokwerking' ontstaat.

### Opened-Up Courtyard

Variations on the single courtyard are created when the depth of the block is widened or narrowed. A reduced depth creates an opened-up courtyard, with the service court directly adjacent to the public space. The entrances to the staircases that access the dwellings projected here between the business functions are inside the urban blocks, which are cut up into several smaller service courts. Due to the variety of low and high volumes, the spatial structure also differs from that of the standard rectangular urban block and this creates an interesting spatial 'urban block effect'.



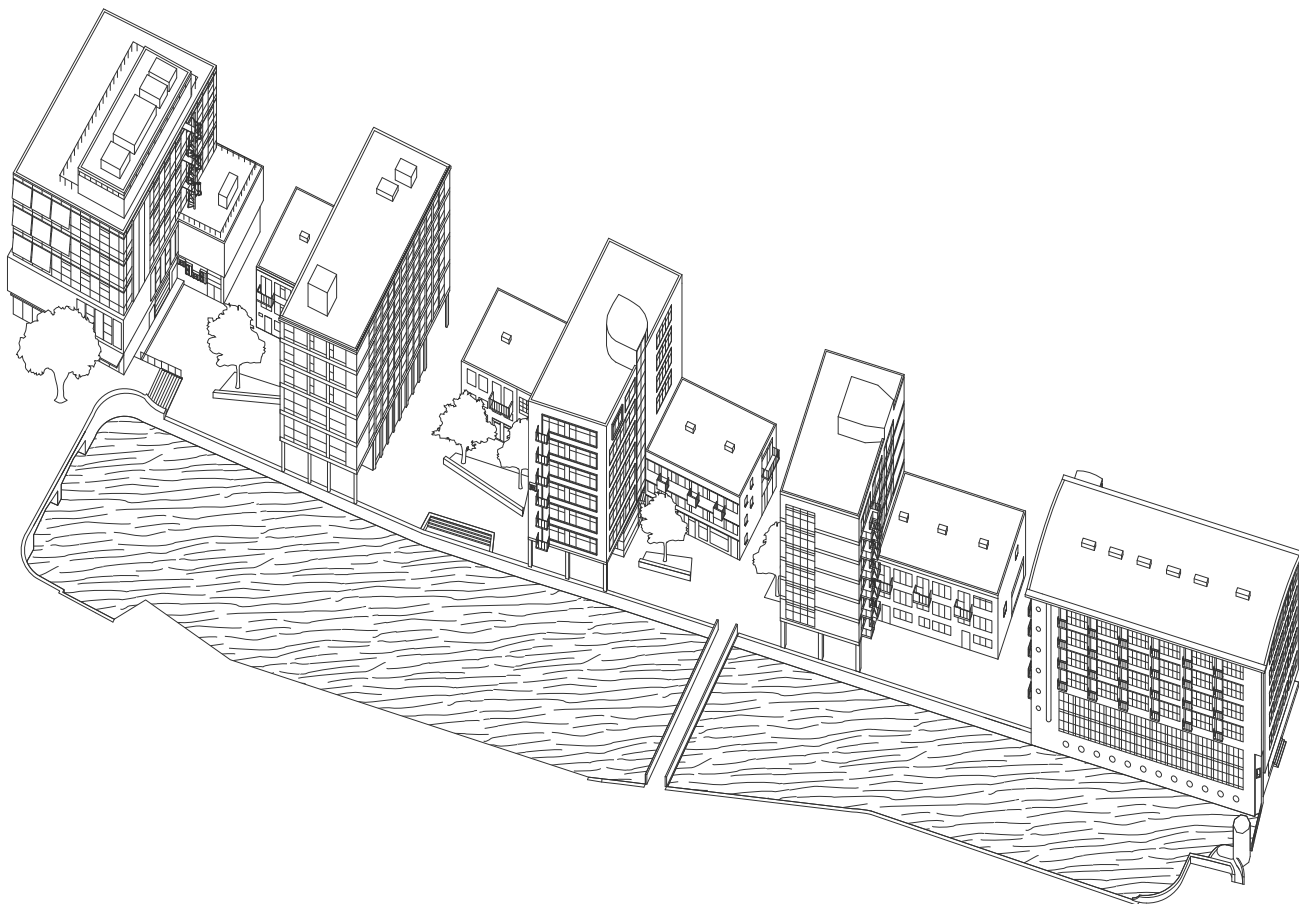
Westwagenvaart in 2018



## Westewagenhoven

De opengebroken hoven bevinden zich op een symbolische plek rondom de zestiende eeuwse Laurenskerk, het oudste gebouw van Rotterdam. Het stedenbouwkundige idee was om de kerk te 'omlijsten' met afwisselend lage en hoge bebouwing, waardoor interessante doorkijkjes zouden ontstaan. Er zijn twee typen opengebroken hoven gerealiseerd: de hoven die zich richten naar het zijschip van de kerk, namelijk het expeditieblok Grotekerkplein, en de hoven die zich openen naar het vaarwater van de Rotte, dit zijn de expeditiehoven aan het Zijl, Steiger en de hier beschreven hoven aan de Westewagenstraat. De entrees van de woningen liggen aan de Westewagenhoven en de poorten zijn vormgegeven als openingen onder de torens, die langs het water op kolommen staan.

The opened-up courtyards are situated in a symbolic spot, around the sixteenth-century Laurenskerk, the oldest building in Rotterdam. The urban design idea was to 'frame' the church with alternately low and high buildings to create interesting vistas. Two types of opened-up courtyards were realized: ones that face the nave of the church, like service court block Grotekerkplein, and ones that open onto the Rotte River, namely the service courts on the Zijl, the Steiger and the courtyards on the Westewagenstraat described here. The entrances to the dwellings are on the Westewagenhoven and the gates are designed as openings beneath towers that stand on columns on the waterfront.

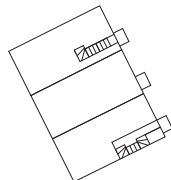
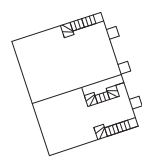
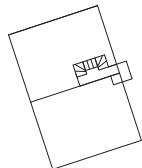
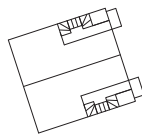
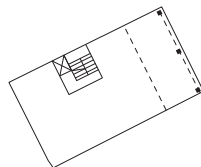
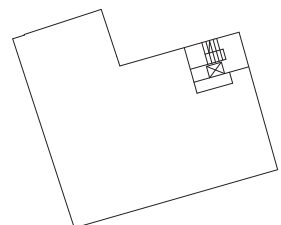




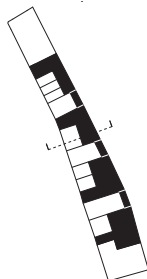
Kopgebouwen  
End buildings

Kantoorstorens met poorten  
High-rise office buildings  
with gates

Tussenbebouwing met woningen  
Intermediate building  
with dwellings



0 4



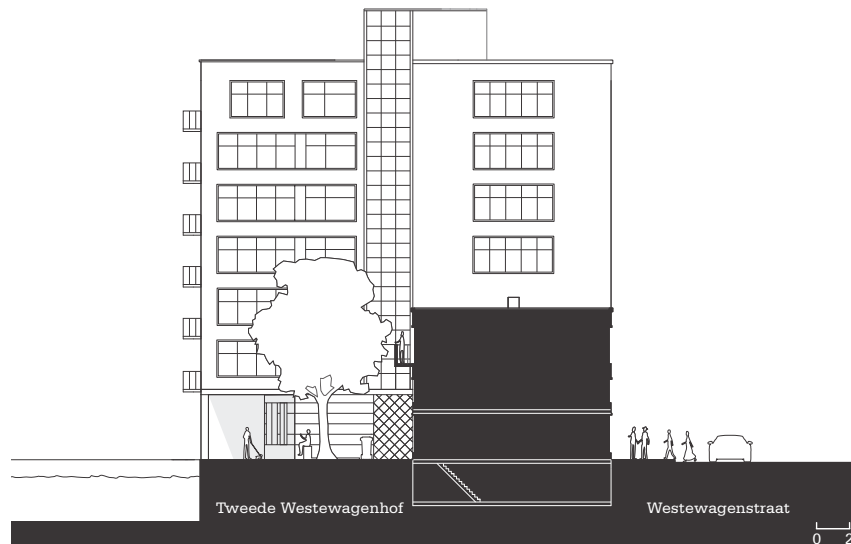
#### Architectonische elementen

De tweelaagse tussenbebouwing met winkels en woningen is van P.A. van Loon (1953), en J.A. Klijne (1953). De zeven lagen tellende kantoorstorens zijn van Van Tijen en Maaskant (1954), Bodt (1954) en Zoon (1955). De strook wordt ingekaderd door twee alzijdige kopgebouwen, waaronder het kantoor- en woongebouw De Nederlanden 1845 van Dudok (1942) en het voormalige Huf warenhuis van Van den Broek en Bakema (1954).

#### Architectural elements

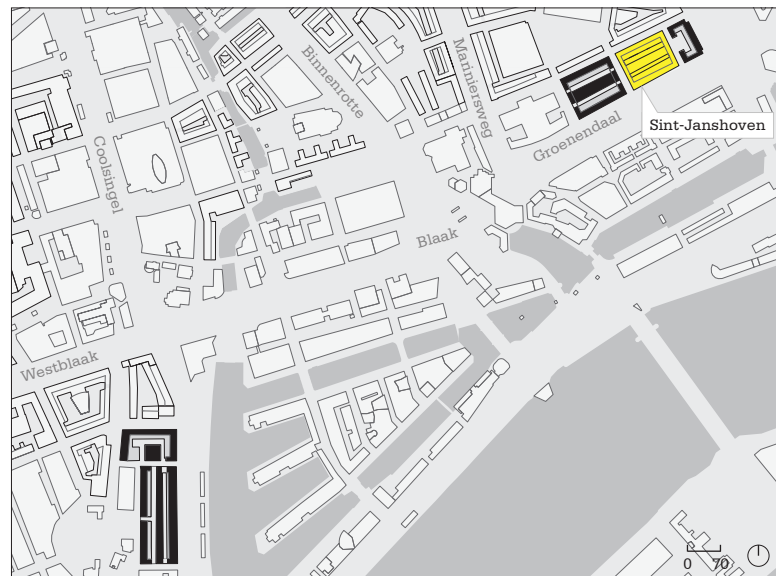
The two-storey development with shops and dwellings is by P.A. van Loon (1953) and J.A. Klijne (1953). The seven-storey office towers are by Van Tijen and Maaskant (1954), Bodt (1954) and Zoon (1955). The strip is framed by two-sided end buildings, including the office and residential building De Nederlanden 1845 by Dudok (1942) and the former Huf department store by Van den Broek and Bakema (1954).

- 82 -



De bedrijfsruimtes bevinden zich alleen onder de lage tussenstukken en steken niet het hof in. Hierdoor zijn ondiepe winkelruimtes ontstaan die in gebruik zijn genomen als kapsalon, wijnbar of restaurant. De achtergevels hebben glaspuiken maar de ramen zijn dichtgeplakt. Deze bedrijfsruimtes zijn éénlaags en hebben onderin een kelder voor opslag. Hoewel de Westewagenhoven ooit zijn ontworpen als wandelweg langs het water, zijn ze jarenlang gebruikt als parkeerplaats. Een aantal jaar geleden is de openbare ruimte opnieuw ingericht met groen en zitgelegenheiten. Onlangs is een groot deel van de oorspronkelijke bebouwing gesloopt en zal worden vervangen door nieuwbouw.

The business spaces located beneath the low, in-between sections do not protrude into the courtyard. The resulting retail spaces, of modest depth, are used as hairdressing salons, wine bars or restaurants. The back walls have glass façades, but the windows are glued shut. These business spaces are one-storeyed, with storage cellars below them. Although the Westewagenhoven were once designed to allow walks along the waterfront, they were used as car parks for a long time. A couple of years ago, the public space was redesigned, introducing greenery and seating. Recently, a large number of the original buildings have been demolished and will be replaced by new ones.



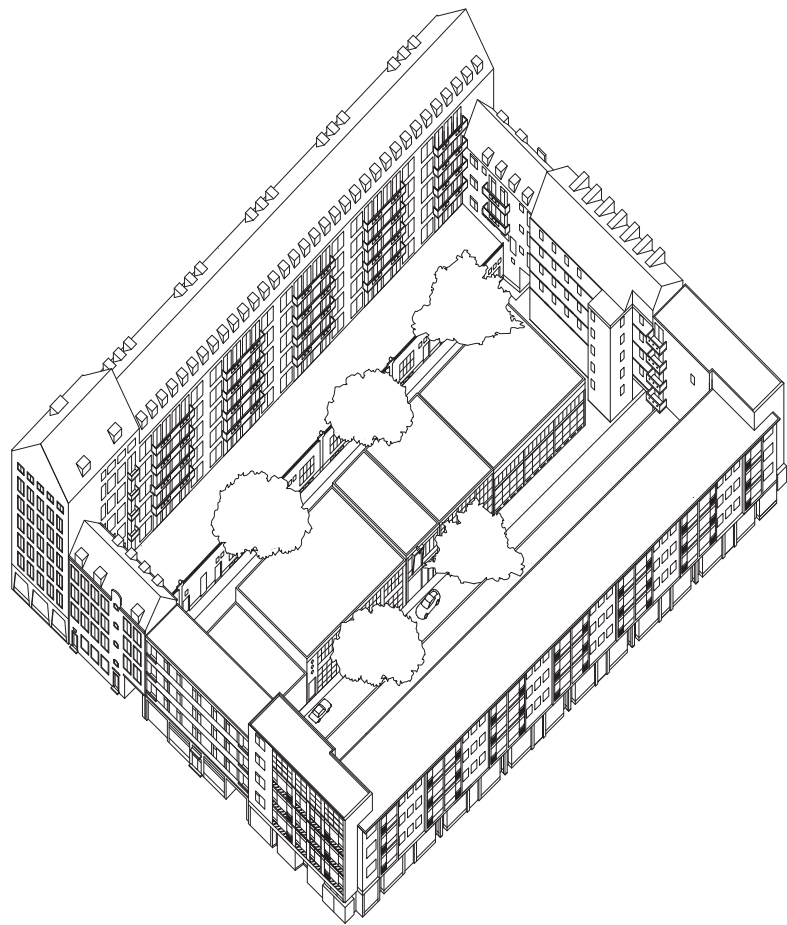
- 85 -

### Dubbel hof

Op een aantal plekken in de stad heeft het enkele expeditiehof een grotere blokdiepte gekregen. Door het niet goed aansluiten van de blokverkaveling op de grote boulevards rondom is een extra diepe 'restmaat' ontstaan. De blokdiepte wordt hier opgevuld met een tussenvolume, ontsloten door een dubbel hof. Dat is het geval bij de Sint-Janshoven en de Goudsewagenvelden.

### Double Courtyard

At a couple of places in the city, there are single service courts with a greater block depth. Here, the subdivision of urban blocks does not connect well to the surrounding major boulevards, which results in an extra deep 'residual plot'. The block depth is filled in with intermediate volumes, accessed by a double courtyard. This is the case in the Sint-Janshoven and in the Goudsewagenvelden.



- 86 -



- 87 -

### Sint-Janshoven

Dubbele hoven hebben twee parallelle expeditiehoven, met daartussenin geklemd een bedrijvenstrook die weer is onderverdeeld in verschillende kavels. De langsgevels van het hier getoonde Sint-Janshof zijn twee lange repeterende appartementengebouwen met elk een eigen architectuur en bouwhoogte. In de dwarsgevels van het blok liggen in totaal vier poorten. Twee poorten zijn onderdeel van het langgerekte portiekgebouw aan de Hoogstraat. De twee andere poorten zijn gevat in kleine tussengebouwen met een eigen architectuur.

### Sint-Janshoven

Double courtyards consist of two parallel service courts with a business strip divided into different plots stuck between them. The long façades of the Sint-Janshof shown here comprise two long repeating apartment buildings, each with their own architecture and building height. There are a total of four gates in the urban block's transverse façades. Two gates are part of the long walk-up apartment building on the Hoogstraat. The other two gates are set in small intermediate buildings with their own architecture.





In dit hof zijn drie soorten bedrijfsruimtes te vinden. Aan het Groenendaal liggen tweelaagse bedrijfsruimtes, met op de begane grond een ruimte voor kantoren, winkels en restaurants en in de kelder een ruimte voor opslag. Aan de Hoogstraat zijn de panden éénlaags, met achterin en in de kelder ruimte voor opslag.

There are three types of business premises in this courtyard. Groenendaal has two-storey business spaces, with space for offices, shops and restaurants on the ground floor and storage space in the cellar. The buildings on Hoogstraat have one storey, with storage space at the back and in the cellar. Both types of business spaces have a closed façade

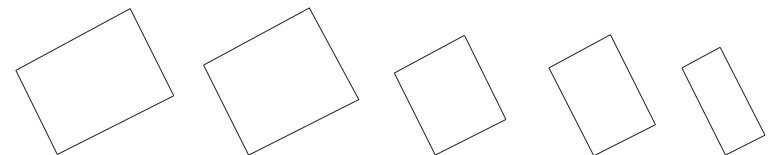
Beide typen bedrijfsruimtes hebben aan de hofzijde een gesloten gevel. De tussenliggende bedrijvenstrook, waar zich onder andere een garage-werkplaats, fysiotherapiepraktijk en opslagruimte bevinden, is vaak twee lagen hoog met onderin een kelder en heeft hoge open gevels naar beide expeditiehoven toe. De entrees liggen aan het Tweede Sint-Janshof.

on the side of the courtyard. The intermediate commercial strip, which also includes a garage workshop, physiotherapy practice and storage space, is mostly two storeys high with a cellar underneath and high, open façades oriented towards the two service courts. The entrances are on the Tweede Sint-Janshof.

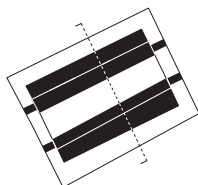
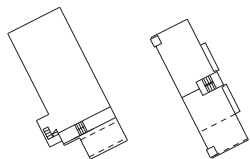
Portiekwoningen  
met poortgebouwen  
Walk-up apartment  
building with gate  
buildings

Portiekwoningen  
Walk-up apartments

Bedrijfsruimtes  
Business premises

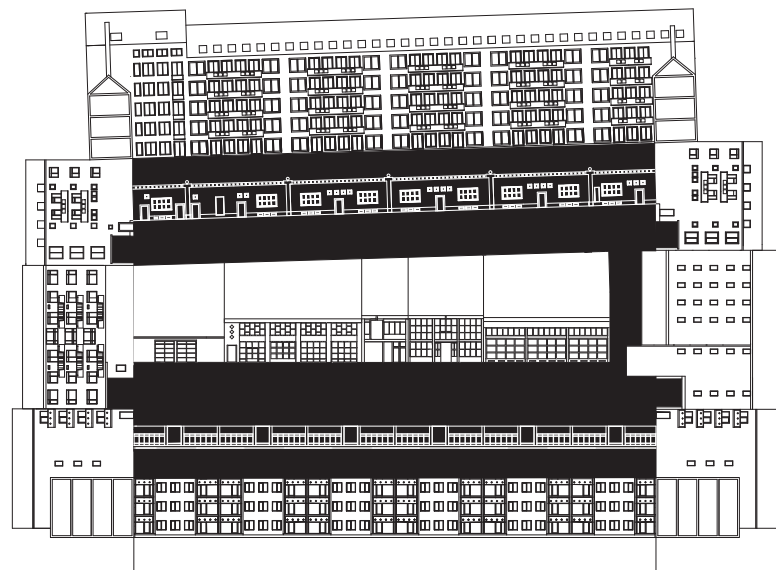


Poortgebouwen  
Gate buildings



- 90 -

- 91 -

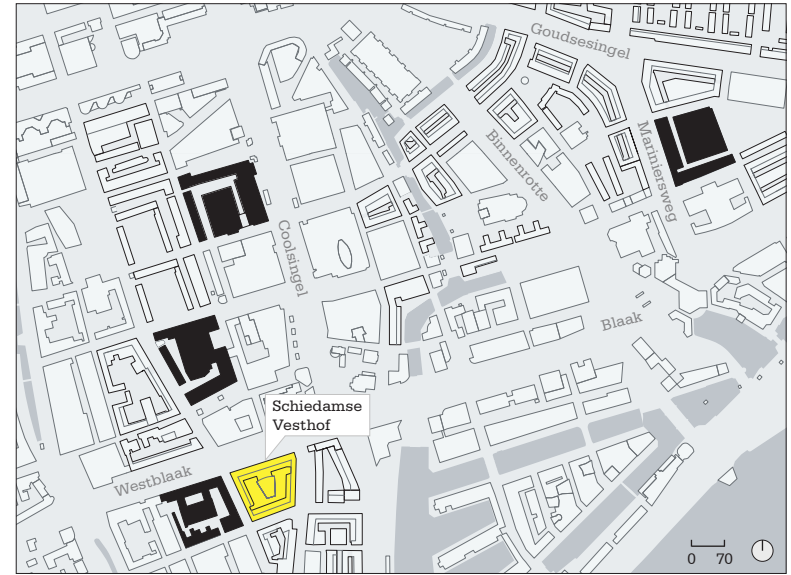


#### Architectonische elementen

Het zeslaagse woningbouwcomplex met kantoren en winkels aan het Groenendaal is van Hendriks, Van der Sluys en Van den Bosch (1949). Het vierlaagse woongebouw met winkels aan de Hoogstraat is ontworpen door Nefkens (1955). De beide poortgebouwen zijn ontworpen door Fiolet (1956). De bedrijfsruimtes tussen de twee expeditiehoven zijn van Margry en Jacobs (1952), Fiolet (1956), Herlaer (1962) en Hoogenstraten (1964).

#### Architectural elements

The six-storey housing complex with offices and shops on the Groenendaal is by Hendriks, Van der Sluys and Van den Bosch (1949). The four-storey residential building with shops on the Hoogstraat was designed by Nefkens (1955). Both gate buildings were designed by Fiolet (1956). The business spaces between the two service courts are by Margry and Jacobs (1952), Fiolet (1956), Herlaer (1962) and Hoogenstraten (1964).



- 93 -

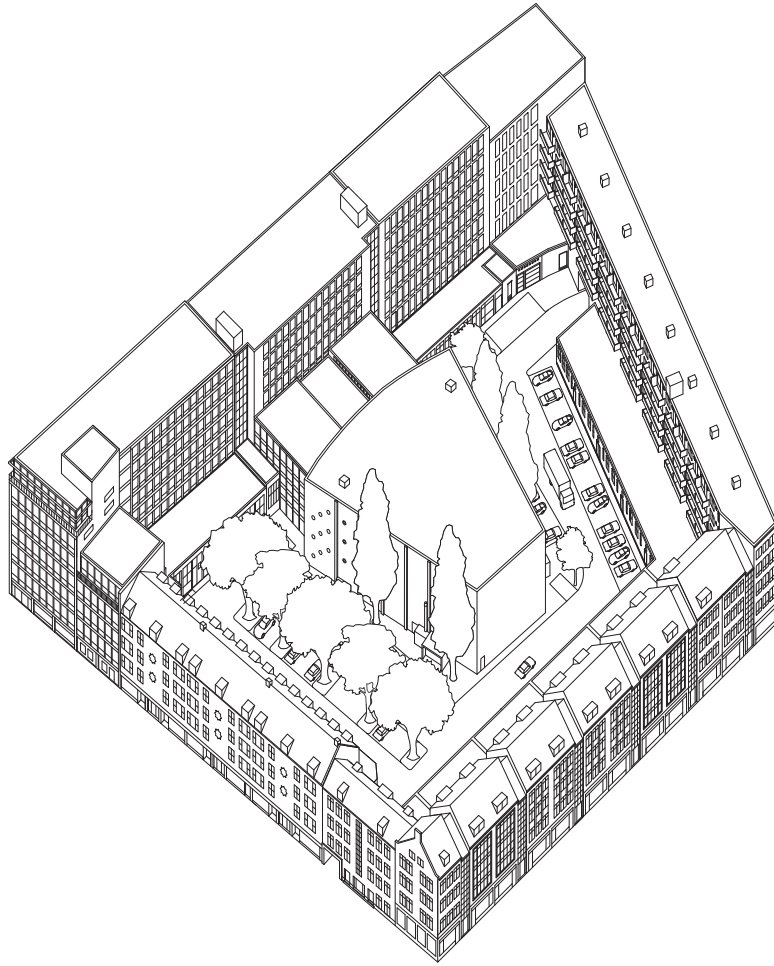
### Voorzieningen hof

Voorzieningen hoven hebben een grote diepte, waarin functies zoals een bioscoop, theaterzaal of school zijn opgenomen. In latere realisaties van dit type blok zien we in de hoven vooral parkeergarages verschijnen, waardoor het hof volgebouwd raakt en de variatie aan stedelijke functies en gebruiken verdwijnt. Deze hoven kennen een diversiteit aan vormen doordat het expeditiehof zich om de ingestoken voorziening heen vouwt.

### Facilities Courtyard

Facilities courts have a lot of depth, to include functions such as cinemas, theatres or schools. Later realizations of this type of urban block often have multi-storey car parks in their courtyards; they are covered with buildings and thus the variety of urban functions and uses disappears. These courtyards have divergent forms, because the service courts envelop the inserted facility.





- 94 -

- 95 -

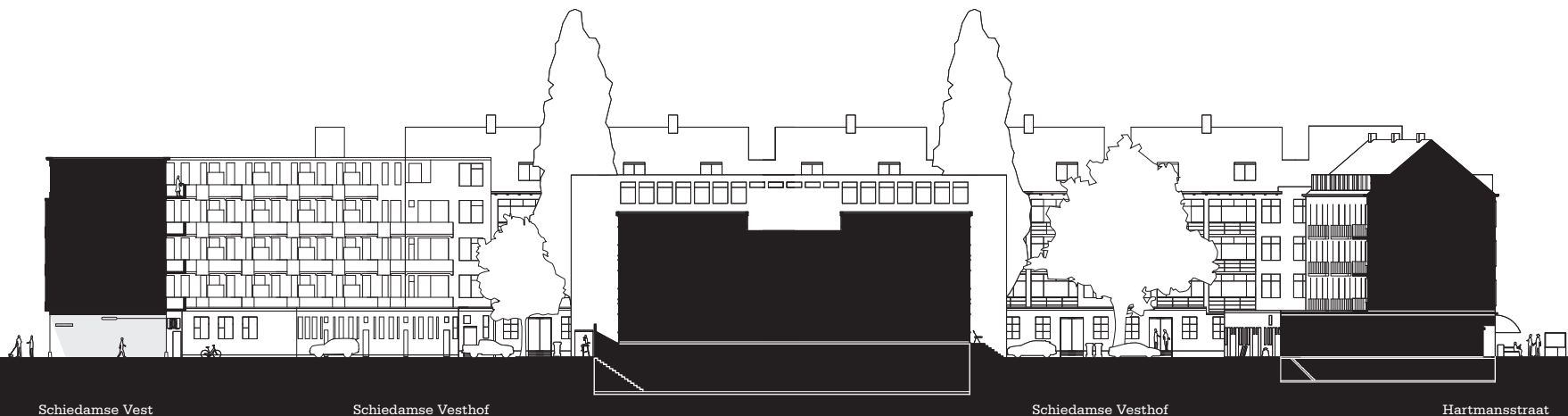


### Schiedamse Vesthof

In het hier getoonde Schiedamse Vesthof is een bioscoop opgenomen, met daaronder een aparte zaal met entree aan het hof, vroeger in gebruik als dancing Tabaris. De noordzijde van het hof wordt begrensd door een zeven lagen hoge kantorenwand. De gevels daarvan zijn gevat in een neutraal gevelraster. Aan de overige zijden liggen vierlaagse portiek-gebouwen, uitgevoerd in baksteen, met zowel zadel- als platte daken en zowel uitkragende balkons als loggia's aan de achterzijde.

### Schiedamse Vesthof

The Schiedamse Vesthof contains a cinema with underneath it a separate hall that is accessible via the courtyard and was formerly used as dancing Tabaris. The north side of the courtyard is bordered by a seven-storey office building with a front encased in neutral façade grids. On the other sides there are four-storey walk-up apartment buildings, made of brick, with both saddle and flat roofs and both cantilevered balconies and loggias at the back.



Schiedamse Vest

Schiedamse Vesthof

Schiedamse Vesthof

Hartmansstraat

0 2

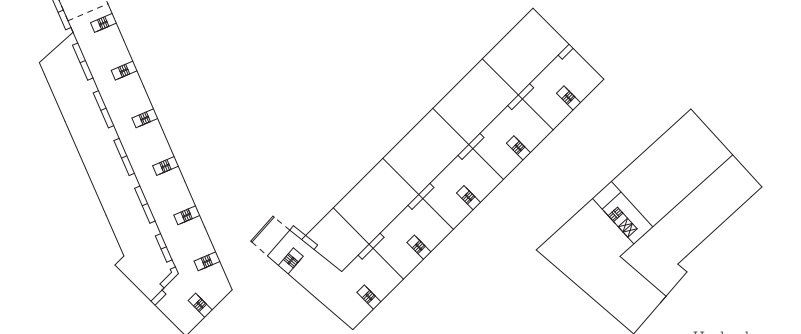
Alle bedrijfsruimtes zijn éénlaags en steken ongeveer even ver het hof in. De gevels van de bedrijfsruimtes aan de noordzijde bestaan voor een groot deel uit glas en worden gebruikt als kantoor. De overige achterkanten zijn meer gesloten en worden 'gedecoreerd' door airconditioners en afvoerpijpen.

All of the business spaces have one storey and protrude about the same distance into the courtyard. The façades of the business spaces on the north side are largely made of glass and they are used as offices. The other rear elevations are more closed and adorned by air conditioners and drainpipes.

Deze ruimtes aan het expeditiehof worden gebruikt als keukens of bergingen. Een poort is onderdeel van het langgerekte woongebouw aan de westzijde en de andere poort is opgenomen in het woongebouw aan de zuidzijde van het hof, waarbij het poortgebouw de hoek omslaat.

These spaces along the service courts are used as kitchens or storage space. One gate is part of the long residential building on the west side and the other is included in the residential building on the south side of the courtyard, with the gate building turning the corner.

Portiekwoningen  
met poortgebouw  
Walk-up apartment  
building with gate  
building



Hoekgebouw  
Corner building

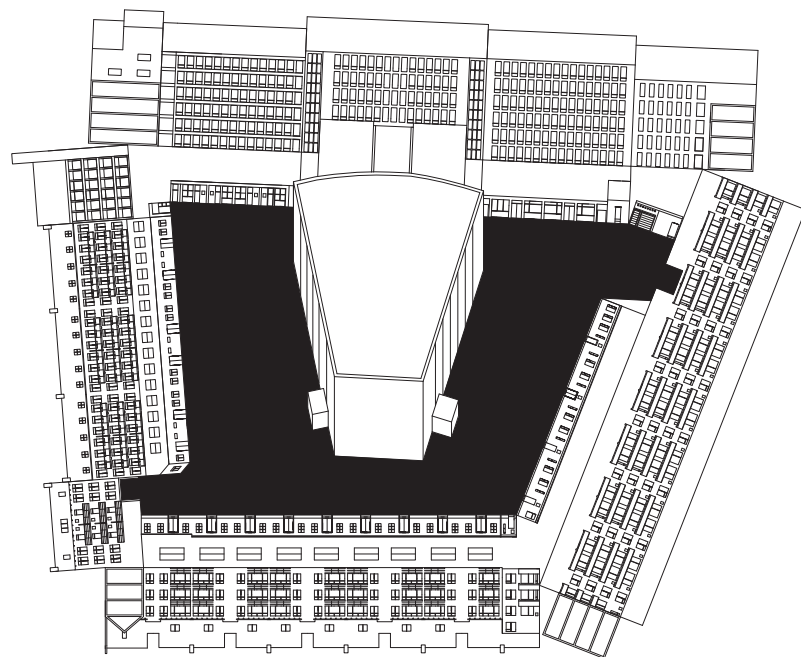
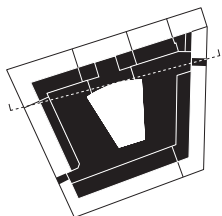
- 98 -

Portiekwoningen  
Walk-up apartments

Tussenbebouwing met kantoren  
Intermediate building with offices



Voorzieningenblok  
Facilities block



- 66 -



#### Architectonische elementen

De vierlaagse woningbouw met winkels aan de zuidzijde is van Lockhorst en Overeijnder (1950). De woningbouw aan de westzijde is van Hendriks, Van der Sluys en Van den Bosch (1952). De noordwand van het hof bestaat uit zevenlaagse kantoorgebouwen, twee van Hendriks, Van der Sluys en Van den Bosch (1955), een van Nefkens (1956), en een kantoorgebouw met het Scala Theater (de huidige bioscoop Cinerama) van Lette (1957) en een bankgebouw van de Kraaijvangers (1961).

#### Architectural elements

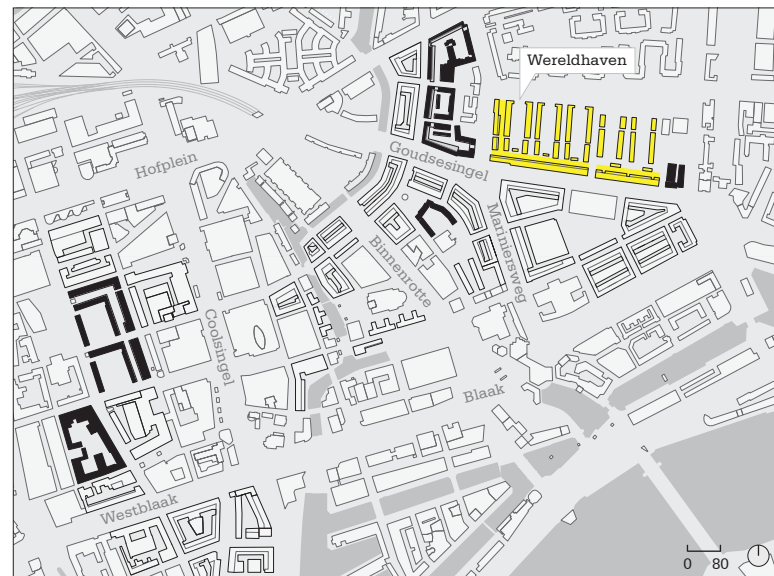
The four-storey residential building with shops on the south side is by Lockhorst and Overeijnder (1950). The housing on the west side is by Hendriks, Van der Sluys and Van den Bosch (1952). The north wall of the courtyard consists of seven-storey office buildings, two by Hendriks, Van der Sluys and Van den Bosch (1955), one by Nefkens (1956) and an office building including the Scala Theater (currently Cinerama cinema) by Lette (1957) and a bank building by the Kraaijvangers (1961).





Wereldhaven in 1949

- 101 -



### Ensemble hof

De grote diepte van het bouwblok wordt in het ensemble hof benut voor het differentiëren van het maaiveld. Expeditiehoven en parkeerplaatsen worden gecombineerd met tuinen, parken of speeltuinen. Sommige hoven zijn ontstaan als een toevallige samenvoeging van vooroorlogse en naoorlogse bebouwing. Andere zijn als een stedelijk project ontworpen, met verschillende blok- en woningtypen en bijzondere sequenties en schakelruimtes tussen openbaar en privaat. In een van de voorbeelden schakelen de foyers op de hoeken van de Lijnbaanflats het groene hof aan de stenige expeditiestraat.

### Ensemble Court

The ensemble court uses the ample depth of the urban block to differentiate the ground level. Service courts and parking spaces are combined with gardens, parks or playgrounds. Some courtyards were created by casual mergers of pre-war and post-war buildings. Others were designed as urban projects, including different urban block and housing types, special sequences and spaces that connect the public and the private. In one of the examples, the foyers at the corners of the Lijnbaan apartment buildings link a green courtyard to a stony delivery lane.

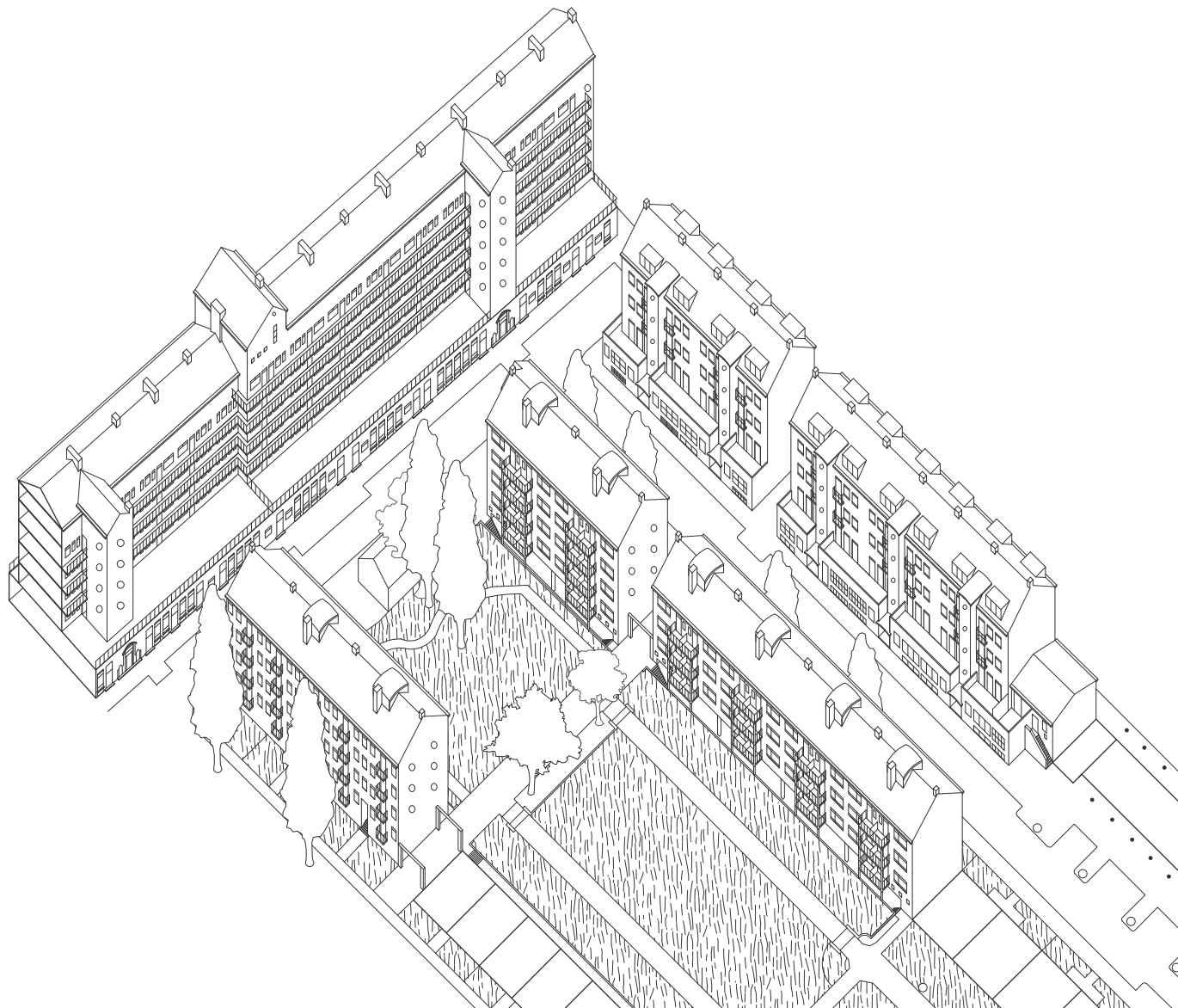




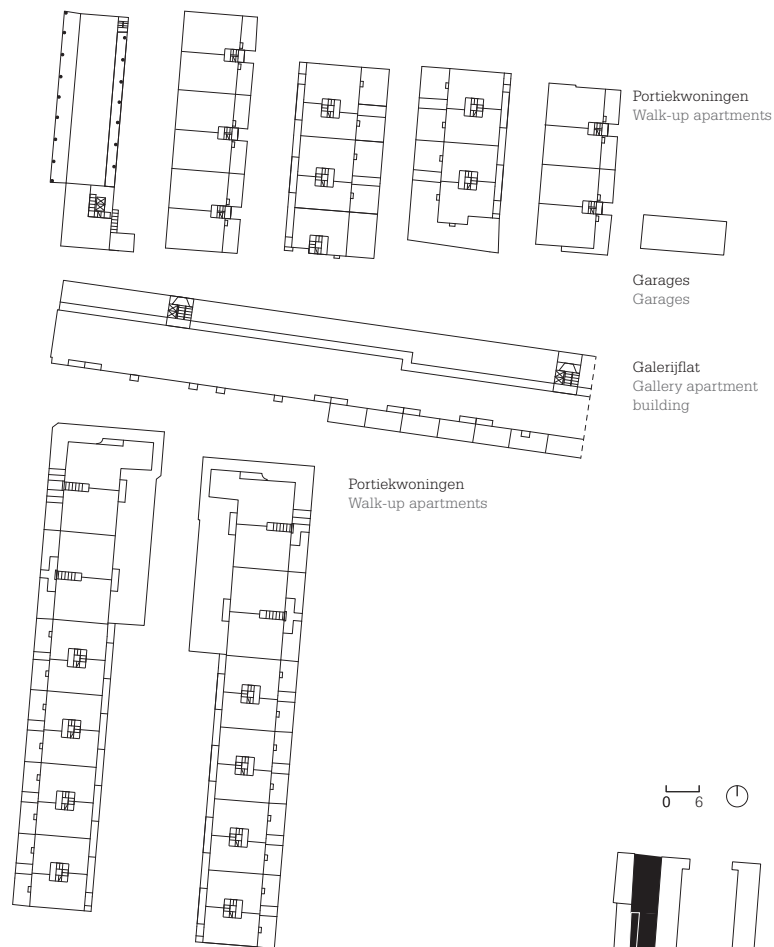
## Wereldhaven

Wereldhaven bestaat uit bouwvolumes van verschillende grootte, die een groen hof omsluiten. De woningen worden ontsloten door expressieve portieken aan de expeditiestraat, waardoor deze ruimte een gemengd woon- en werkkarakter krijgt. Er is in dit project een grote variëteit aan buitenruimtes te vinden: private terrassen boven de winkels aan de Goudsesingel en op de hoger gelegen terugspringende gebouwdelen, veranda's met colonnades aan de groene binnenhoven, loggia's en Franse balkons en collectieve terrassen aan de expeditiestraat. De collectieve terrassen boven de bedrijfsruimtes vormen een bijzondere ruimte in de route van straat naar woning.

The Wereldhaven consists of building volumes of different sizes that enclose a green courtyard. The dwellings are accessed by expressive staircases on the delivery lane, which gives this area a mixed live-work character. The project boasts a wide variety of outdoor spaces: private terraces over the shops on the Goudsesingel and on raised, receding building sections; verandas with colonnades on the green courtyards, loggias, French balconies and collective terraces on the delivery lane. The collective terraces atop the business spaces form a special space in the route from street to home.





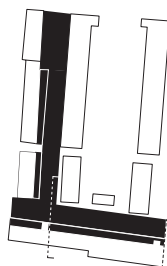


#### Architectonische elementen

Wereldhaven is tijdens de oorlog ontworpen door Jan Wils (1942) en gerealiseerd naar het stedenbouwkundig plan van Witteveen.

#### Architectural elements

Wereldhaven was designed by architect Jan Wils (1942) and realized during the war in accordance with Witteveen's urban plan.



- 106 -



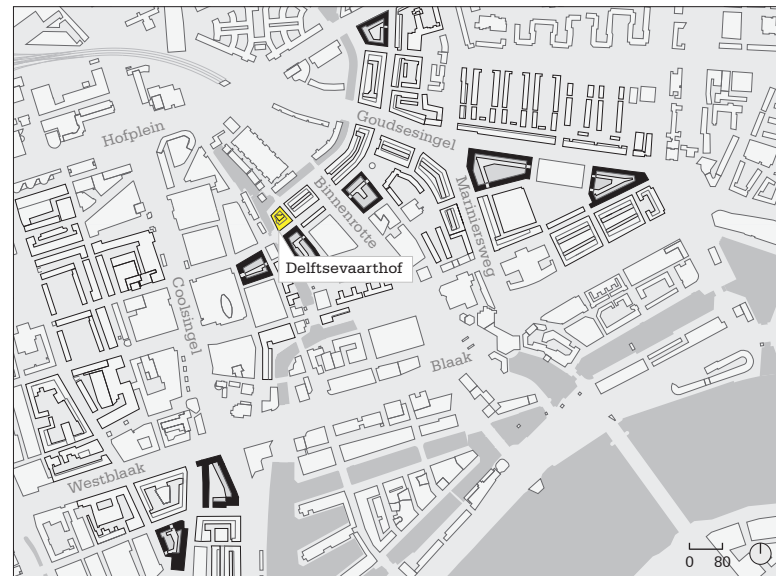
De bedrijfsruimtes in dit project hebben aan de achterzijde één laag die gebruikt wordt als kantoor of magazijn met daaronder een kelder met opslagruimte. Ondanks dat er veel ramen zijn opgenomen in de expeditiestraat, ontstaat een gesloten indruk omdat deze zijn dichtgeplakt. Het is het enige voorbeeld waar de daken van de bedrijfsruimtes worden gebruikt als terrassen. Aan de voorzijde zijn ze in gebruik als privé-terras en aan de achterzijde als collectief terras – ingericht met plantenbakken en picknicktafels – met entrees tot woningen.

The business spaces in this project have one storey at the back that is used as an office or warehouse, with a cellar with storage space below it. Despite the fact that the delivery lane includes a lot of windows, it has an uninviting air, because they are all glued shut. This is the only example in which the roofs of business spaces are used as terraces. At the front they are used as private terraces and at the back as collective terraces – furnished with planters and picnic tables – with entrances to the dwellings.



Delftsevaarthof in 1955

- 109 -

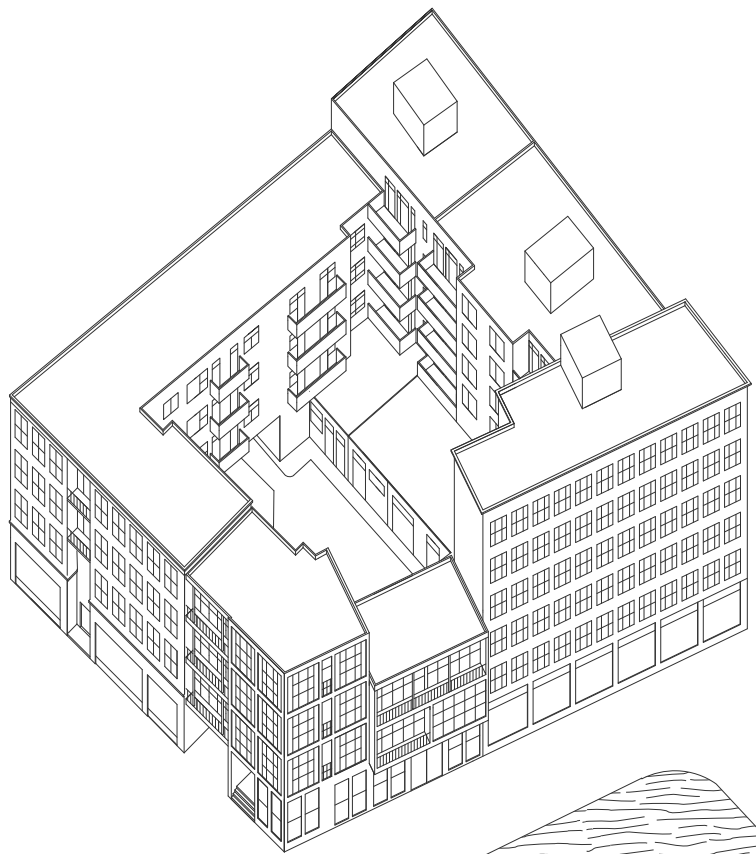


### Hoekkavel hof

Bij dit type is geen sprake van standaardmaten maar van specifieke invullingen. De bouwkavels zijn niet regelmatig en de hoekgevels van dit blok zijn alzijdig. De plattegronden van de hoekappartementen richten zich op beide aangrenzende straten. De achterzijde is per pand vormgegeven en kent daardoor een individuele expressie, die vaak afstemming en eenheid mist. Voorbeelden van dit soort expeditieblokken vinden we vooral langs de Meent, maar hoekkavels functioneren ook als sluitstukken van de grotere expeditieblokken langs de Rotterdamse verkeersboulevards.

### Corner Plot Court

Rather than standard-sized, this type is individually interpreted. The building plots are irregular and the corner façades of this urban block are many-sided. The floor plans of the corner apartments are oriented towards the two adjacent streets. The rear elevation is designed per building and the resulting individual expression often leads to a lack of coordination and unity. Examples of this type of service court block can be found mainly along the Meent, but corner plots also function as the final pieces of larger service court blocks along Rotterdam's traffic boulevards.



- 110 -

- 111 -



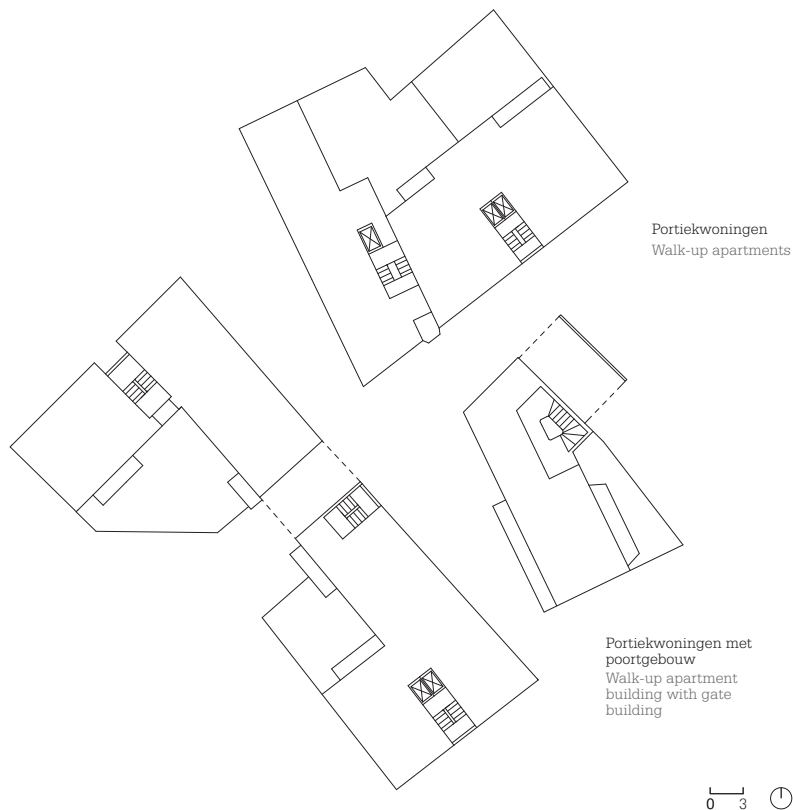
### Delftsevaarthof

De hoven die worden ingekaderd door hoekkavels kennen een grote variatie aan woning- en bedrijfstypen. Binnen de onregelmatige kavelform zijn specifieke plattegrondinvullingen ontworpen, die de hoekpositie uitbuiten. Het Delftsevaarthof bestaat uit drie verschillende gebouwen met elk een eigen architectuur die ook in het hof wordt doorgezet. De vorm van het expeditiehof in de hoekkavel hoven is onregelmatig. In het Delftsevaarthof zijn de gevelwanden voorzien van per bouwproject vormgegeven balkons, loggia's en trappenhuisen.

### Delftsevaarthof

Courtyards framed by corner plots have a wide variety of dwelling and business space types. The floor plans, which are specifically designed to fit the inside irregular plot shapes, make the most of the corner location. Delftsevaarthof consists of three different buildings, each with its own architecture that continues in the courtyards. The shapes of service courts on corner plots are irregular. On the Delftsevaarthof, façades feature balconies, loggias and staircases that are designed per construction project.





#### Architectonische elementen

Kantoorgebouw Stolk, dat aan beide zijden grenst aan de Delftsevaart, is van de hand van Van Tijen en Maaskant (1952), het woongebouw op de hoek van de Meent en de Delftsevaart van Klijn (1955) en het U-vormige complex tussen de Meent, Oppert en Delftsevaart – bestaande uit twee, in hoogte verschillende delen – is ontworpen door Hooykaas, Van Veen en De Jong (1953).

#### Architectural elements

Office building Stolk, flanked on both sides by the Delftsevaart, is by Van Tijen and Maaskant (1952), the residential building on the corner of Meent and Delftsevaart by Klijn (1955) and the U-shaped complex between Meent, Oppert and Delftsevaart – consisting of two parts that differ in height – was designed by Hooykaas, Van Veen and De Jong (1953).



De bedrijfsruimtes liggen iets verhoogd ten opzichte van het hof en zijn onderkelderd. Sommige bedrijfsruimtes zijn aan de hofzijde in gebruik als berging en hebben geen ramen, andere als restaurant en hebben een open gevel aan het expeditiehof. De poorten zijn onderdeel van de plintcompositie van de hoekgebouwen. Blikvangers aan de voorzijde zijn de alzijdige hoeken met bijzondere hoekaccenten, de uitkragende balkons en natuurstenen plinten met gedecoreerde portiekentrees.

The business spaces are slightly raised relative to the courtyard and have cellars. On the courtyard side, some business spaces that have no windows are used for storage; others are used as restaurants and have façades that open onto the service courts. The gates are included in the base compositions of the corner buildings. Eye-catchers in the front include the many-sided corners with special accents, corbelled balconies and stone bases with decorated entrances.



Wereldhaven: Goudsesingel





Lijnbaan: Joost Banckertsplaats



Wereldhaven: Leopoldstraat









Eerste Goudsewagenhof: Goudsesingel



Eerste Goudsewagenhof: Goudsesingel



## Poortgebouwen Gate Buildings

De zogenoemde 'poortgebouwen' die toegang geven tot de expeditiehoven vormen de verbinding tussen de formele en informele stedelijke ruimtes in de binnenstad. De poort zelf is in het Basisplan beschreven als 'overbouwde inrijpoort', een onuitsproken element dat zich onopvallend voegt in het ritme van penanten, waartussen etalages en portiekentrees als blikvanger fungeren. Het idee van de *porte-cochère* als architectonisch accent van het gebouw, zoals in Plan C, wordt hier duidelijk verlaten. De poorten dienen de inkijk tot de expeditiehoven zoveel mogelijk te beperken, omdat de aanwezige 'bestelauto's, bakfietsen, kisten, krat-ten en manden, geen aantrekkelijke garnering voor de straat vormen'.<sup>18</sup> In de meeste gevallen zijn de poorten inderdaad onopvallend uitgevoerd met als enig architectonisch accent een betonnen latei, een cassetteplafond, of een stootblok op de hoeken. En vaak is ook het gebouw waarin de poort geplaatst is, het poortgebouw, onopvallend. Het poortgebouw is dikwijls geen zelfstandige architectonische eenheid maar verweeft de omliggende gevelontwerpen in een hybride architectuur.

The so-called 'gate buildings' that lend access to service courts connect the city centre's formal and informal urban spaces. The *Basisplan* describes the gates themselves as 'covered entrance gates', modest elements that would unobtrusively blend in with the rhythm of the window piers, between which shop windows and entrances functioned as eye-catchers. Clearly, the idea of the *porte-cochère* as the architectural accent of the building, like in Plan C, had been abandoned here. The gates are meant to limit the view to the inside of the service courts as much as possible, because its 'delivery vans, delivery bicycles, crates and baskets do not make the street look its best'.<sup>18</sup> Most gates are indeed unobtrusive, their only architectural accent a concrete lintel, a cassette ceiling or a bumper stone on the corner. The buildings in which the gates are placed, the gate buildings, are often also unobtrusive. Rather than independent architectural units, gate buildings are often only meant to merge the surrounding façade designs into a hybrid composition.

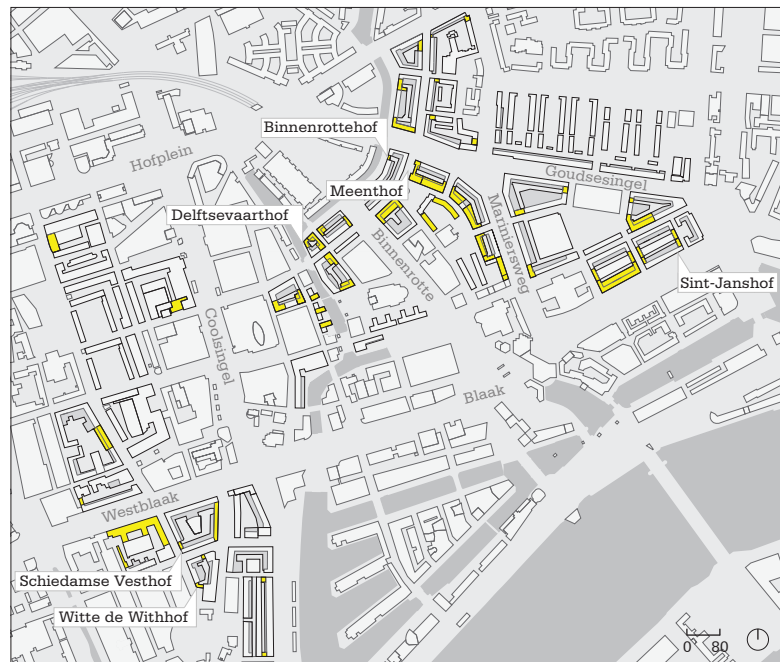
De plinten van de woongebouwen van Van den Broek en Bakema aan de Mariniersweg en Nefkens aan de Pannekoekstraat vloeien in elkaar over ter plaatse van de poortgebouwen aan de kopse kant van het blok. Horizontale banden kaderen de wisselende invulling van de puien.

The bases of the residential buildings by Van den Broek and Bakema on the Mariniersweg and by Nefkens on the Pannekoekstraat merge into one another in the gate buildings at the end of the urban block. Horizontal strips frame the alternating façade designs.

18. Blijstra, 1965, p.65

18. Blijstra, 1965, 65





Boven: De vijftig poortgebouwen van de expeditieblokken op de kaart zijn geel gemarkeerd; de zes benoemde poortgebouwen staan beschreven in dit hoofdstuk.

Top: The 50 gate buildings of service court blocks on the map are marked in yellow; the six labelled gate buildings are described in this chapter.

Onder: De poorten zijn in het Basisplan bedacht als 'overdekte inrijpoort' die zich onopvallend voegt in het ritme van de gevelpenanten.

Bottom: In the Basisplan, gates were conceived as 'covered entrance gates' that would inconspicuously blend into the rhythm of the façade piers.



De op de volgende pagina's geanalyseerde poortgebouwen zijn juist wel uitgevoerd als zelfstandige architectonische elementen en dienen als sluitsteen van het expeditieblok. De verbijzondering betreft in sommige gevallen een subtiel spel met de gevelsymmetrie (zie p.130), een aanduiding van de moderne of traditionele insteek van de architect. In een paar gevallen is het poortgebouw een woning, destijds een poorthuis voor een conciërge of beheerder (zie p.140). Een aantal poorten is geplaatst in hoekgebouwen, die hierdoor een plastische expressiviteit krijgen (zie p.136). De meest karakteristieke poortgebouwen omsluiten door hun situering een kleinschalige stedelijke ruimte, door net iets terug te springen ten opzichte van de rooilijn of een knik te maken (zie p.134). In deze besloten ruimtes zijn bomen geplant en zijn terrassen en zitjes geplaatst.

Poortgebouwen vormen ook rondom en ver buiten het centrum van Rotterdam bijzondere accenten voor bouwblokken met doorlopende expeditiestraten of doodlopende expeditieruimtes. Zij komen zowel voor in gesloten bouwblokken als in open verkavelingen, zoals bijvoorbeeld in Zuidwijk en Het Lage Land. Ook wordt een aantal galerijflats in de hoeken afgesloten met een poortgebouw, dat als entree fungeert naar bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Ook zijn er voorbeelden waarbij de poort de vorm van een pergola krijgt.

Contrastingly, the gate buildings analysed on the following pages are in fact independent architectural elements, serving as the final pieces of service court blocks. In some cases the differences subtly play with the façade symmetry (see page 130), in others they are indicative of the modern or traditional approach of the architect. In a couple of cases the gate building is a dwelling, previously a gate lodge for a concierge or caretaker (see page 140). Several gates are placed in corner buildings, giving them a sculptural expressiveness (see page 136). Due to their setting, the most characteristic of gate buildings enclose a small-scale urban space, either because they back away from the building line or because they have a bend (see page 134). Trees were planted and terraces and seats placed in these enclosed spaces.

Gate buildings also form special accents for building blocks with continuous delivery lanes or dead-end cargo areas around and far outside the city centre of Rotterdam. They can be found in closed building blocks as well as in open subdivisions, such as Zuidwijk and Het Lage Land. The corners of a number of gallery flats are also closed off by gate buildings; here they serve as entrances to, for example, parking facilities. There are also examples of gates designed as pergolas.



- 126 -



- 127 -

Links: Ook voor de oorlog speelden poortgebouwen een rol in de opbouw van de moderne stad. Het gebouw van de HBU aan de Coolsingel (1932) is ontworpen met een poort naar het achterliggende Schielandshuis.

Rechts: De poort naar de openbare tuin in de Lijnbaanhoven is vormgegeven als pergola.

Left: Even before the war, gatehouses played a part in the construction of the modern city. The HBU building on the Coolsingel (1932) was designed with a gate to the Schielandshuis beyond.

Right: The gate to the public garden in the Lijnbaanhoven was designed as a pergola.





- 128 -



- 129 -

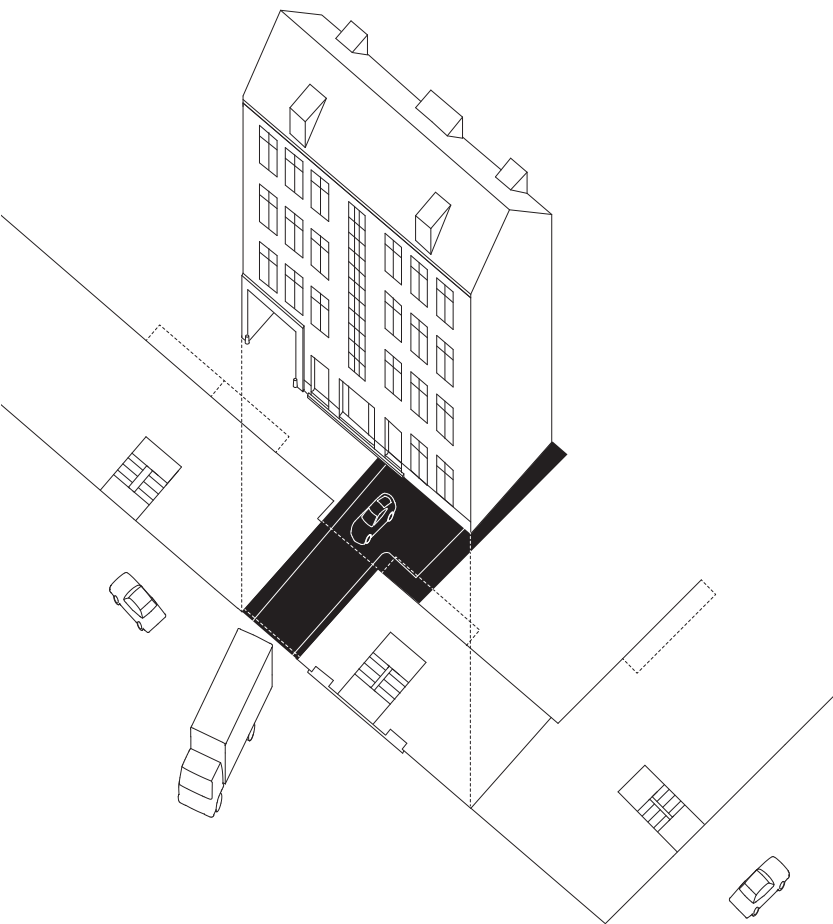
Links: Veel Rotterdamse blokken hebben geen openbaar expeditiehof maar kennen een private doodlopende parkeerstraat met garages waarbij het poortgebouw afgesloten kan worden met een hek. In dit poortgebouw aan de Coolhaven heeft het daar gehuisveste architectenbureau de gevel naar het hof geopend en een lunchplek gecreëerd.

Rechts: Bij de parkflat van architect Groosman is de hoek afgesloten met een poorthuis. Deze deed dienst als portierswoning en vormt een visuele afsluiting van de achterliggende parkeerplaats- en garage, gelegen op twee niveaus.

Left: Many Rotterdam blocks do not contain public service courts, but rather private dead-end parking streets with garages and a gate building that can be closed off by a gate. In this gate building on the Coolhaven, the firm of architects established in it has opened up the courtyard façade and turned it into a lunch area.

Right: The corner of architect Groosman's Parkflat is closed by a gatehouse. It served as a porter's lodge and is a visual barrier to the parking space and garage beyond, which are situated on two levels.





- 130 -

- 131 -

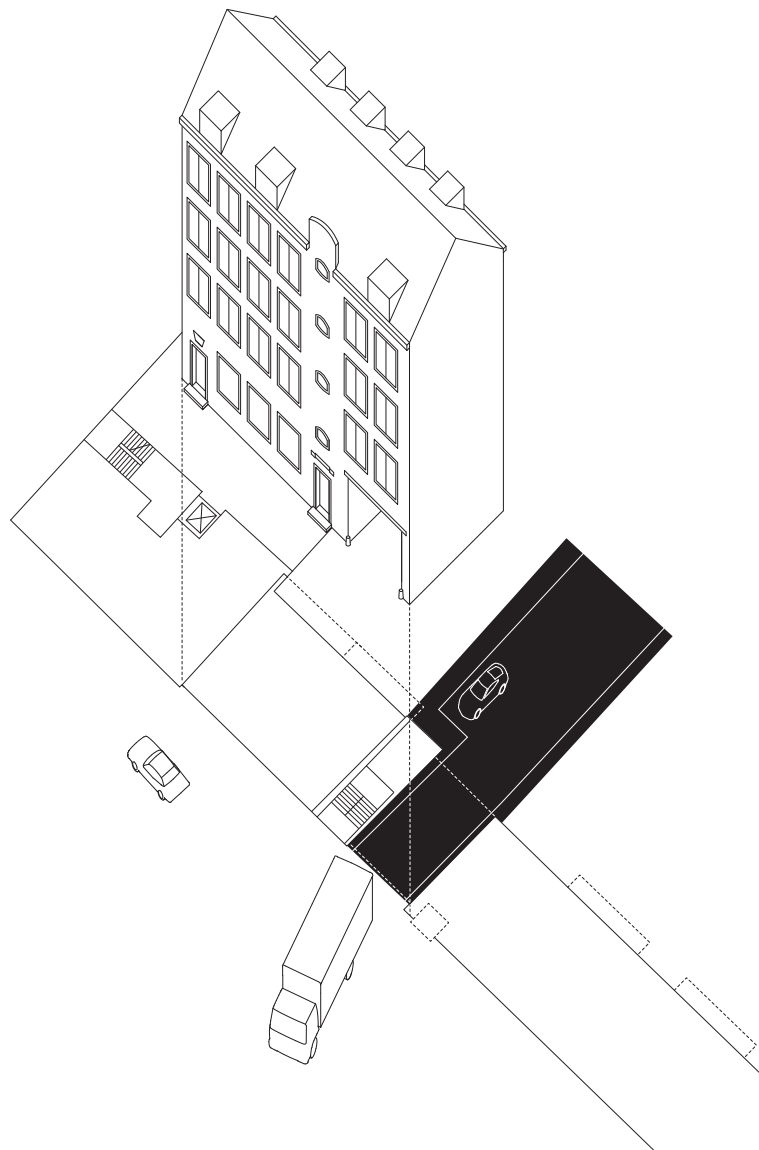


**Tussenpoortgebouw**  
Schiedamse Vesthof

De gevel van dit poortgebouw is symmetrisch opgebouwd rondom het portiek. In de plint is een extra accent voor de poort opgenomen, die omlijst is met een klassiek geprofileerde rand. Het is een aparte architectonische toevoeging aan het langgerekte ensemble van woningen en winkels van Lockhorst en Overeijnder (1951) aan de Witte de Withstraat. Het poortgebouw is haaks op de zadeldakgevel geplaatst, die de hoek op een pittoreske wijze accentueert.

**In-between Gate Building**  
Schiedamse Vesthof

The façade of this gate building is arranged symmetrically around the entrance. There is an extra accent in the base of the gate, which is framed by a classically profiled edge. It is a separate architectural addition to the long ensemble of dwellings and shops by Lockhorst and Overeijnder (1951) on the Witte de Withstraat. The gate building is placed at right angles to the gable roof that picturesquely accentuates the corner.



- 132 -



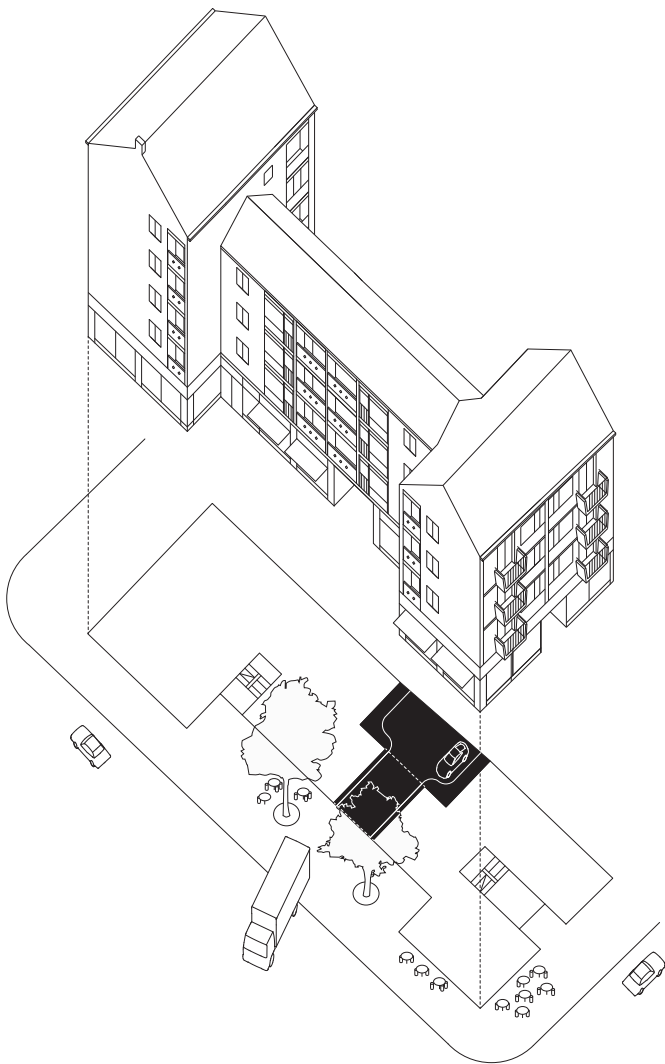
- 133 -

### Tussenpoortgebouw Derde Sint-Janshof

Dit poortgebouw, ontworpen door de architect Fiolet (1955), is aan weerszijden van het expeditiehof gerealiseerd. Op de begane grond bevinden zich de expeditiedoorgang, twee entrees en een bedrijfsruimte die het hof in steekt. De gevel is asymmetrisch opgebouwd rondom het portiek dat twee verschillende woningtypes ontsluit en links een deur naar de bedrijfsruimte op de begane grond. Het kleinste woningtype heeft de breedte van de poort, die zich hieronder bevindt.

### In-between Gate Building Derde Sint-Janshof

This gate building, designed by architect Fiolet (1955), was realized at both ends of the service court. On the ground floor are the service court passageway, two entrances and a workshop that extends into the courtyard. The façade is asymmetrically constructed around the entrance that lends access to two different dwelling types, with a door to the workshop on the ground floor on the left. The smallest dwelling type is as wide as the gate, which is situated below it.



- 134 -



- 135 -

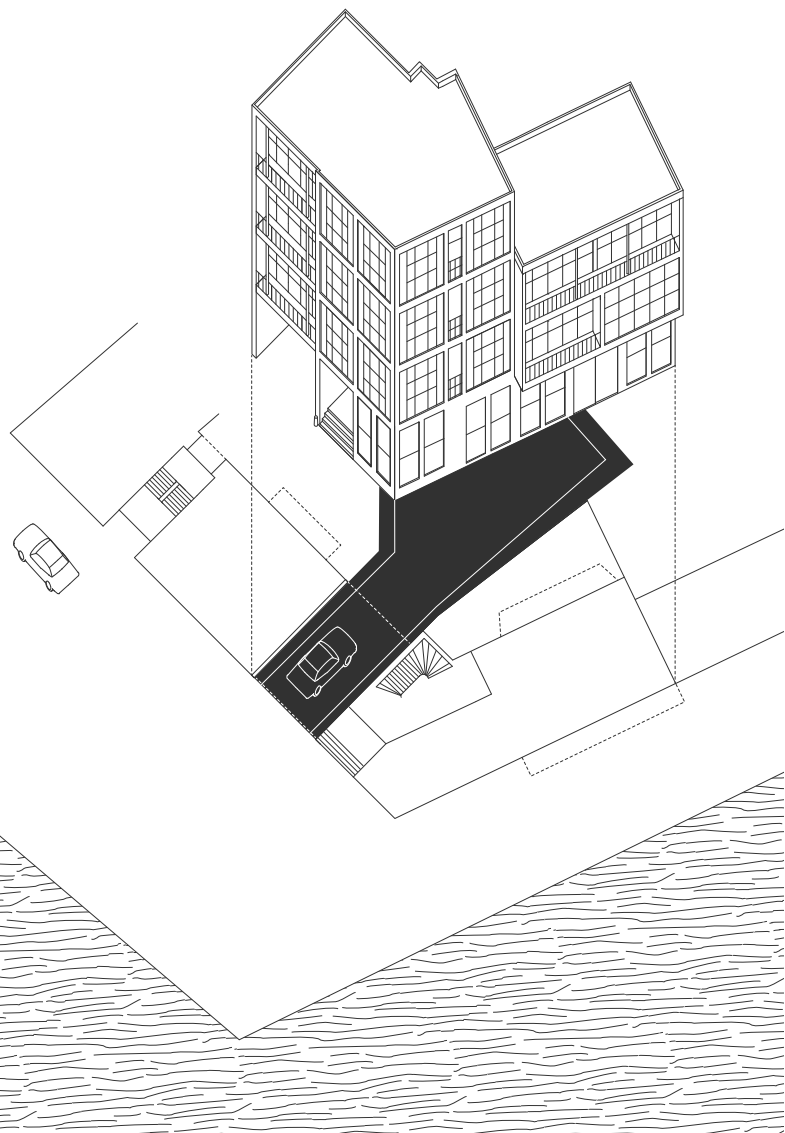
### Koppoortgebouw Meenthof

Deze kopse beëindiging van een langerekte bouwblok is in 1954 ontworpen door architect Nefkens. De twee gebouwen die het kopgebouw haaks insluiten bestaan uit twee zadeldak-koppen en creëren een bijna symmetrische compositie. Daartussen is een klein bouwvolume geplaatst dat iets terugligt ten opzichte van de rooilijn, waardoor er een pleintje ontstaat. Een deel van woningen in het poortgebouw wordt ontsloten via het portiek gelegen in de oksel van het pleintje en een ander deel via het portiek in de zijstraat. Het pleintje is in gebruik als terras.

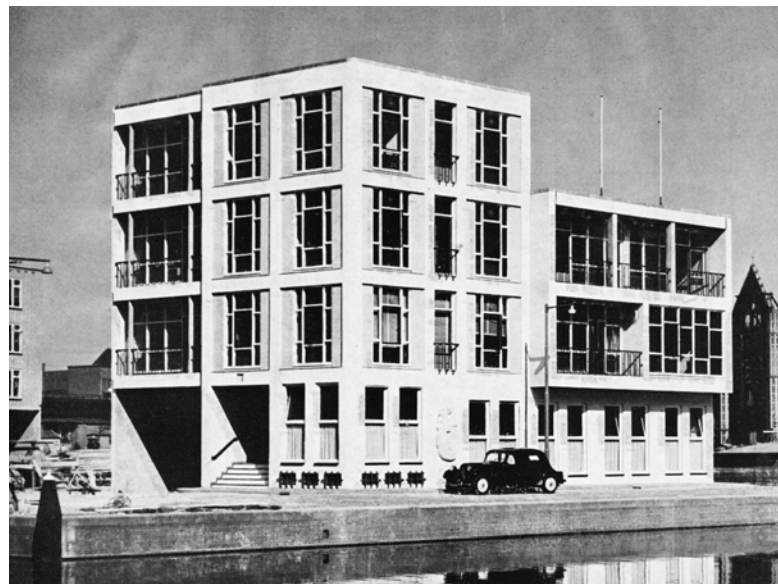
### End Wall Gate Building Meenthof

This end wall of a long urban block was designed by architect Nefkens in 1954. The two buildings that enclose the end building at right angles consist of two saddle-roofed end walls and create an almost symmetrical composition. Between them is a small building volume that backs away from the building line to create a small square. Some of the dwellings in the gate building are accessed via the entrance situated in the corner of the square and others by the open staircase in the side street. The square is used as a terrace.





- 136 -



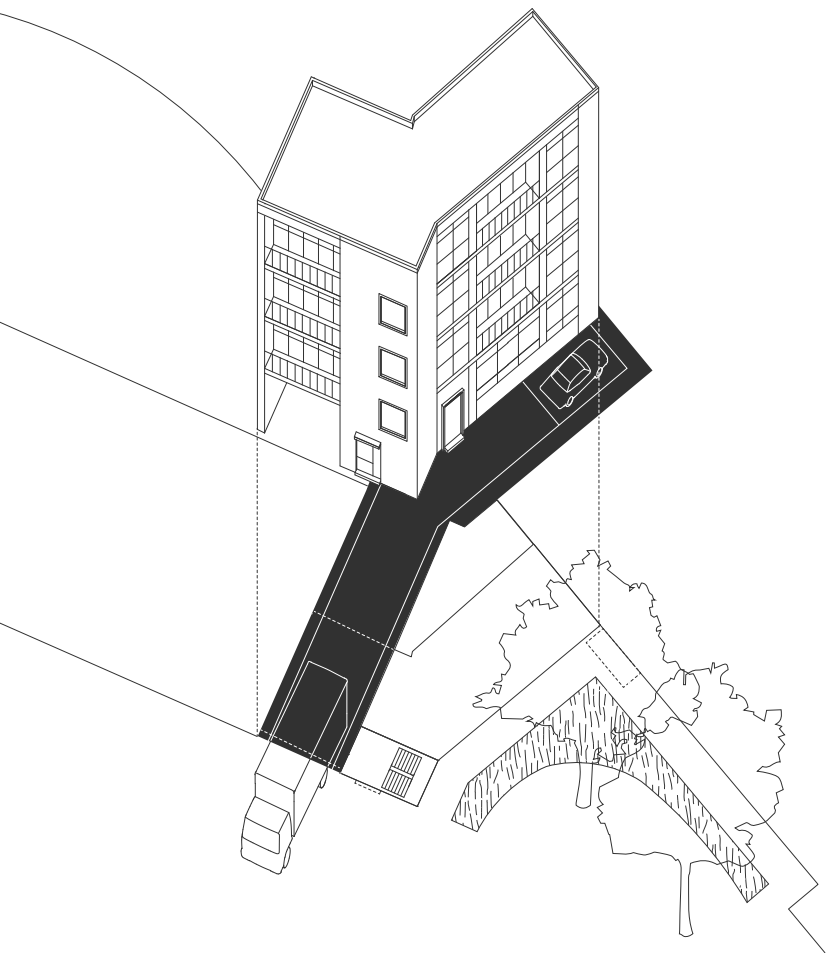
- 137 -

### Hoekpoortgebouw Delftsevaarthof

Dit kantoorgebouw van de firma Stolk, ligt in de bocht van de Delftsevaart en is ontworpen door Van Tijen en Maaskant (1952). Het pand heeft een L-vormige plattegrond en bestaat uit twee delen die in hoogte verschillen. In de noordgevel bevindt zich de verdiepte entree die bereikbaar is via een granieten trap. Het expeditiehof is toegankelijk door een poort links van deze entree. De diepliggende loggia's boven de poort en aan de gevel van de Delftsevaart maken de hoek tot een plastische eenheid.

### Corner Gate Building Delftsevaarthof

The Stolk office building, located in a bend of the Delftsevaart, was designed by Van Tijen and Maaskant (1952). The building has an L-shaped floor plan and consists of two sections that differ in height. The low-lying entrance in the north façade is accessed by a granite staircase. The service court can be accessed via a gate to the left of this entrance. The deep-lying loggias over the gate and along the façade of the Delftsevaart ensure that the corner is a sculptural whole.



- 138 -



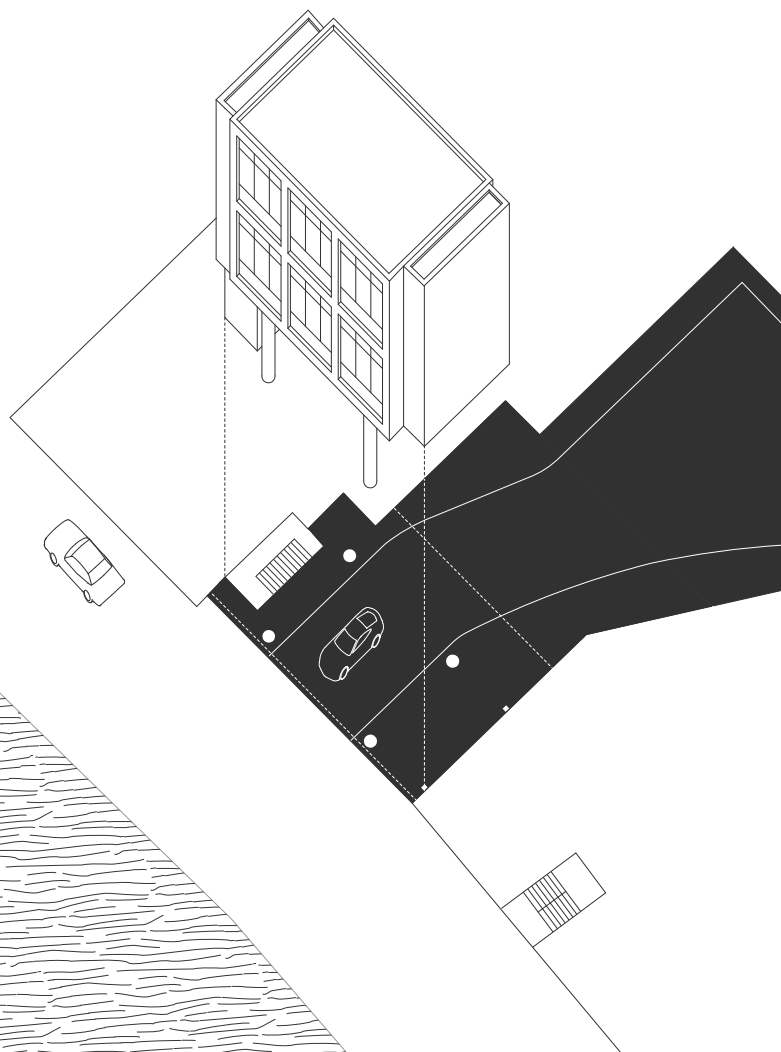
- 139 -

### Hoekpoortgebouw Witte de Withhof

Dit hoekpoortgebouw maakt door de geknikte aansluiting met de belendende bebouwing een kleinschalige ruimte aan de voorzijde, die een aangename groene zitplek aan de straat omsluit. Het gebouw is als kantoor met bovenwoningen ontworpen door de architect Kammer (1955). Net zoals het hoekpoortgebouw aan het Delftsevaarthof is de gevel boven de doorgang naar het expeditiehof ingevuld met terugliggende loggia's met stalen balustrades.

### Corner Gate Building Witte de Withhof

Due to its bent connection with the adjacent buildings, this corner gate building has a small space in the front, an enclosure and pleasant green seating area on the street side. The building was designed by architect Kammer (1955) as an office building with upstairs apartments. Like the corner gate building on Delftsevaarthof, the façade over the passage to the service court is filled in with deep-lying loggias with steel balustrades.



- 140 -

- 141 -



#### Poorthuis Binnenrottehof

Er is slechts een beperkt aantal poorthuizen gerealiseerd. In veel gevallen zijn dit lage conciërge- of portierswoningen die haaks op galerijflats staan. Het poorthuis Binnenrottehof is als uniek exemplaar juist hoog gelegen doordat het opgetild wordt door vier kolommen. Aan deze zijde van het expeditiehof vormt de onderdoorgang tussen de kolommenstructuur de entree tot het hof, aan de andere zijde is er een open verbinding – zonder poortgebouw – met de Binnenrotte. Het gehele woningbouwcomplex, ontworpen door Krijgsman (1954), volgt de nieuwe loop van de Rotte geschetst door Witteveen.

#### Gatehouse Binnenrottehof

Only a few gatehouses were ever realized. In many cases these are low concierge or porter's lodges at right angles to gallery flats. Uniquely, the Binnenrottehof gatehouse is raised, because it is supported by four columns. On this side of the service court the passage between the columns forms the entrance to the courtyard, while on the other side there is an open connection – without a gatehouse – with the Binnenrotte. The entire housing complex, designed by Krijgsman (1954), follows the new course of the Rotte River as outlined by Witteveen.





Wereldhaven: Herman Robbersstraat





Derde Sint-Janshof



Wereldhaven: Goudsesingel









Van Alkemadehof



Westewagenhoven: Westewagenstraat





Binnenrottehof



Prinsenhof: Pannekoekstraat





## Gebruiksveranderingen Changed Use

In de expeditiehoven is een bijzonder type informele stedelijke ruimte ontstaan, gekenmerkt door verschillende gebruikssporen zoals zitmeubilair en asbakken, die een plek hebben gevonden naast de achterdeuren, leveranciersingangen, afvalcontainers en auto's. De hoven krijgen in de loop van de tijd een nieuw gebruik dat samenhangt met veranderingen in het type bedrijvigheid. Winkels en werkplaatsen worden vervangen door nieuwe soorten dienstverlening en maakindustrie. In sommige gevallen hebben zich functies genesteld die de hofgevels openen en zich het maaiveld toe-eigenen.

De toename van de horeca heeft geresulteerd in het gebruik van het hof als terras op de meer centraal gelegen plekken. De diepe etalages die in de wederopbouw functioneerden als membraan tussen binnen en buiten, waarin verkoopwaren werden getoond aan het winkelende publiek, worden in deze tijd gebruikt als zitbank van cafés en restaurants. In diepe bouwblokken hebben zich voorzieningen gevestigd als kinderdagverblijven, ateliers en sportscholen. De diepe hoven met tuinen functioneren als veilige speelplek en stille stadstuin. Op plekken gelegen in de luwte van het stadscentrum, worden bedrijfsruimtes incidenteel getransformeerd tot woning. Het circuit van stille ruimtes in de stad krijgt hierdoor een nieuw leven met

Service courts comprise a special type of informal urban space, characterized by various traces of use such as seating and ashtrays that have found a spot beside back doors, supply and delivery entrances, waste containers and cars. Over time, courtyards acquire new uses that are linked to changes in the type of activity that takes place in them. Shops and work spaces are replaced by new types of services and manufacturing industry. In some cases, functions that embed themselves open up the courtyard façades and appropriate the ground level.

In more centrally located areas the flourishing of the hospitality industry has resulted in the use of the courtyards as terraces. The deep display windows that functioned as membranes between the interior and the exterior and in which retailers presented their merchandise to shoppers during the reconstruction period are now used as benches in cafés and restaurants. Facilities such as day care centres, studios and gyms have been established in the deep urban blocks. Deep courtyard gardens function as safe playgrounds and quiet city gardens. Occasionally, business spaces situated in sheltered parts of the city centre are transformed into dwellings. The circuit of quiet spaces in the city has been given a new lease on life as well, with a greater diversity than it had before. In a number of places the





een grotere diversiteit dan voorheen. Het oorspronkelijk geheel openbare maaiveld en vele ontoegankelijke daken van de bedrijfsruimtes, worden op een aantal plekken privaat en collectief toegeëigend.

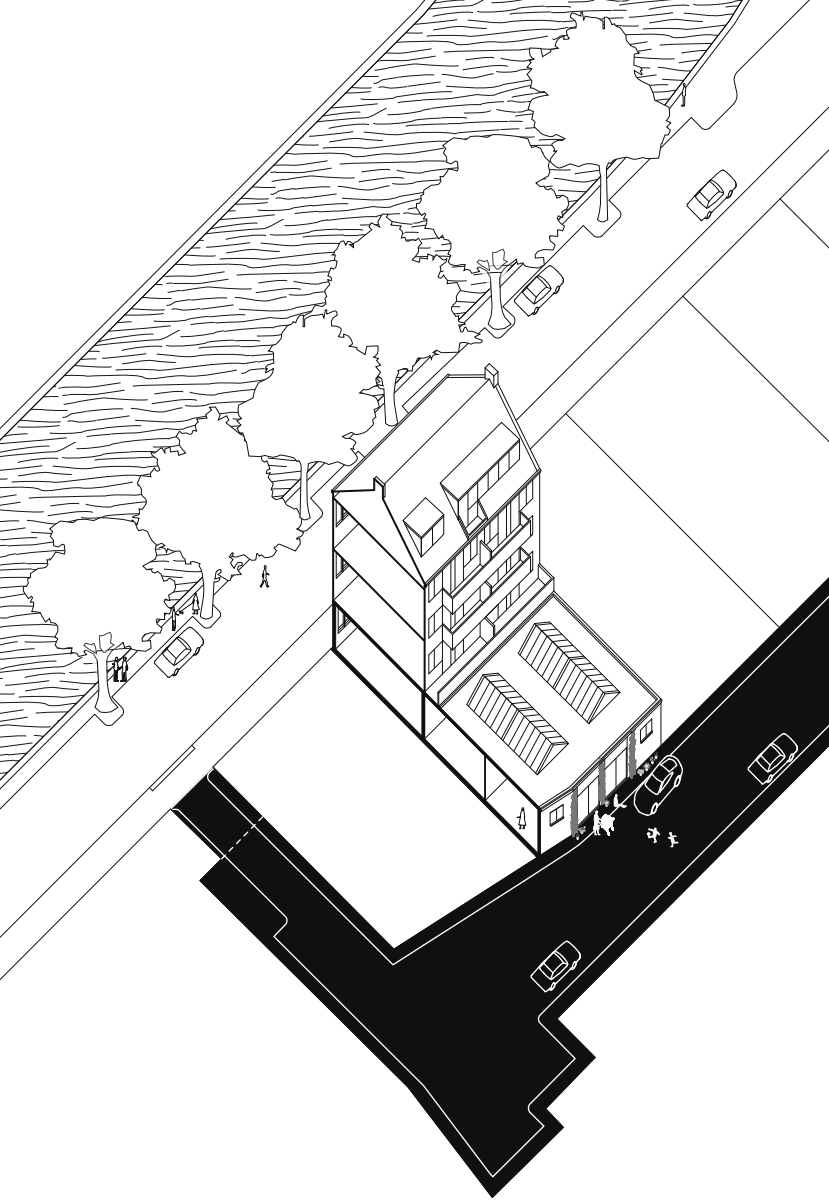
Zo zijn de verschillende opengebroken hoven langs de Delftsevaart en de Laurenskerk opgenomen in de openbaarheid, doordat ze zijn ontdaan van parkeerplekken en heringericht met beplanting, waardoor de plek is gaan functioneren als binnenstedelijke verblijfsruimte. Ook de transformatie van een aantal poortgebouwen heeft geresulteerd in bijzondere publieke plekken op de grens van straat en hof, zoals een galerieruimte en een trap-tuin.

originally entirely public surface level and many of the inaccessible roofs of the business spaces have now been appropriated, either privately or collectively.

The various opened-up courtyards along the Delftsevaart and around the Laurenskerk are now part of the public domain: they were stripped of parking spaces and replanted and now function as city centre leisure space. The transformation of a number of 'gate buildings' has also resulted in special public spaces on the boundary between street and courtyard, for example in a gallery space and a staircase garden.

De voormalige specerijenmakerij in het Lombardhof is omgevormd tot woonhuis. Dakvensters brengen extra licht in de woning.

The former spice factory in the Lombardhof has been transformed into a private residence. Skylights bring extra light into the home.



- 156 -



### **Bedrijfsruimte als huis** Lombardhof

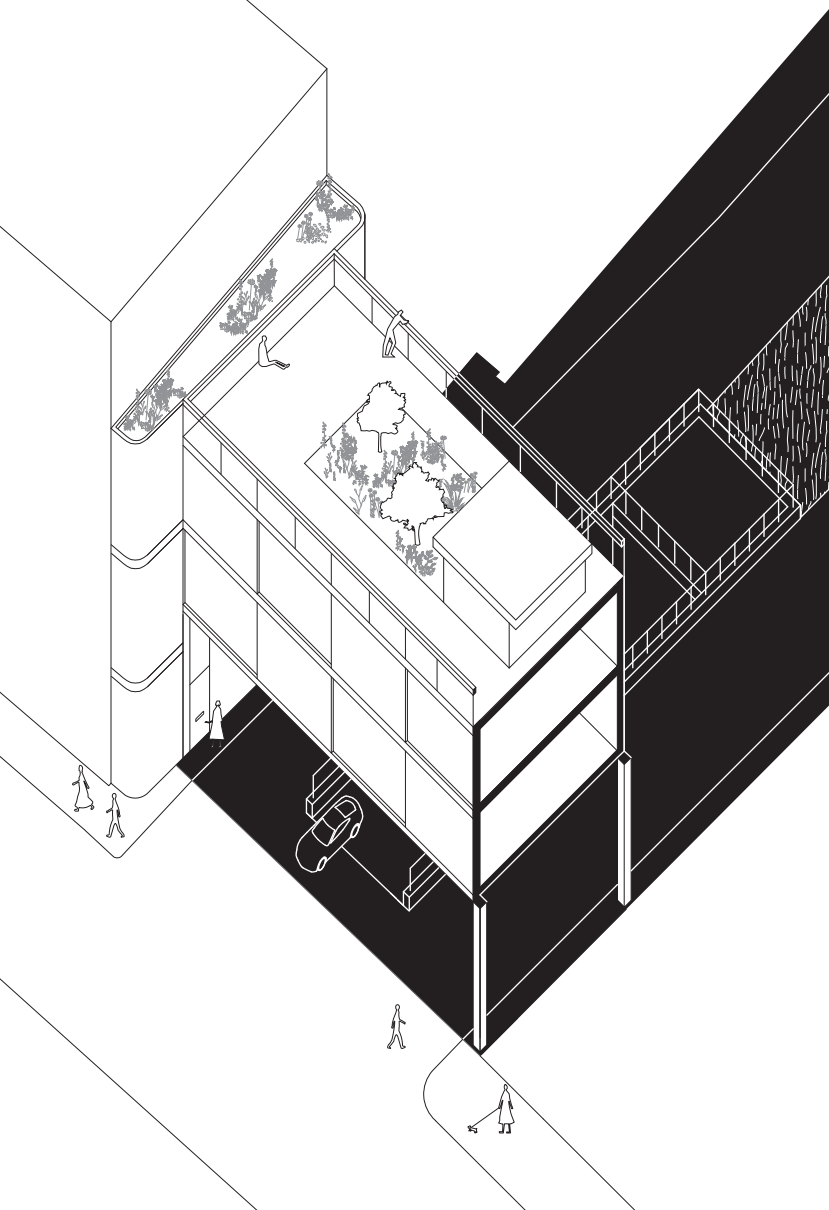
De bedrijfsruimtes aan het Lombardhof worden momenteel onder andere gebruikt als maquettestudio, scooter-showroom, computer repair shop en bridgeclub. Een oude specerijenmakerij is door twee kunstenaars getransformeerd tot woning. Ze wonen er met het gezin en gebruiken de expeditiestraat als voortuin. De gevel is geopend door er openslaande deuren in te plaatsen en de parkeerplekken zijn nu gevuld met planten, stoelen, fietsen en een enkele winkelwagen om de boodschappen vanaf buiten direct in de keuken te kunnen lossen.

- 157 -



### **Business Space Turned Residence** Lombardhof

The business spaces in the Lombardhof are currently being used as a model studio, scooter showroom, computer repair shop and bridge club, among other things. Two artists transformed an old spice factory into a residence in which they live with their children; they use the delivery lane as a front garden. The façade has been opened up by French doors and the parking spaces are now filled with plants, chairs, bicycles and a single shopping trolley, which allows them to take groceries directly into the kitchen.



- 158 -



**Ingepast poorthuis**  
Boomgaardhof

De open expeditiestraat aan het Boomgaardhof, waarin ook de entree van een parkeergarage ligt, is in 2010 overbouwd met een poorthuis, ontworpen door architectenbureau Kühne & Co. Het woon-werkpand is vormgegeven als een abstract portaal boven de brede rijbaan en heeft een kleine opgang aan de stoep. Er is geen buitenruimte op het maaiveld, de tuin is op het dak geplaatst.

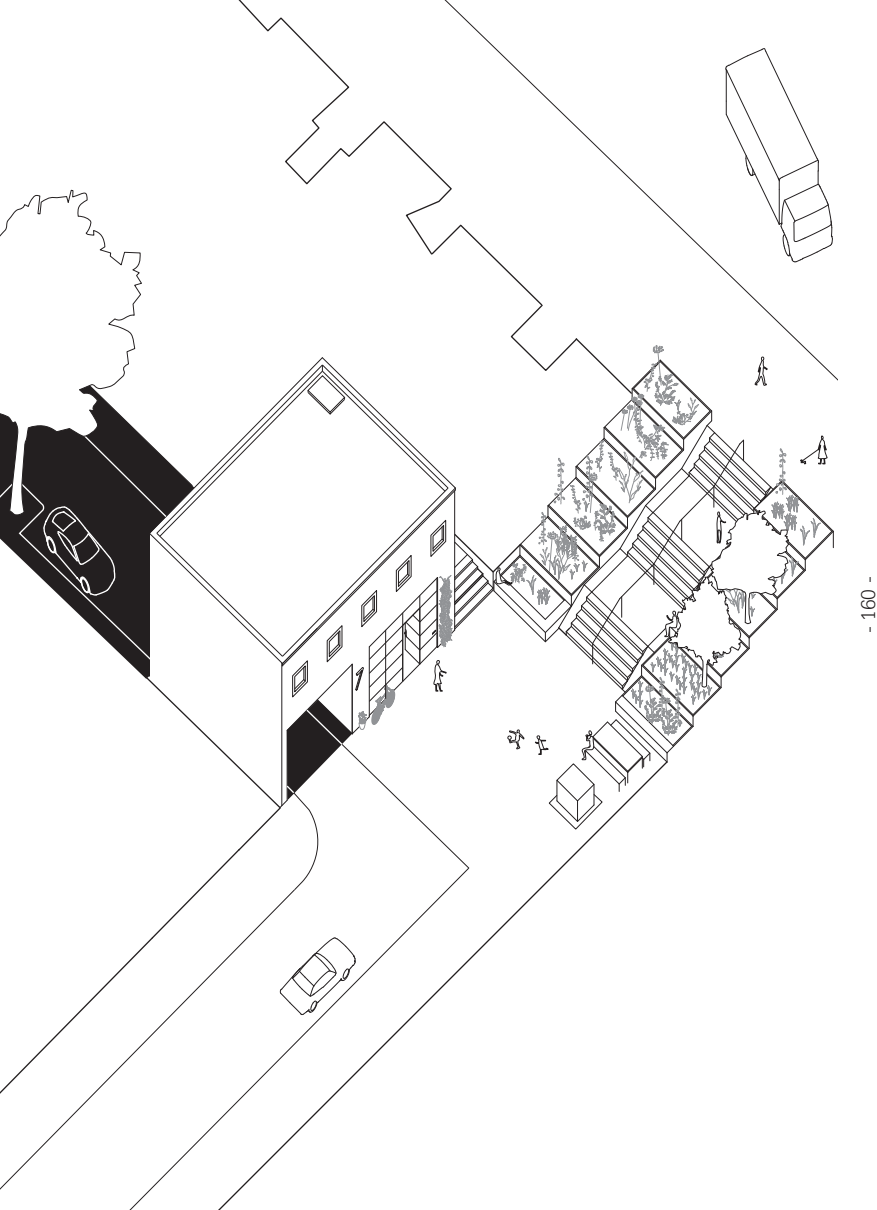
- 159 -



**Inserted Gate Building**  
Boomgaardhof

In 2010, the open delivery lane in the Boomgaardhof, which also contains the entrance to a car park, was covered by a gatehouse designed by architecture firm Kühne & Co. The live-work dwelling is designed as an abstract portal over the wide passage and has a small entrance on the street. There is no outdoor space at ground level; the garden is situated on the roof.





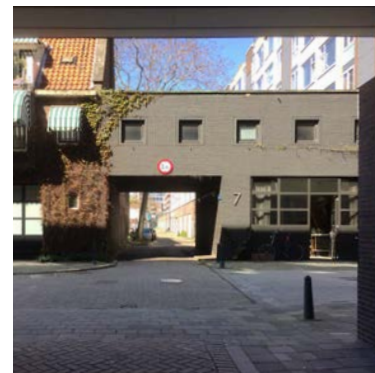
- 160 -

- 161 -



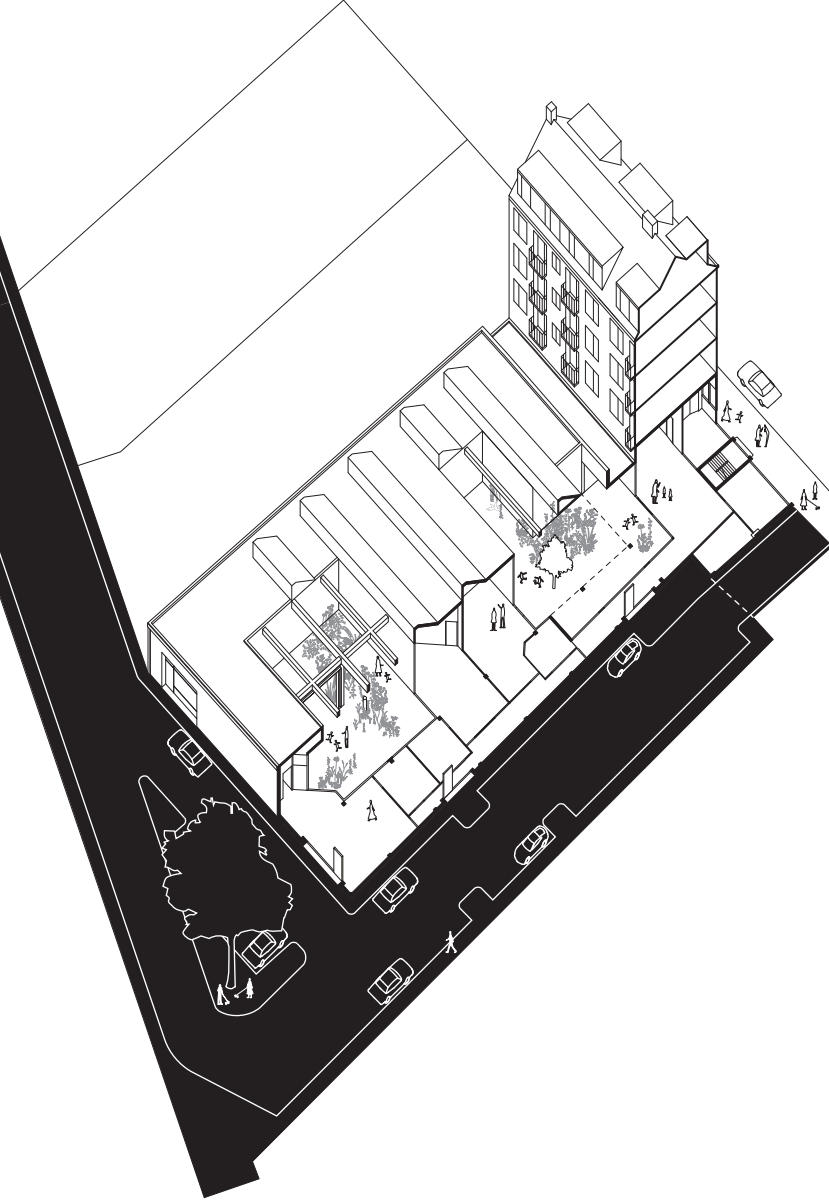
**Woon-werkruimte met  
trap als tuin**  
Eerste Blekerhof

Het poorthuis aan het Eerste Blekerhof is in gebruik als woon- en werkruimte. De huidige bewoners gebruiken de aanliggende trap als tuin. Op de treden zijn terrasvormige plantvakken aangelegd, gecombineerd met zitbanken. Tegenover het huis, in de avondzon, is een picknicktafel neergezet.



**Live-work Space With  
Staircase Turned Garden**  
Eerste Blekerhof

The gate dwelling on the Eerste Blekerhof is used as a live-work space. The current residents use the adjacent staircase as a garden. They arranged terrace-shaped planters on the steps, combined with seating. They placed a picnic table opposite the building that catches the evening sun.



- 162 -



**Patio in hof**  
Bredestraathof

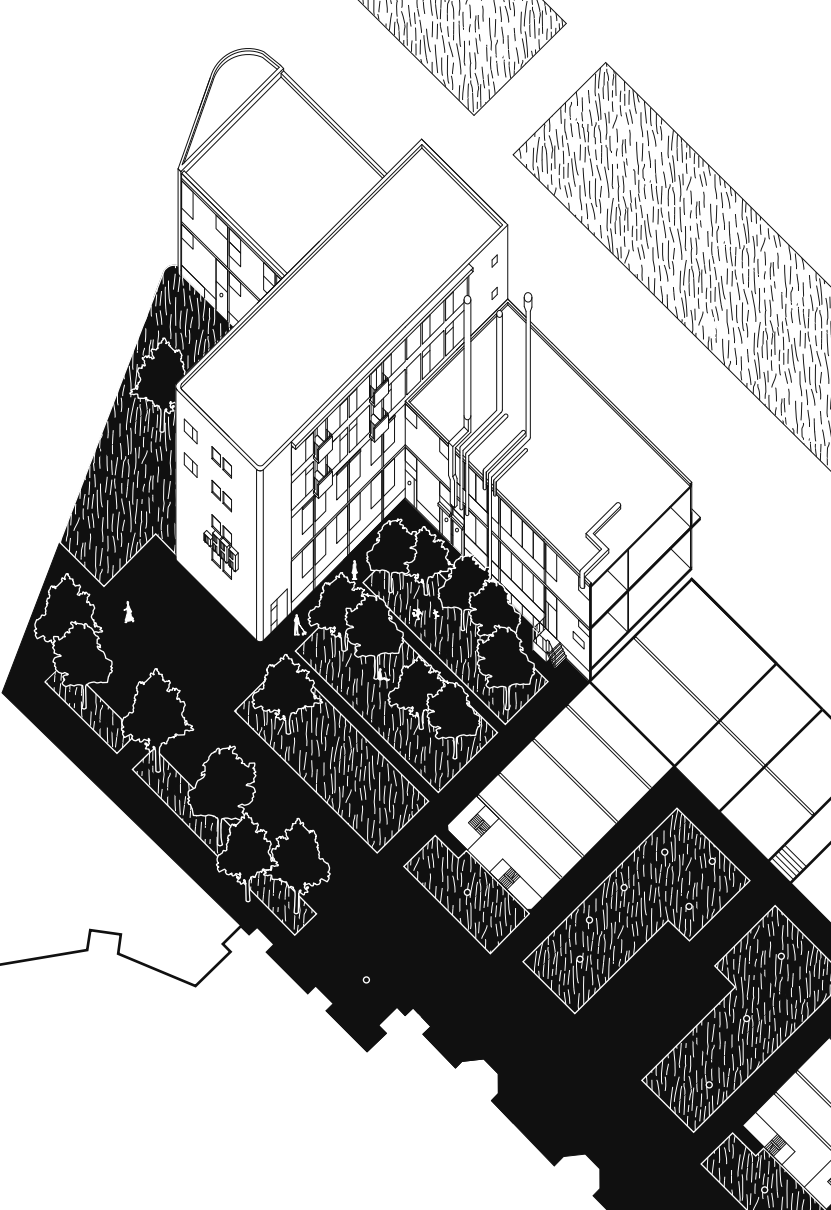
De diepe bedrijfspanden in het Bredestraathof hebben een behoorlijke omvang. Omdat de oorspronkelijke garagewerkplaatsen steeds meer verdwijnen en op deze plek grootschalige winkels niet gedijen, zijn de ruimtes in de loop der tijd ingevuld met allerlei voorzieningen zoals een sportschool, een nachtopvang en een kinderdagverblijf. Het diepe bedrijfspand van het kinderdagverblijf is opengebroken met patio's om daglicht en groen in de speelruimtes te brengen.



**Courtyard Turned Patio**  
Bredestraathof

The deep business spaces on the Bredestraathof have a considerable size. Because the original garage workspaces are gradually disappearing and large-scale shops do not thrive in this location, the spaces have been used by all kinds of facilities over time, including a gym, a night shelter and a day-care centre. The deep business space of the nursery is opened up by patios, to bring daylight and greenery into the play areas.

- 163 -



- 164 -



**Groene hoven**  
Grotekerkplein

De hofvormige ruimtes van de opengebroken hoven langs de Laurenskerk zijn lange tijd in gebruik geweest als parkeerplaats. Recentelijk zijn ze door de gemeente ingericht als groene hoven. De omliggende ruimtes zijn in gebruik als keukens van restaurants of bergingen en hebben geen relatie met het hof. Sommige hoven zijn ingericht met een tafeltennistafel en zitelementen, sommige functioneren enkel als kijkgroen.

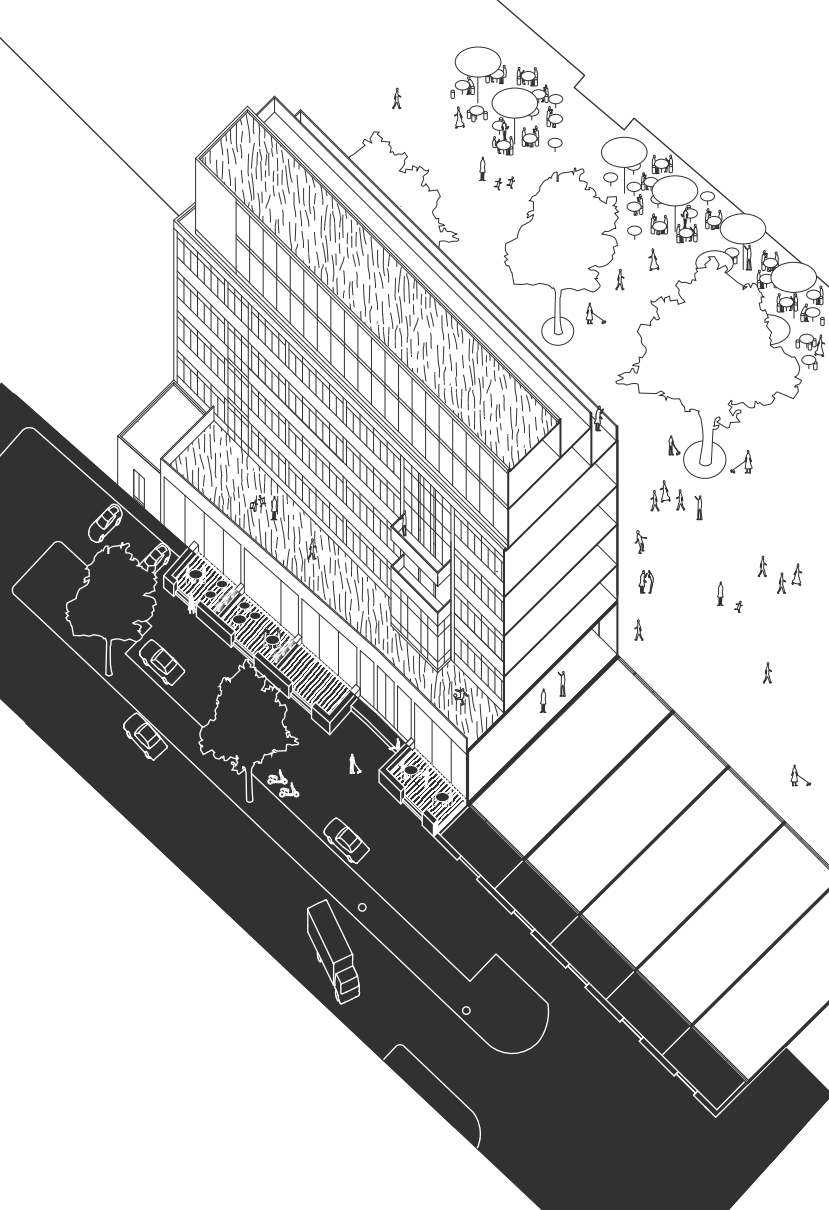
- 165 -



**Green Courtyards**  
Grotekerkplein

The opened-up courtyards next to the Laurenskerk were used as car parks for a long time. Recently, the city re-arranged them into green areas. The surrounding spaces are used as restaurant kitchens or storage space and have no relation to the courtyards. Some courtyards are furnished with table tennis and seating elements, some just provide a view of the greenery.





- 166 -

- 167 -



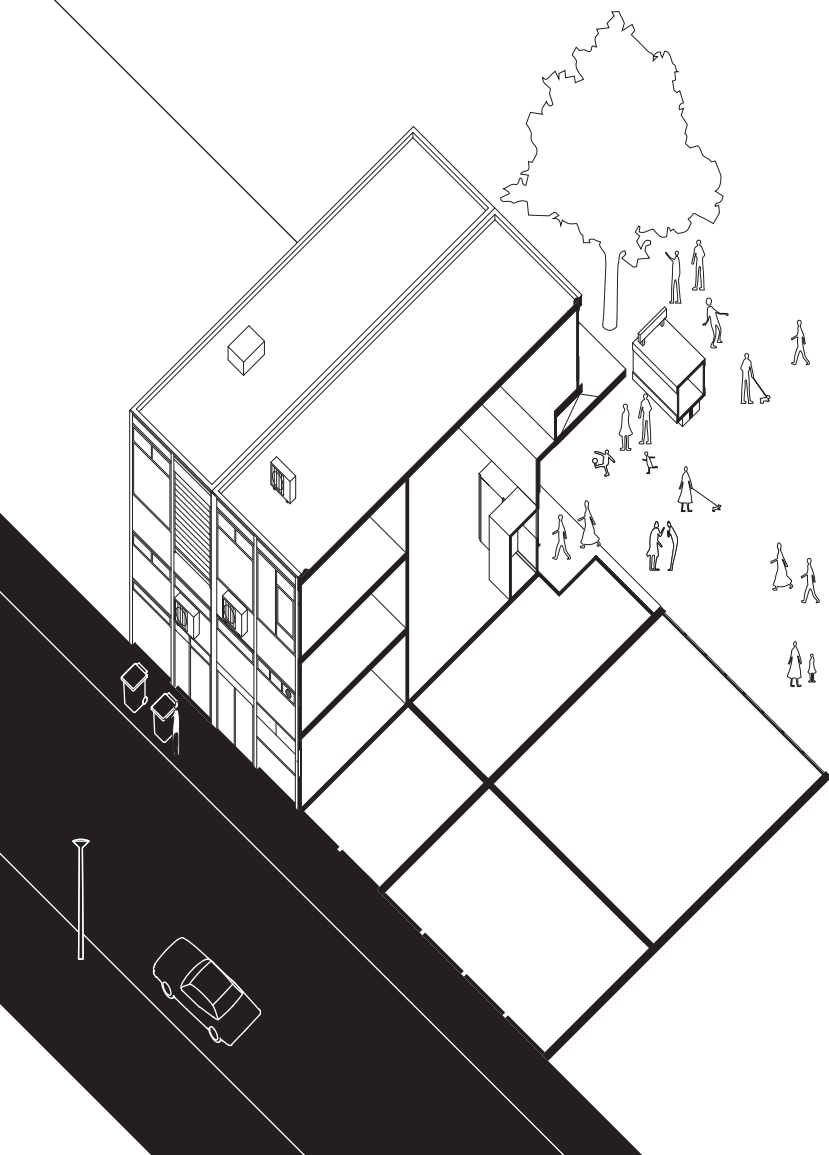
#### Terras op parkeerplaats Sint-Luciastraat

Het expeditiehof aan de Sint-Luciastraat grenst aan de ene zijde aan het drukke Stadhuisplein en aan de andere kant aan de achterzijde van de Lijnbaan. Onlangs is het gebouw getransformeerd tot studentenwoningen met een collectief terras op het dak van de bedrijfsruimtes aan de achterzijde. De bedrijfsruimtes zijn ingevuld door cafés en fastfood restaurants en een met houten vlonders vormgegeven terras op de parkeerplaatsen in het expeditiehof.



#### Parking Spaces Turned Terrace Sint-Luciastraat

The service court on the Sint-Luciastraat borders on the busy Stadhuisplein on one side and backs onto the Lijnbaan on the other. The building was recently transformed into a series of student residences that share a terrace on the roof of the business spaces in the back. The business spaces are used as cafés and fast-food restaurants and the parking spaces in the service court were redesigned into a terrace using wooden decking.



- 168 -



### Gesloten achtergevels Lijnbaan

De Lijnbaanbebouwing is ontworpen als structuur met een vrije invulling, zowel in plattegrond als gevel. Het gevelsysteem bevat grindpanelen, ramen en deuren, die zowel aan de voor- als achterzijde geplaatst kunnen worden. De expeditiestraat is ontworpen met entrees, kantoren en zelfs een aantal fel blauw gekleurde etalagekozijnen.<sup>19</sup> In de loop der tijd zijn de expeditiegevels in gebruik geraakt als opslagruimte en zwart geverfd. Zij profileren zich nu visueel als achterkant.

19. Uit kleuronderzoek is gebleken dat enkele winkeliers aan de expeditiestraat verdiepingshoge glazen puien plaatsten die als etalage dienst deden. Deze zijn later dichtgezet. (Kappers, 2015)



### Closed Back Walls Lijnbaan

The Lijnbaan development was designed as a structure to be filled in at will, both the floor plan and the façades. The façade system contains grid panels and windows and doors that can be placed either at the front or at the back. The façade of the delivery lane included entrances, offices and even a number of bright-blue shop window frames.<sup>19</sup> Over time, the rear areas were put into use as storage space and the façades were painted black. They now present themselves visually as a backside.

19. Colour research has shown that some shopkeepers on the delivery lane placed storey-high glass façades that served as shop windows. These were later closed. (Kappers, 2015)

- 169 -

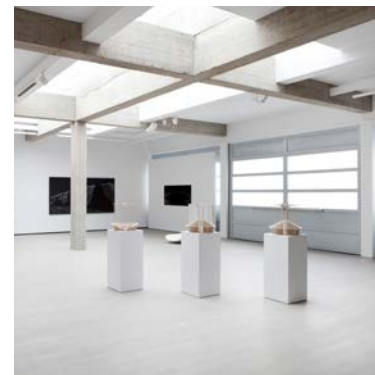


- 170 -



**Galerie in garage**  
Tweede Goudsewagenhof

De grote bedrijfsruimte aan de poort van het Tweede Goudsewagenhof was jarenlang in gebruik als garagewerkplaats. In 2011 transformeerde het tot galerie met tentoonstellingsruimte, plek voor lezingen en een café. Aan de straatzijde is de gevel geopend en functioneert na openingen of lezingen als publiek terras. De gevel aan het expeditiehof wordt gebruikt voor aan- en afvoer van kunstwerken en heeft de vormtaal van garagedeuren behouden.



**Garage Turned Gallery**  
Tweede Goudsewagenhof

The large business space at the gate of the Tweede Goudsewagenhof was used as a garage-workshop for many years. In 2011 it was transformed into a gallery with exhibition space, a place for lectures and a café. The street façade has been opened up and functions as a public terrace after openings or lectures. The façade on the service court is used for the transport of works of art and still has the industrial language of garage doors.

- 171 -

















- 178 -

- 179 -



- 180 -

- 181 -

Van machinekamer tot stadskamer  
From Engine Room to Urban Room

De expeditiehoven functioneren al decennia lang als achterkant, maar dragen een grote belofte in zich. De huidige gebruiksveranderingen laten de potentie van deze bijzondere plekken zien en vormen een schakel in de opwaardering van de diversiteit en de leefbaarheid in de huidige binnenstad. In de hoven is een bijzonder soort informele stedelijke ruimte ontstaan, die zich op verschillende manieren kan ontwikkelen, gegeven de mogelijkheden van het bloktype en de locatie in de stad.

De trend om auto's minder ruimte te geven, vraagt om herijking van de betekenis van de expeditieruimtes. Deze kunnen op verschillende wijzen worden ingevuld. In de huidige retail-interventies wordt het hof volgebouwd met een plint van grootschalige commercie, met daarop een private wereld van luxe appartementen. Het expeditiecircuit wordt in deze transformatie langzaam aan ontmanteld. De kenmerkende variëteit in Rotterdamse openbare ruimtes, met informele hoven, kleinschalige winkelpromenades en grootse boulevards, verdwijnt zo geleidelijk uit de binnenstad.

De expeditieruimte biedt daarentegen ook kansen om drager te zijn van een kleinschalige, spontane en geleidelijke transformatie. Door het afwaarderen van de expeditiefunctie kunnen nieuwe vormen van bedrijvigheid, cultuur, wonen en verblijven, een plek vinden in het hof. Parkeerplaatsen kunnen worden getransformeerd tot buitenkamers, loggia's of tuinen, waar de verblijfskwaliteit voorop staat en auto's te gast zijn. Daken van bedrijfsruimtes kunnen in gebruik worden genomen als collectieve terrassen. Nieuwe schakels in de vorm van poorten en doorsteken kunnen andere routes en verbindingen creëren.

Deze machinekamers, die oorspronkelijk zijn ontworpen voor de overslag van goederen, kunnen worden getransformeerd tot kleinschalige openbare ruimte waarin passage, verblijf, ontmoeting, productie en stadsnatuur steeds een verschillende relatie met elkaar aangaan. Daarmee wordt een nieuw type verblijfsruimte geïntroduceerd in de Rotterdamse binnenstad. De hoven kunnen in de nabije toekomst een rol spelen in een divers, inclusief en duurzaam Rotterdam, waar functiemenging wordt omarmd. Zo ontstaan stedelijke milieus die de balans tussen een levendige- en een leefbare stad in stand houden. De impuls van zo'n ingreep valt niet te onderschatten: in de binnenstad bevindt zich achter elke straathoek een expeditiehof. Met deze publicatie hopen we te inspireren tot een passende en zorgvuldige transformatie van de functionele machinekamers tot karakteristieke stadskamers.

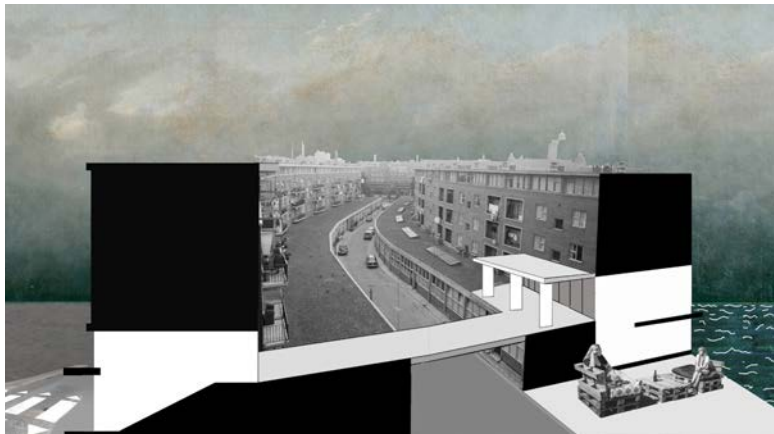
Although the service courts have functioned as backsides for decades, they hold great promise. The current changes in use show the potential of these special places and can become links in the upgrading of the diversity and quality of life in the existing city centre. The courtyards include a special kind of informal urban space that can develop in different ways, given the opportunities provided by block type and the location in the city.

The trend to allow cars less space calls for a reassessment of the significance of the service courts. They can be developed in different ways. In contemporary retail interventions, courtyards are filled with bases containing large-scale commercial uses, topped by a private world of luxury apartments. This transformation includes the gradual dismantling of the service circuit. The characteristic diversity in Rotterdam's public spaces, with informal courtyards, small-scale shopping promenades and grand boulevards, is gradually disappearing from the city centre.

It is also possible, on the other hand, for service courts to be foundational to small-scale, spontaneous and gradual transformations. The disappearance of the courts' supply and delivery function makes room for new forms of economic and cultural activity as well as for housing and leisure space. Parking spaces can be transformed into urban rooms, loggias or gardens in which the quality of the leisure space is paramount and cars are guests. Roofs of business spaces can be used as shared terraces. New links in the form of gates and passages can create different routes and connections.

These engine rooms, originally designed for the transfer of goods, can be transformed into small-scale public spaces in which passage, leisure, encounter, production and urban nature enter into ever-changing relationships with each other. This introduces a new type of leisure space in Rotterdam's city centre. In the near future, courtyards can play a part in a diverse, inclusive and sustainable Rotterdam that embraces a mixture of functions. This will result in urban environments that maintain the balance between a lively and a liveable city. The impulse of such an intervention should not be underestimated: in the city centre, there is a service court around just about every corner. This publication hopes to inspire a fitting and meticulous transformation of these functional engine rooms into characteristic urban rooms.





### Ontwerpen aan doorwaadbaarheid

Door het maken van gangen, bruggen en doorsteken door de bestaande hoven kunnen nieuwe routes in de stad gemaakt worden. De hier voorgestelde route verbindt de Herenplaats met de Lombardkade via een doorbraak in het Binnenrottehof. Door de bestaande portieken te voorzien van brede trappartijen, en deze aan elkaar te verbinden met terrassen en pergola's, ontstaat een nieuw gebruik van en perspectief op de hofruimte.



### Designing connectivity

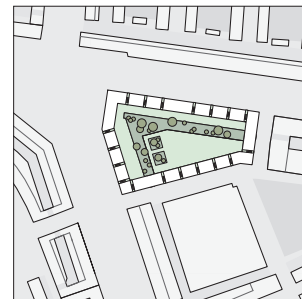
Creating passages, bridges and shortcuts through the existing courtyards will generate new routes through the city centre. The route proposed here connects the Herenplaats with the Lombardkade via a shortcut through the Binnenrottehof. Providing the existing entrances with wide staircases and connecting them by terraces and pergolas creates new uses of and perspectives into the courtyards.

- 184 -



### Ontwerpen aan vergroening

Door het vergroenen van de expeditiehoven kan een ketting van stadstuinen ontstaan binnen de bestaande bouwstructuur. De hier voorgestelde interventie in het Bredestraathof heeft een gelaagde toegankelijkheid en gebruik. Op de begane grond bevindt zich een openbare parkroute, een slingerend 'karrespoor' met daaraan werkplekken en voorzieningen. Op de daken van de bedrijfsruimtes worden collectieve buitenruimtes gecreëerd. Deze worden per portiek ingericht als eet-, kook-, of speeltuin.



- 185 -

### Designing a greener environment

The greening of the existing service courts can generate a chain of city gardens inside the existing building structure. The intervention proposed in the Bredestraathof creates various access and use layers. There is a public park route, a meandering 'cart track' with work spaces and facilities at the surface level. Collective outdoor spaces are created on the roofs of the business spaces. Furnished per entrance, they will feature dining or cooking areas or playgrounds.

- 186 -

- 187 -

Wandelingen

Walks

## 1. Water wandeling

De route voert langs de wederopbouwgrachten van Witteveen. Deze snijden diep door het met puin opgehoogde centrum van Rotterdam. Door de ingreep worden de vele smalle vooroorlogse grachten vervangen door een brede transportader die de Rotte met het symbolische 'Venster op de Rivier' aan de Leuvehaven verbindt. Op deze plek, waar de Coolsingel de haven en de rivier zou ontmoeten, ligt het beginpunt van de wandeling. Via de Delftsevaart, die begeleid wordt door verschillende varianten van het 'opengebroken hof', komen we bij het Stokviswater, de nieuwe doorsteek die Witteveen ontwierp in gebogen lijn parallel aan de Meent. De begeleidende 'enkele hoven' gaan mee met de buiging. Op de Pompenburg komen we de oude loop van de Rotte weer tegen. Nu het transport over water niet meer aanwezig is in het centrum, worden sommige kades getransformeerd tot verblijfsruimte.

## 2. Park wandeling

We zien in deze wandeling de verscheidenheid aan vormgeving van het groene landschap in de stad gedurende de tijd. De route begint bij de nieuwe stationsentree aan het Kruisplein, en loopt via de negentiende eeuwse Westersingel naar het Karel Doormanhof. Dit hof herbergt een combinatie van toeleveringsstraten, een schoolplein en negentiende eeuwse achtertuinten. In de 'ensemble hoven' van de Lijnbaan zijn de typische wederopbouwtuinen juist strikt gescheiden van de expeditiestraten achter de flats. Via de net opgeleverde stadstuinen rondom de Laurenskerk komen we uiteindelijk terecht in de groene hoven van de Wereldhaven. Net als bij de Lijnbaan liggen de oorspronkelijke portiekentrees hier aan de achterzijde van het blok. We eindigen de wandeling bij het plantsoen Achterklooster in het Hoogkwartier.

## 3. Cultuur wandeling

Het inmiddels volgebouwde expeditiehof van Museum Boijmans Van Beuningen vormt het denkbeeldige startpunt van deze wandeling. Het voormalige expeditiehof was vormgegeven in een half open vorm en keek uit over een bomenrij en een gracht. Op deze manier legde het een mentale verbinding met het landschap. Via de Westersingel wandelen we door de verschillende expeditieruimtes achter de Witte de Withstraat, die toegang bieden tot vele cultuurinstellingen en galleries. De voorzieningenhoven die hier liggen zijn gevuld met achtereenvolgens een parkeergarage, een bioscoop en een theaterzaal. We eindigen de wandeling bij de expeditiesteeg van het kunstcentrum voorheen bekend onder de naam Witte de With Centrum voor Hedendaagse Kunst, dat gevestigd is in een voormalige meisjesschool.

## 1. Water Walk

This route leads along Wittenveen's reconstruction canals. They cut right through Rotterdam's rubble-raised city centre. During the intervention the many narrow pre-war canals were replaced by a wide transport artery that connected the Rotte River with a symbolic 'Window towards the River' at the Leuvehaven. This spot, at which the Coolsingel would meet the port and the river, marks the starting point of this walk. By the Delftsevaart, which boasts various examples of 'open courtyards', we reach the Stokviswater, the new shortcut that Witteveen designed in a curved line parallel to the Meent. The accompanying 'single courtyards' follow the curve. On the Pompenburg, we once again come across the former course of the Rotte River. Now that transport by water is no longer a feature of the city centre, some of the quays have been transformed into leisure space.

## 2. Park Walk

During this walk we will encounter the different landscape designs executed in the city centre over time. The route starts at the new station entrance on the Kruisplein and follows the nineteenth-century Westersingel to the Karel Doormanhof. This courtyard accommodates a combination of delivery lanes, a schoolyard and nineteenth-century back gardens. In the 'ensemble courtyards' on the Lijnbaan, on the other hand, the typical reconstruction gardens are strictly separated from the delivery lanes in back of the apartment buildings. Via the recently completed city gardens around the Laurenskerk, we eventually find ourselves in the green courtyards of the Wereldhaven. Here, like on the Lijnbaan, the original gallery entrances are located at the rear of the urban block. The walk ends in the pocket park called Achterklooster in the Hoogkwartier neighbourhood.

## 3. Culture Walk

The service court of Museum Boijmans Van Beuningen, now completely covered with buildings, is the imaginary starting point of this walk. The former service court was designed in a half-open shape and looked out over a row of trees and a canal. This way, it had a spiritual connection to the landscape. Via the Westersingel, we walk to the various service areas behind the Witte de Withstraat, which provide access to many cultural institutions and galleries. The facility courtyards located here are filled with, successively, a parking garage, a cinema and a theatre. This walk ends in the delivery lane of the art centre formerly known as Witte de With Center for Contemporary Art, which is located in a former girls' school.



## Literatuuropgave/References

Adviesbureau Stadsplan Rotterdam, ASRO (1946) Het Nieuwe Hart van Rotterdam. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.

A. Aarsen (2013) Zestig jaar Lijnbaan. Het hart van de Rotterdamse wederopbouw. Rotterdam: Architectuurzaken.

J. Bakema (1964) Van stoel tot stad. Utrecht: W. de Haan.

R. Blijstra (1953) Kantoorgebouw Firma Van Stolk. In: Het Vrije Volk 13-3-1953.

R. Blijstra (1965) Rotterdam, Stad in Beweging. Amsterdam: De Arbeiderspers.

Comité Wederopbouw (1993) Inventarisatieproject Wederopbouw: wederopbouwrotterdam.nl/objecten

Crimson (2017) Bouw- en cultuur-historisch onderzoek Industriegebouw Goudsesingel. Rotterdam: Crimson.

W. Galema (2011) Baankwartier cultuurhistorische verkenning. Rotterdam: dS+V/gemeente Rotterdam.

E. Gentili Tedeschi (1954) Lijnbaan: storicità di una architettura, in: Casabella Continuità, nummer 202, 1954, p.38.

P. Groenendijk (2018) Expeditiehoven en -straten. Platform Wederopbouw Rotterdam.

L. Kappers (2015) Kleuronderzoek Lijnbaan. Rotterdam: Lisette Kappers.

F. Kaufmann (1981) Naar een modern stadscentrum. In: Rotterdam 1920-1960, p.77-107.

L. De Klerk, P. van de Laar, H. Moscoviter (2008) G.J. de Jongh: Havenbouwer en stadsontwikkelaar in Rotterdam. Bussum: Thoth.

H.M. Kraaijvanger (1946) De stad van morgen. In: Bouw, p.221-229.

H. Maaskant (1953) Verzamelgebouwen. In: Forum 'In en om het plan, p.130-131.

C. Muijsken en A.P. van Dam A.W. zn. Architecten (1887) Rotterdam, 24 maart 1886. In: Bouwkundig Weekblad, nummer 13, 26 maart 1887, 7e jaargang, p.81-83.

L. Mumford (1963) The skyline of the city, a walk through Rotterdam. In: L. Mumford (1963) The Highway and the city, p.31-40.

M. Provoost (2003) Hugh Maaskant: architect van de vooruitgang. University of Groningen.

Stadsontwikkeling Rotterdam [red. U. Barbieri] (1981) Stedebouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1981. Amsterdam: Van Gennep.

C. van Traa, Ed (1955) Rotterdam: de geschiedenis van tien jaren wederopbouw. Rotterdam: A.D. Donker.

W. Vanstiphout (2005) Maak een Stad. Rotterdam: 010.

## Herkomst Afbeeldingen/Images

Archief H.A. Voet: p.161 links

Archief Het Nieuwe Instituut: p.46 boven, p.55, p.57

Archief Het Vrije Volk: p.64, p.70

Ary Groeneveld: p.42 onder, p.92

Rein Blijstra, 1965: p.62 onder, p.126, p.127

Bouwkundig Weekblad: p.18 onder, p.42 boven, p.52 onder, p.53, p.137

Casabella Continuità: p.50 onder, p.169 links

Crimson, 2017: p.20 onder, p.52 boven

Garage Rotterdam: p.171

Gravico: p.48 boven

Het Nieuwe Hart van Rotterdam, 1946: p.26, p.60, p.124 onder

Imane Himmit: p.78-79

Joost Kühne: p.159

Nationaal Archief: p.42 midden, p.46 onder, p.76

Lou van Oudgaarden: p.48 onder

Michelle Provoost: p.54

Stadsarchief Rotterdam: omslag, p.8-9, p.12, p.14, p.16, p.18 boven, p.20 boven, p.24, p.28, p.30 boven, p.50 boven, p.51, p.56, p.58, p.62 boven, p.84, p.100, p.108, p.131, p.133, p.157 links, p.163 links, p.165 links, p.167 links

Ilya Toornvliet: p.163 rechts

Cornelis van Traa, 1955: p.30 onder

## Colofon/Credits

### **Tekst en beeld/Texts and image**

Like Bijlsma &  
Hedwig van der Linden

### **Voorwoord/Foreword**

Willemijn Wilms Floet

### **Reflectiepanel/Reflection panel**

Emiel Arends, Paul Groenendijk,  
Jutta Hinterleitner, Astrid Karbaat,  
Marcel van der Lubbe, Steven Manhave

### **Tekst- en beeldredactie/Copy and image editing**

BNA Onderzoek, Jutta Hinterleitner &  
Manon Mastik

### **Eindredactie/Copy editing**

Roland Huguenin

### **Vertaling/Translation**

InOtherWords, D'Laine Camp &  
Maria van Tol

### **Grafisch ontwerp/Graphic design**

Thonik

### **Uitgever/Publisher**

Bond van Nederlandse Architecten BNA  
ISBN 978 90 8305 711 8  
September 2020

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt  
door het BNA Onderzoekfonds /  
This publication was made possible by  
the BNA Research Fund.



## **BNAonderzoek**

BNA Onderzoek  
Postbus 19606  
1000 GP Amsterdam  
T 020 555 36 66  
[bna-onderzoek@bna.nl](mailto:bna-onderzoek@bna.nl)  
[www.bna-onderzoek.nl](http://www.bna-onderzoek.nl)

© BNA Onderzoek en de afzonderlijke auteurs, ontwerpers en fotografen. Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Belanghebbenden wordt verzocht contact op te nemen met de BNA.

© BNA Research and individual authors, designers and photographers. We have not been able to contact all copyright holders of the included illustrations. We will be glad to hear from them at BNA.