

De Lijnbaan



De Lijnbaan

Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble

CRIMSON architectural historians, december 2004

Inhoud

Inleiding	5
deel 1	
historische ontwikkeling	
1. Historische inbedding	11
2. Een nieuw winkelcentrumconcept	21
3. Invloed	25
4. Architectuur & design	29
5. Vriendschapsmodel	45
6. Mislukte pogingen	47
deel 2	
drie scenario's	
7. Eerste scenario: De Lijnbaan als Urban Design Classic	51
8. Tweede scenario: Tabula Rasa #2	53
9. Derde scenario: De Lijnbaan als realistisch monument	55
10. Uitwerking derde scenario	58
Noten	75
Colofon	77



Inleiding



Er bestaat geen enkele twijfel over de cultuurhistorische waarde van de Lijnbaan. Wat betreft haar architectuur is zij van wereldwijd belang en vanaf haar opening in 1953 bezit zij een status die alleen te vergelijken is met die van de Van Nelle fabriek van Brinkman & Van der Vlugt, het Rietveld Schröder-huis van Gerrit Rietveld en het Burgerweeshuis van Aldo van Eyck. Wat betreft haar stedenbouw komt zij voor in alle internationale handboeken over twintigste-eeuwse stedenbouw vanwege drie redenen. Ten eerste is zij een van de weinige voorbeelden van de wederopbouw van een gebombardeerd stadscentrum door middel van een moderne architectuur die geen poging doet de vorm en het beeld van de oude stad te benaderen. Daarmee heeft zij Warschau, Le Havre, Londen, Berlijn, Münster en ook Middelburg achter zich gelaten. Ten tweede is zij een van de eerste winkelwandelgebieden ter wereld en daarom van een enorme invloed geweest op de bouw van winkelcentra over de gehele wereld. Ten derde is zij een van de eerste echte alternatieven voor het aloude gesloten stadsblok dat honderden jaren de enige typologie is geweest waarmee steden en wijken konden worden opgebouwd. In de Lijnbaan zijn de elementen waar het stadsblok uit bestaat op onnavolgbare manier uit elkaar gehaald en weer in elkaar gezet, met als gevolg een dichtbebouwd stuk stad, open en transparant, waarin gewerkt, gewoond, gerust en gewinkeld wordt met alles op zijn ideale plek.

Maar haar echte, meest voelbare belang – datgene wat we het meeste zouden missen als de Lijnbaan zou verdwijnen of ingrijpend zou veranderen – is niet te reduceren tot haar ontwerp of haar invloed. Samen met het Groothandelsgebouw – dat net op zeer intensieve wijze is gerestaureerd en daardoor een nieuw leven heeft gekregen – is zij een stuk Rotterdam met een ongehoorde eigenheid en symboolwaarde. Om met het laatste te beginnen: het Groothandelsgebouw en de Lijnbaan zijn de twee meest bekende en meest algemeen geliefde gebouwen die verrezen uit de leegte die overbleef na de oorlog. Beide staan voor een korte periode waarin ondernemers, architecten, bestuurders en stedelingen hun gebruikelijke onderlinge afstandelijkheid terzijde legden en samen iets maakten wat in geen enkele andere periode tot stand had kunnen komen. In het geval van het Groothandelsgebouw waren de verzamelde groothandelaren van Rotterdam bereid samen in een gebouw te trekken dat was ontworpen door de 'grootste architect van Nederland', Hugh Maaskant. In het geval van de Lijnbaan waren de winkeliers, die mooie winkelpanden hadden gehad in het oude centrum van Rotterdam, bereid om plaats te nemen in een winkelstraat die als één enkel gebouw werd ontworpen voor 65 opdrachtgevers, door Van den Broek & Bakema, die zouden uitgroeien tot het bekendste Nederlandse architectenbureau tussen de jaren vijftig en zeventig. Zowel de Lijnbaan als het Groothandelsgebouw zijn dus bewijzen van wat er mogelijk is wanneer, gestuurd door buitengewone omstandigheden, publieke en private, individuele en collectieve belangen samengebracht worden in projecten die het belang van de stadsgemeenschap vooropstellen.

Het Groothandelsgebouw en de Lijnbaan zijn ook op een andere manier onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zij fungeren al vijftig jaar als markeringspunten of zelfs observatoria van waaruit de permanente verandering van Rotterdam gadeslagen kan worden. Het Groothandelsgebouw was een van de grootste en -destijds- hoogste gebouwen in de stad, met spectaculaire uitzichten over het gehele centrum, met name vanaf de stoelen in de zaal Kriterion, als het filmdoek

opzij is geschoven en men door de glazen wand de groei van Rotterdam als een spectaculaire actiefilm kan aanschouwen. De Lijnbaan als observatorium om de stad te beleven is subtieler maar ook minder afstandelijk en origineler. Zij is opgebouwd als een binnenstebuiten gekeerde piramide. Met in het midden de wandel en verblijfsplekken voor de voetgangers, geflankeerd door de lage winkels, daaromheen de middelhoogbouw van de flatgebouwen en dwars daarop een strakke reeks prachtig ontworpen chique woonflats die een ritme aangeven van schijfvormige gebouwen dat doorgaat van de Blaak tot het Weena en de Coolingsingel tot de Van Oldenbarneveltstraat. De Lijnbaan vormt zo het driedimensionale kader voor wat misschien wel het meest bijzondere van deze stad is: haar permanente verandering. Zittend op een bankje in een van de parken die tot het Lijnbaanensemble behoren, of wandelend tussen de etalages kan men omhoog kijken, naar links en naar rechts en achter de hoge woonflats nieuwe woon en kantoortorens zien verrijzen, ieder even sterk van hun tijd als de kleren die men in de winkelstraat kan kopen. De Lijnbaan is niet alleen zelf een stadsgezicht: iedere periode weer maakt zij van een losse verzameling bouwprojecten een samenhangend stadsgezicht. Dat de Lijnbaan een cruciaal historisch monument is, daarover bestaat dus geen twijfel. Er zijn weinig gebouwen of stedenbouwkundige ensembles waarin zoveel stedelijke ambitie, zoveel sociale betekenis en zoveel architectonische invloed is samengebracht als in de Lijnbaan.

Het afgelopen decennium is ook in het gemeentelijke beleid de betekenis van het wederopbouwverleden erkend en bevestigd in diverse moties, de aanwijzing tot wederopbouwaandachtsgebied van delen van het centrum, waaronder de Lijnbaan, en de aanwijzing van een aantal gemeentelijke monumenten uit de naoorlogse periode. De wederopbouwarchitectuur is daarmee terecht erkend als een wezenlijk onderdeel van de Rotterdamse stedelijke identiteit. Toch is daarmee de positie van de Lijnbaan niet veilig gesteld. Hoewel de Lijnbaan bij winkeliers en bewoners zeer geliefd is, worden het beeld en de uitstraling van het complex over het algemeen nog niet erg gewaardeerd door het grote publiek. Overigens geldt voor de meeste jonge wederopbouwmonumenten dat de waarde ervan niet onomstreden is. Ongetwijfeld heeft dit te maken met de rauwe, harde architectuurstijl, de 'ongezelligheid' ervan en vooralsnog het gebrek aan schaarsheid van dergelijke modernistische gebouwen. Vreemd genoeg wordt de Lijnbaan ook bedreigd door de lokale vakwereld van planners en stedenbouwkundigen, die in het Rotterdamse imago van 'dynamische stad' dikwijls een aanmoediging zien tot sloop en modernisering. Dat heeft al het einde betekend voor een aantal karakteristieke gebouwen uit de naoorlogse periode. Dat het Groothandelsgebouw en tientallen andere gebouwen aangewezen zijn als gemeentelijke monumenten en de Lijnbaan (nog) niet heeft dan ook niets te maken met een verschil in kwaliteit of betekenis. Het komt aan de ene kant voort uit de organisatorische en architectonische complexiteit van de Lijnbaan en de schaal van het gebied, die bescherming en handhaving ingewikkelder maakt dan bij enkelvoudige gebouwen. Aan de andere kant lijkt het gebrek aan status van de Lijnbaan ook de pragmatische instelling van het stadsbestuur te weerspiegelen, die in dit dynamische deel van het stadscentrum ruimte voor ontwikkeling wil houden.

Maar Rotterdam is niet meer wat zij is geweest en zoals vele monumenten van het Nieuwe Bouwen dreigt nu ook de Lijnbaan het slachtoffer te worden van het feit dat

zij precies op maat is ontworpen voor de functies die zij decennia lang geleden moest herbergen. De winkels die zij bevat zijn niet langer de lokale, redelijk exclusieve Rotterdamse zaken, maar vertegenwoordigers van ketenwinkels. De openbare ruimte wordt veel intensiever gebruikt dan vroeger en bovendien door groepen die elkaar soms moeilijk verdragen. Ondernemers, bestuurders en architecten hebben niet langer de natuurlijke neiging samen grootschalige en risicovolle, maar ook optimistische en collectivistische plannen te onderschrijven. De gemeente beschouwt de onroerend goed ondernemers als haar 'klanten' en stelt zich vooral faciliterend op. De objecten waar de Lijnbaan uit bestaat zijn verdeeld over verschillende en zeer ongelijksoortige eigenaars. Ieder van deze eigenaars heeft een andere bedrijfsvoering en hanteert een andere manier van boekhouding, afschrijving, herinvestering, beheer en onderhoud.

Kortom, de Lijnbaan wordt niet meer ervaren als een gemeenschappelijk project, er zijn sterke en zeer diverse marktpartijen en er is slechts weinig besef van het publieke belang bij de samenhang in dit project. Op dit moment leidt deze situatie tot concrete vragen van een beleggingsmaatschappij die vanuit haar statuten een van de flats (nu deze is afgeschreven) óf moet verkopen, óf moet afbreken en herontwikkelen om zo het haar toevertrouwde geld in beweging te houden. Zij stelt deze vraag aan een gemeente die enerzijds de belangen van de stad als een economisch organisme en anderzijds het voortbestaan van de stad als een cultuurhistorisch bouwwerk moet afwegen.

Het hier gepresenteerde rapport is het resultaat van een opdracht die werd verstrekt door twee afdelingen van de Dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting - Ruimtelijke Ordening: Bureau Monumenten in samenwerking met de afdeling Centrum. De spanning tussen behoud en ontwikkeling bevond zich daarmee in de kern van deze cultuurhistorische verkenning. Crimson onderzoekt in dit rapport de cultuurhistorische waarden van de Lijnbaan, en tracht deze zo goed en concreet mogelijk te visualiseren en uit te leggen. Bovendien brengt deze CV een hiërarchie aan tussen de aangetroffen waarden en tracht het in beeld te brengen hoe kansrijk en effectief ze zijn. Het rapport stelt daarbij drie scenario's voor waarin de verschillende belangen die in de stad leven en de kwaliteiten van de Lijnbaan in verschillende verhoudingen tot elkaar worden geplaatst. Ieder van deze scenario's is voor ons geloofwaardig. Toch hebben we er één uitgewerkt, omdat deze in de ogen van Crimson het meest recht doet aan het architectuur- en cultuurhistorische belang van de Lijnbaan en daarmee aan de uitgangspunten van deze cultuurhistorische verkenning.

Deel 1

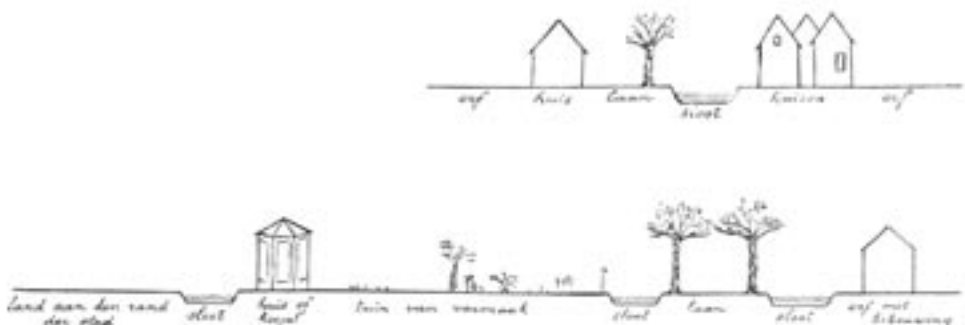
historische ontwikkeling



1. Historische inbedding

1839

Tot het begin van de negentiende eeuw werd het gebied ten westen van de Coolsingel gekenmerkt door een landelijk lanenlandschap. De lanen liepen van zuid naar noord, tussen de Kruiskade, de Binnenweg en de Westzeedijk, met parallel lopende sloten. In eerste instantie had het gebied een puur landelijk karakter met buitens en kleine landerijen of lusttuinen, waar de gegoede burgerij in zijn tuinen van vermaak met een dagkoepel of zomerhuisje, open ruimte en frisse lucht zocht. De lanen hadden een enigszins autonoom karakter: elke laan had een eigen bestuur van laanmeesters, eigen reglementen en dikwijls eigen gemeenschappelijk grondbezit. De laanmeesters zorgden voor het onderhoud van de laan en de sloten. De lanen waren oorspronkelijk bestemd voor voetgangers en daarom meestal met een hek of slagboom afgesloten voor ander verkeer. Dit uit vrees dat de weg, meestal slechts met koolas verhard, stukgereden zou worden. In de eerste decennia van de negentiende eeuw mengde zich tussen de lusttuinen in toenemende mate bedrijvigheid die binnen de stadsmuren geen ruimte meer vond, zoals blekerijen, warmoezerijen (kleine agrarische bedrijfjes), touwbanen en malerijen. Zo werd er ook een overdekte lijnbaan gebouwd tussen de Crispijnlaan en de Lijnbaanslaan. Dit enorme bouwwerk doorbrak de heersende orde die weliswaar rommelig, maar open was. Die orde bestond uit tuinen, kwekerijen en bleekvelden waarop per perceel slechts enkele huizen gebouwd waren en bij uitzondering een groter bedrijfsgebouw, zoals de loodwitmakerij aan de Waschbleekerslaan (waar nu ongeveer de Mauritsstraat ligt).





ROTTERDAM Aert van Noestreet

1880

Het proces van verstedelijking van het lanengebied kwam pas echt op gang tussen 1839 en 1880. Nadat eerst het open landelijke gebied langzaam werd overgenomen door bedrijvigheid, werden daarna de bedrijven verdrongen door woningen. Op deze wijze verdween ook de oude lijnbaan. In eerste instantie gebeurde dit proces geheel ongepland en bouwde men de woningen lukraak langs de smalle lanen zodat donkere, smalle straten en sloppen ontstonden: een “verward, als bij toeval nedergeworpen huizental, met nauwe stegen, spelonken voor allerlei misdrijven, poelen vol ongezondheid”.^[1] Zo werd de toestand beschreven in 1855. In een paar decennia was het open, semi-landelijke gebied veranderd in de ongezonde, stinkende stad, die men hier vroeger juist wilde ontvluchten. Het was in reactie op deze toestand dat het waterproject van ir. W.N. Rose werd uitgevoerd. Onderdeel van deze operatie was de aanleg van de Westersingel en de vernieuwing van het lanengebied tussen 1870 en 1880, waarbij dwarsdoorbraken werden gemaakt, sloten werden gedempt en het stratenpatroon dat nu nog herkenbaar is werd neergelegd. Er ontstond een structuur van gesloten bouwblokken met voornamelijk herenhuizen aan de Aert van Nesstraat en Van Oldenbarneveltstraat. Op de hoek van de Lijnbaanstraat en Aert van Nesstraat werd de Nieuwe Rotterdamse Schouwburg gebouwd. Het zuidelijke deel van de Lijnbaanstraat werd ingenomen door het ruime terrein van het nieuwe Gemeente Ziekenhuis aan de Coolsingel.

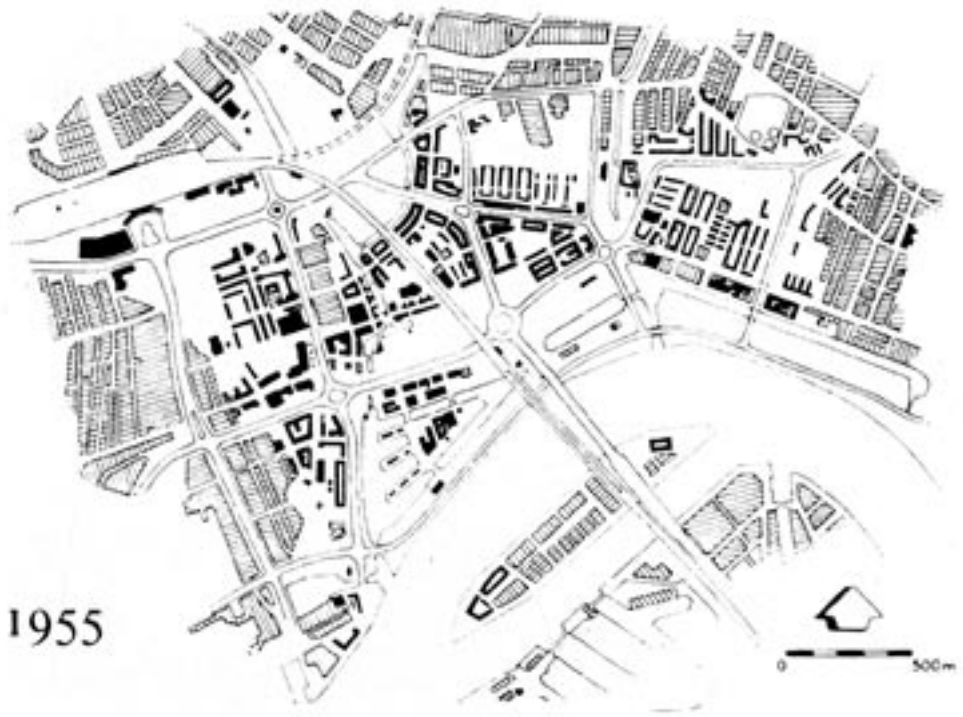




1945

Tijdens het bombardement van 1940 werd het centrum met het lijnbaangebied zwaar getroffen. Men ruimde snel alle puin, bouwvallen en anderszins aanstootgevende gebouwen zodat een maagdelijke vlak ontstond dat pas aan het einde van de twintigste eeuw vol raakte. Slechts een paar gebouwen aan de Coolsingel overleefden op deze tabula rasa: het stadhuis, het postkantoor, hotel Atlanta, de Bijenkorf, het nieuwe beursgebouw en een deel van het ziekenhuis. Op enkele noodwinkels en wat graanvelden na bleef deze vlakte tijdens de oorlog ongebruikt, een pauzelandchap dat in stilte rustig wachtte op de stad van de toekomst.





1955

Tussen waar vroeger de Crispijnstraat en de Lijnbaanstraat lagen, en waar de oude lijnbaan eens stond, is in 1953 een nieuw winkelcentrum geopend naar het ontwerp van architecten Van den Broek en Bakema. De winkeliers, die tijdens het bombardement hun winkels verloren in het stadscentrum en tijdens de oorlog en het begin van de wederopbouw aan de randen van de brandgrens hun noodwinkels hadden, zijn geherhuisvest in een revolutionair concept. Een wandelgebied met aan weerszijden winkels, daarachter expeditiestraten en hoge woongebouwen rond stadstuinen. Winkelcentrum De Lijnbaan was niet het eerste nieuwe bouwwerk dat op de lege vlakte opgetrokken werd, maar wel de eerste nieuwe straat. Een straat naar modernistisch concept, waarin alle functies gescheiden zijn in een Mondrianesque plastiek opgebouwd uit winkelstroken en woonschijven met daartussen vooral veel ruimte. Waar de voetganger - verlost van ander verkeer - de ruimte en vrijheid heeft om langs de grote etalages te slenteren. Een ongekende luxe die zelfs met slecht weer, dankzij luifels, aangenaam is. Waar de bewoner niet zijn overbuurman aankijkt, maar vrij uitzicht heeft op de stad. Na eeuwen van ziekte en verderf in bedompte sloppen en jaren van bezetting en rantsoen spreekt de Lijnbaan van een open toekomst van vrijheid en welvaart. Hoewel het gebied tussen de Coolingsingel en de Westersingel na de oorlog geheel van karakter is veranderd, is de lange lijn van de vroegere lijnbaan nog steeds zichtbaar en voelbaar. Het eerste deel van de Lijnbaan werd aangelegd van de Kruiskade tot de Van Oldenbarneveltstraat, met het idee dat in de toekomst uitbreiding mogelijk was. Van het Schouwburgplein naar het Stadhuisplein werd een dwarsverbinding gemaakt; de Korte Lijnbaan. Als in 1966 het Coolingsingelziekenhuis wordt afgebroken, wordt de Lijnbaan uitgebreid in zuidelijke richting om aan te sluiten bij twee grote warenhuizen, Termeulen en De Klerk, aan het Binnenwegplein.

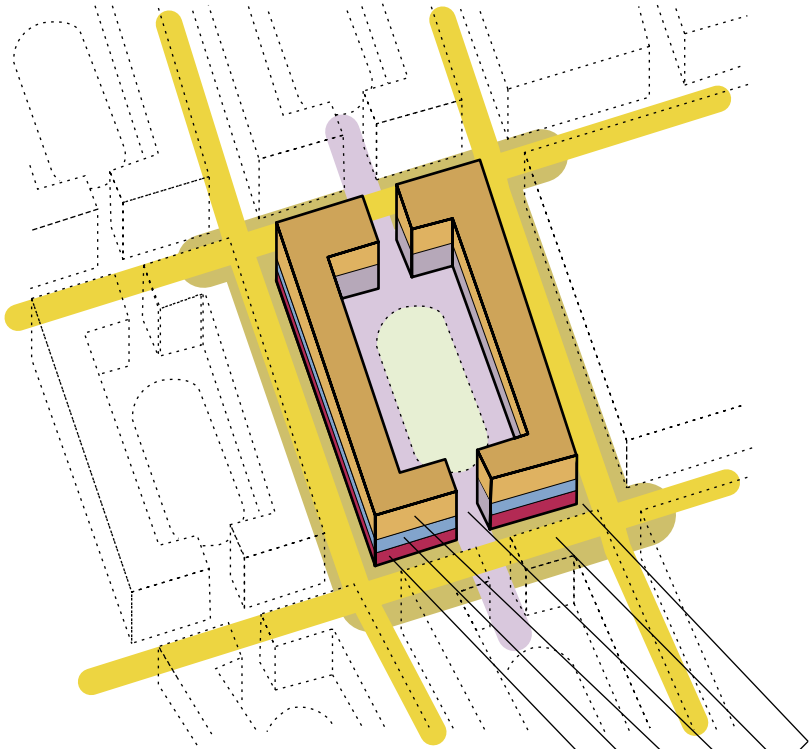




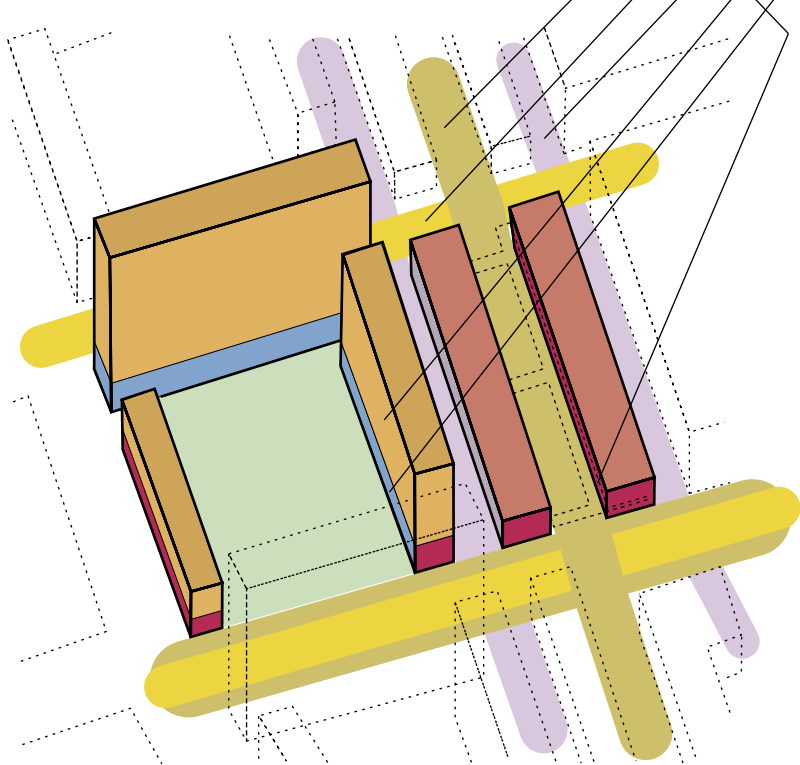
2004

Na een halve eeuw van ontwikkelingen in de stad en immer veranderende winteltrends houdt de Lijnbaan nog steeds stand als stedenbouwkundig object. Rond de Lijnbaan, aan de Coolingsingel en het Weena, zijn vele hoge torens gebouwd. Nog meer dan oorspronkelijk bedoeld, is de Lijnbaan een lage vallei temidden van wat wel op een Amerikaanse downtown lijkt. Het aanzien van de Lijnbaan is echter totaal veranderd. De luxe winkels van weleer zijn vestigingen van ketens geworden, de oorspronkelijke architectuur grotendeels verdwenen achter grote lichtborden. De openbare ruimte is heringericht met nieuwe banken en rvs lichtarmaturen en prullenbakken. Het plaveisel van het wandelgebied is vervangen door een uniforme plak donkere klinkers waardoor niet alleen de oorspronkelijke kleur, maar ook het architectonische stramien dat doorliep in de straat, verdwenen is. Ook de luifels zijn deels vervangen door een hightech versie van glas en staal (ontwerp Van den Broek en Bakema). Door de herinrichting van de straat, de maar deels gerealiseerde vernieuwde luifels en het verdwijnen van de architectonische details is het idee van eenheid in verscheidenheid van het oorspronkelijke plan deels verloren gegaan.





- voetganger
- verkeer
- expeditie
- woning
- kantoor
- winkel



2. Een nieuw winkelcentrumconcept

Een plat verzamelgebouw

Het ontwerp van de Lijnbaan is de uitkomst van een lang proces dat al tijdens de oorlog op gang kwam. In 1946 publiceerde Van den Broek de uitkomsten van een studie waarin hij het stadsblok, zoals voorgesteld in het Basisplan voor de wederopbouw voor het nieuwe centrum, ontleedt en de onderdelen ervan uit elkaar trekt. Het Basisplanblok was een variatie op het klassieke gesloten stadsblok met op de begane winkels en daarboven kantoren en woningen, met aan twee zijden poorten naar het binnenterrein. Van den Broek concludeerde dat een organisatie van de stad met dergelijke stadsblokken ravijnachtige straten zou opleveren. Hij stelde voor de bouwmassa van kantoren en woningen los van de winkellaag te programmeren, in volumes naast de winkelblokken. Door vervolgens de verkeersruimte niet als restruimte tussen de blokken op te vatten, maar als afzonderlijk programmaonderdeel, dat weer op te splitsen is in voetgangers- en rijverkeer, ontstond het concept van een winkelstraat voor voetgangers met daarachter expeditiestraten waarlangs de woningblokken zouden liggen met op de eerste verdieping kantoren.

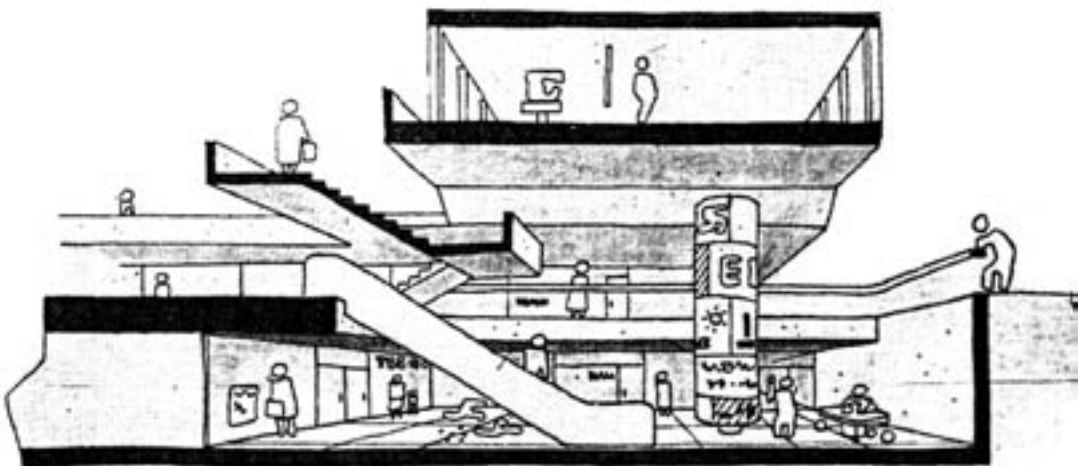
Deze opzet kwam mede voort uit het probleem dat de winkeliers niet stonden te popelen om de hoge investeringen te doen die vereist zouden zijn voor nieuwbouw van winkels met daarboven woningen: zij hadden hier de financiële middelen niet voor. Zo ontstond het idee van een verzamelgebouw, zoals de groothandelaren deze al hadden gebouwd aan het Weena, het Groothandelsgebouw. Het plan van Van den Broek en Bakema oogstte veel enthousiasme bij de winkeliers; het was door de loskoppeling van de woon- en kantoorruimte betaalbaar en bovendien een soort platte, openluchtversie van een verzamelgebouw.

Een nieuwe winkelstraat

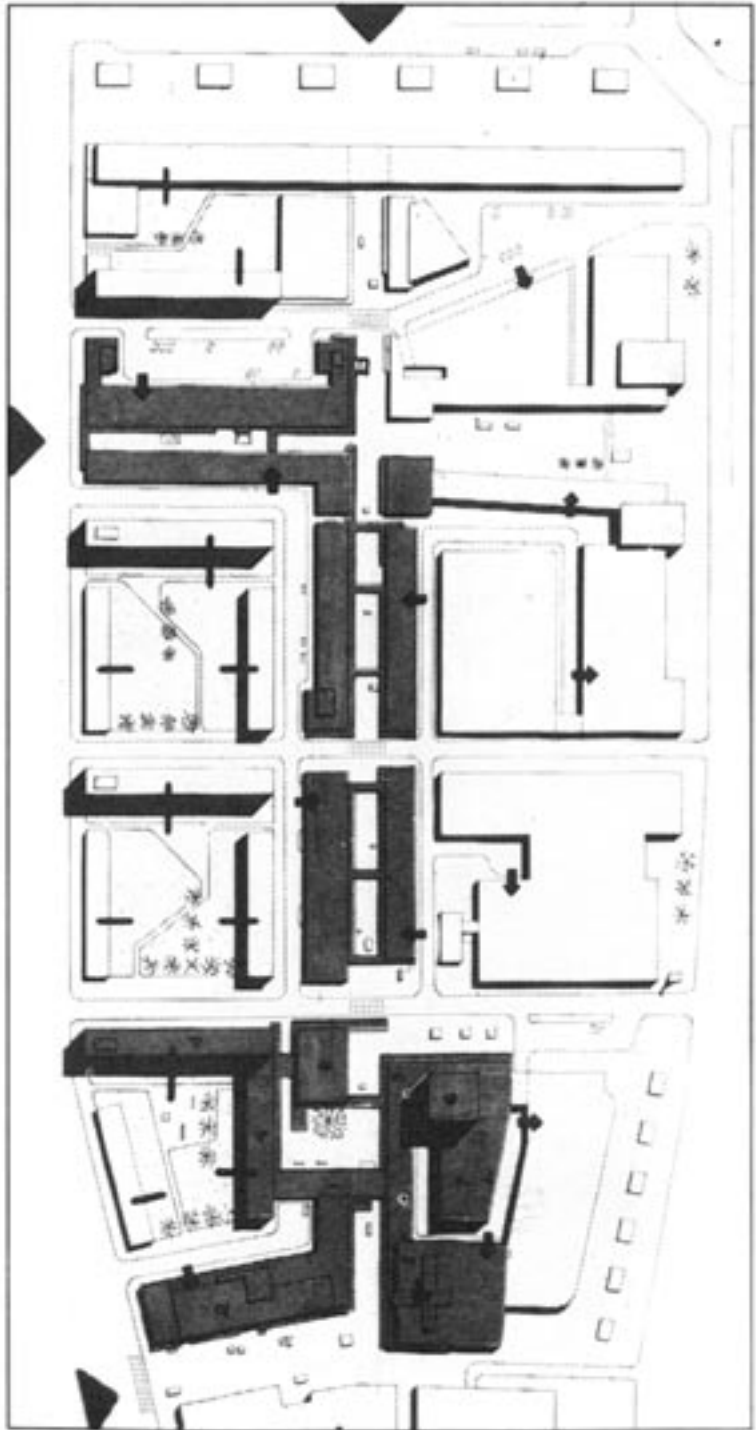
Het Basisplan werd op deze wijze herzien voor het gebied waar de Lijnbaan zou komen. Toen in 1951 het bureau Van den Broek en Bakema formeel de opdracht kreeg voor het ontwerp van een nieuwe winkelgebied voor 64 winkeliers hadden zij de stedenbouwkundige opzet dus al gemaakt. De realisatie van deze opzet gebeurde in twee fasen. De eerste fase tussen de Kruiskade en de Aert van Nesstraat bestond uit een noord-zuidas met haaks daarop de Korte Lijnbaan, die naar het Schouwburgplein leidt. Deze oost-westas is na de kruising met de lange Lijnbaan verbreed om het Stadhuisplein te vormen.



Tijdens de tweede fase, na afbraak van het Coolsingelziekenhuis in 1966, werd de Lijnbaan in zuidelijke richting doorgetrokken tot aan het Binnenwegplein en geïntegreerd met de twee eerder gebouwde warenhuizen van De Klerk en Termeulen (beiden ook ontworpen door Van den Broek en Bakema). Op de plek van het oude ziekenhuis is de winkelboulevard uitgestulpt in een klein plein, het Lijnbaanplein. Een oude kastanjeboom uit de ziekenhuistuin is behouden en een poort uit de tuinmuur is opgesteld als herinnering aan de vooroorlogse situatie. Een overbouwung verbond het Termeulengebouw met het De Klerkgebouw aan de overzijde. Deze zwevende ruimte met glazen wanden was bedoeld voor de Rotterdamse Kunststichting met het idee dat kunst dicht bij de mensen gebracht zou kunnen worden. Ter hoogte van het plein werd de straat nog eens uitgebreid met een ondergronds winkelpleintje dat bereikbaar was via een tapis roulant, die al na enkele maanden vervangen werd door een trap.



Het autoverkeer doorsnijdt de Lijnbaan via de Van Oldenbarneveltstraat en de Aert van Nesstraat, die de Coolsingel verbinden met de Karel Doormanstraat. De expeditiestraten zijn achter de winkelblokken gelegd. Ten westen van de Lijnbaan zijn de woongebouwen, met op de eerste verdiepingen kantoorruimte, rond twee groene hoven gerangschikt. Haaks op de Lijnbaan staan de hoogste schijven van 13 lagen aan de noordzijde van de hoven. Parallel aan de Lijnbaan staan de lagere schijven van 9 lagen. Deze schijven zijn georiënteerd op de hoven en hebben daar hun entree. Aan de Karel Doormanstraat liggen stroken in 3 lagen met op de begane grond winkels (georiënteerd op de Karel Doormanstraat) en daarboven maisonnettes met portieken aan de westzijde van de hoven. Deze organisatie van de woningen wordt doorgezet bij de uitbreiding, maar hier liggen de blokken rond een expeditie- en parkeerhof. Een schijf van 13 lagen aan de Kruiskade, parallel aan de Korte Lijnbaan, complementeert het ritme. De woonflats worden door verschillende architecten ontworpen onder supervisie van Hugh Maaskant, die zelf het ontwerp van de eerste flat aan de Kruiskade op zich neemt.

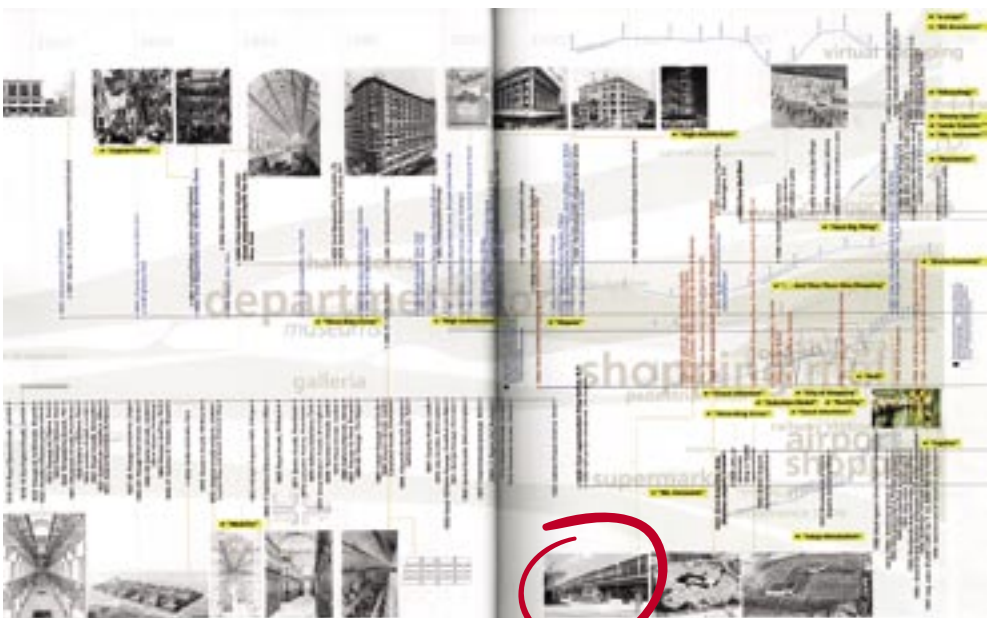


Het ritme breidt zich uit

Ten oosten van de Lijnbaan worden geen hoven gerealiseerd, maar lopen de expeditiestraten langs de grote bouwmassa's van banken, de Bijenkorf en kantoorgebouwen, die op de Coolensingel, de dwarsstraten en het Stadhuisplein georiënteerd zijn. Dit gebied valt buiten het stedenbouwkundig ensemble van de Lijnbaan, maar de ritmering die met de woonschijven is ingezet in het Lijnbaanplan vindt wel een afspiegeling in de massa-opbouw aan de Coolensingel, waar steeds ter hoogte van de hoge Lijnbaanflats, de rooilijn uitspringt. Ook de getrapte hiërarchie in bouwhoogten in het Lijnbaanensemble, van hoog op de achtergrond naar laag langs de straat, vindt zijn weerslag aan de Coolensingel. Hier vormen lage paviljoens op de zeer brede trottoirs de tussenstap.

Modern winkelen

Nieuwe ontwikkelingen in verkoopstechnieken van winkels hebben ten slotte ook bijgedragen aan de ontwikkeling van het Lijnbaanconcept. In Amerika had Van den Broek met eigen ogen gezien hoe de architectuur zich steeds meer perfectioneerde in het faciliteren van de verkoop. Het stedenbouwkundige plan van de Lijnbaan sloot naadloos aan bij deze nieuwe inzichten. Door de wandelaar te verlossen van rijdend verkeer kon deze zich geheel richten op de winkels en hun koopwaar en zich vrij van de ene naar de andere kant van de straat bewegen. De wandelstraat is bovendien extra breed gemaakt (12 tot 18 meter) zodat er ruimte is voor verfraaiing (in de vorm van bomen, bloembakken, etalage-eilanden en beeldende kunst) en voor extra programma, zoals terrasjes en banken. De straat wordt daardoor een verblijfsruimte in plaats van slechts een verkeersader. Dit alles nodigt de wandelaar uit langer te slenteren en vergroot daarmee de kans dat hij iets koopt. In de architectuur wordt deze benadering doorgevoerd door de gevels zoveel mogelijk in glas uit te voeren, waardoor de grens tussen binnen en buiten - en daarmee de drempel die de passant moet overstappen om klant te worden - zoveel mogelijk wordt opgeheven.



3. Invloed

Amerika

Het eerste wat vele Rotterdamse architecten deden na de bevrijding was een verkenningstocht maken naar Amerika. Daar was de modernisering al in volle gang en waren moderne stadsconcepten te vinden die in Europa nog niet bestonden. Zo liet Maaskant zich voor het Groothandelsgebouw inspireren door de Merchandise Mart in Chicago en bestudeerde Van den Broek er nieuwe ideeën omtrent de architectuur, techniek en organisatie van winkels en winkelgebieden. De vernieuwingen op dat gebied kwamen in grote mate van een Weense immigrant, Victor Gruen. Nadat hij eerst het winkelconcept had gerevolutioneerd in New York en later in Los Angeles werd hij



Northland

in 1943 uitgenodigd om een ontwerp te maken voor een winkelcentrum in het kader van een studie die werd geïnitieerd door Architectural Forum ("New Buildings for 194x").^[2] Pas tien jaar later zouden zijn ideeën voor de pedestrian mall werkelijkheid worden in Northland Shopping Center (1954), een van de eerste malls die gebouwd werd.

Het debat in Amerika over winkelcentra kwam voort uit de verafschuwde suburbontwikkelingen: winkels werden vooral langs wegen gebouwd (strip development), en hadden schreeuwerige gevels en (neon)borden. De ambitie van Gruen was om met zijn nieuwe concept van de pedestrian mall de suburbs van openbare ruimte te voorzien en gemeenschappen te bouwen. Hij wilde een stedelijke ervaring voor buurtbewoners creëren zoals die in Europese steden te vinden was. Naast een efficiënte winkelvoorziening die de auto accommodeerde voorzagen zijn malls in extra programma in de vorm van kinderdagverblijven, speeltuinen, auditoria, gemeenschapsruimten, bowlingbanen, schaatsbanen, bioscopen, beeldende kunst, etc.. Om zijn nieuwe concept te verkopen vergeleek hij het dikwijls met de Griekse agora, het middeleeuwse marktplein en de negentiende-eeuwse passage.

Northland Shopping Center was deels een openluchtconcept, opgebouwd uit een



Northland

cluster van grote verzamelgebouwen en warenhuizen met daartussen pleinen en patio's met paviljoens, bloemperken en beeldende kunst. Het openluchtkarakter, de inrichting van de openbare ruimte en de architectonische uitvoering in beton, baksteen en glas maken Northland verwant aan de Lijnbaan. De grotere schaal van dit winkelcentrum, die aansluit op de snelweg en totaal niet op de omliggende suburbs, laten echter zien hoeveel het Amerikaanse mallconcept verschilt van de stedelijke Lijnbaan. Gruens moderne gedachtengoed, dat geïnspireerd was op de Europese traditie van de galleria en de passage, werd in Rotterdam weer terugvertaald naar de Europese situatie en middenin de stad geïmplementeerd. De Lijnbaan lijkt - door de vervlechting met het omringende stedelijke weefsel - meer op een modernistische openlucht passage dan op een mall.



Noodwinkels

Rotterdam

In de Lijnbaan vond een unieke en succesvolle versmelting plaats van het Amerikaanse concept met de Europese stedenbouwtraditie van de passage, maar ook met de specifieke Rotterdamse context, met name die van de noodwinkelcomplexen. De winkeliers maakten door deze noodwinkelcomplexen kennis met het moderne stadsbeeld van een lichte, open en efficiënte stedenbouw. De noodwinkels hadden een ruim trottoir voor de voetgangers aan de voorzijde, terwijl aan de achterzijde van de winkels een expeditiestraat lag. In de noodsituatie tijdens de oorlogsjaren waren de winkeliers gewend geraakt aan de bevrijding uit het vooroorlogse stadsblok en dat maakte hen waarschijnlijk ontvankelijk voor het nieuwe concept van de Lijnbaan: ze hadden immers al kunnen ervaren dat het werkte. Bovendien beviel de winkeliers de vrijheid die ze hadden in de architectuur van de gevels (ook al was het met beperkte middelen). Met hout, gips en glas was een levendig en aantrekkelijk straatbeeld gecreëerd.

Hoewel de architectuur van de Lijnbaan ordening en samenhang nastreefde, was het materiaalgebruik terughoudend en was er voldoende ruimte voor individuele uitingen in de gevels en etalages.^[3] De bijzondere opdrachtgeverssituatie van 64 individuele winkeliers die gezamenlijk opdracht verleenden voor de hele straat, maar afzonderlijk opdrachtgever waren voor de specifieke invulling van hun eigen winkel, bepaalde deze opzet.

Receptie en verspreiding

Rotterdam sloeg met de bouw van de Lijnbaan een bijzonder pad in. Terwijl andere Europese steden hun centra terugbouwden in hun vooroorlogse stedenbouwkundige vorm, en vaak in historiserende architectuur, koos Rotterdam voor een centrum op moderne leest om werkelijk met een schone lei te beginnen. Het is deze positivistische houding en het geloof in vooruitgang die zo'n uitstraling had naar andere landen, met bussen vol bezoekende stedenbouwers, bestuurders en architecten tot gevolg. Lewis Mumford was een van deze bezoekers en schreef een lofzang op de Lijnbaan voor *The New Yorker*, die prompt werd vertaald en gepubliceerd werd in *Bouw*: "Iedereen

zegt, dat Rotterdam de enige stad in Europa is, die de rampspoedige gevolgen van oorlog en bezetting in een triomf heeft doen verkeren en deze keer heeft iedereen gelijk." Wat Mumford zo aansprak was vooral de menselijke schaal die de Lijnbaan succesvol in het centrum van een wereldstad introduceerde en het primaat van de voetganger. De Lijnbaan toonde volgens hem dat de voordelen, die men in Amerika alleen in de buitenwijken dacht te kunnen realiseren, wel degelijk ook in de grote stad te verwezenlijken zijn: "Dit is een gedegen stedelijke vormgeving, die overal zou kunnen worden toegepast."

Dat is dan ook gebeurd. Talloze wijken, satellietsteden en geheel nieuwe dorpen en steden (zoals in de Noordoostpolder) in heel Nederland hebben hun eigen versie van de Lijnbaan. Soms is het prototype aangepast, op andere plekken is het bijna exact gekopieerd, zoals in het centrum van Presikhaaf in Arnhem.



Ulan Bator



Presikhaaf, Arnhem



Presikhaaf, Arnhem

Wijkgedachte

Toen de Lijnbaan ontworpen werd werkten Rotterdamse architecten, waaronder Van den Broek en Bakema, gelijktijdig aan de ontwikkeling van een 'nieuw' stadsconcept: de wijkgedachte. De wijkgedachte die voortkwam uit het garden city concept van Ebenezer Howard en de neighbourhood unit van Stein, Perry en Wright benaderde de stad niet als een entiteit met een centrum en zich steeds maar uitbreidende uitbreidingsringen daaromheen, maar deelde de stad hiërarchisch op vanuit de kleinste schaal. Het ordenen en vormgeven van de verhouding tussen het huis, de straat, de buurt, de wijk en de grote stad was het onderwerp van veel studie. Elk onderdeel had zijn eigen voorzieningen die in relatie stond met het geheel. De buurtkern had zijn dagelijkse voorzieningen als de bakker en de crèche, de wijkkern bevatte scholen, winkels, bedrijven, kerk en café en het stadscentrum had de warenhuizen, theaters, musea en het stadhuis. Het Lijnbaanmodel werd in vele nieuwe wijken, eerst in Rotterdam en al snel daarbuiten, toegepast om als spil van de wijk te fungeren. De Lijnbaan heeft daarmee een directe relatie met de nieuwe wijken en satellietsteden die in de wederopbouw en daarna rond Rotterdam zijn gebouwd, zoals Pendrecht of Hoogvliet. Maar de Lijnbaan is niet alleen het prototype voor vele nieuwe winkelcentra, maar ook voor een stedenbouwkundig stadsmodel, dat post vatte in de westerse wereld en zich daarna over de hele wereld verspreidde.



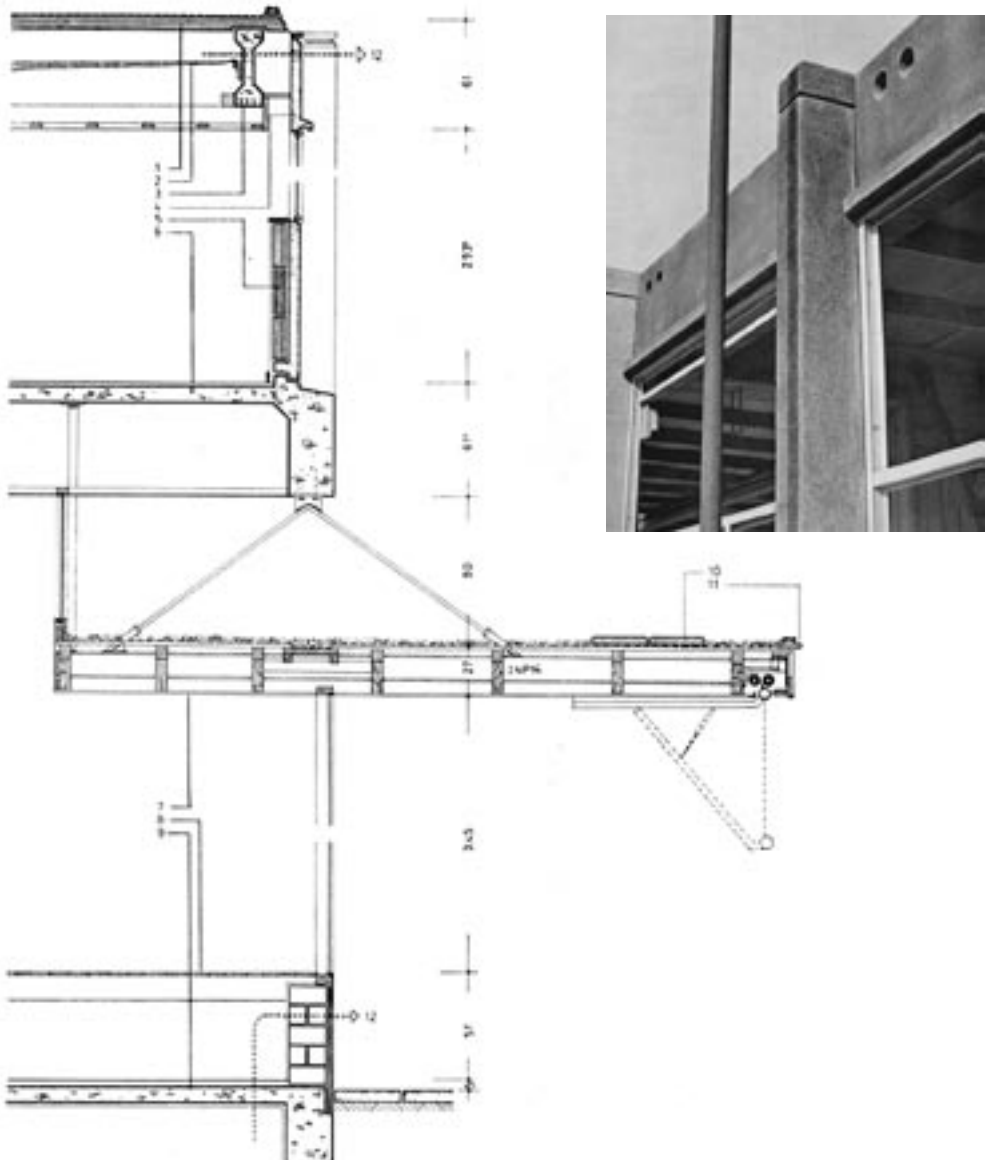
4. Architectuur & design

Het Lijnbaanensemble is een gezamenlijk ontwerp van de twee belangrijkste naoorlogse Rotterdamse architectenbureaus: Van den Broek & Bakema en Maaskant & Van Tijen. Delen van het ensemble werden uitgewerkt door een elite-team van Rotterdamse moderne architectenbureaus zoals Herman Bakker en Arie Krijgsman. Zowel Maaskant als Van den Broek & Bakema hadden een duidelijke en zeer uitgesproken visie, zowel op de toekomstige vorm van de Rotterdamse binnenstad, als op het ontwerp en materiaalgebruik in de hedendaagse architectuur. De flats, de openbare ruimte, de hoven en de winkels kunnen beschouwd worden als een toonbeeld van het beste wat Nederland te bieden had op het gebied van moderne stedelijke architectuur in de naoorlogse periode. Ook de architecten zelf beschouwden deze opdracht als een ultieme test-case die door de hele wereld gadeslagen zou worden. Vóór de totstandkoming van de Lijnbaan geloofde niemand dat men met de sobere, aan industriële productievormen ontleende technieken en vormen van de moderne architectuur een echt, representatief stadscentrum kon bouwen. Daarvoor werd modernistische architectuur nog teveel geassocieerd met functionaliteit. Hoewel er in binnensteden in Amerika en Europa al wel modernistische stedelijke gebouwen waren verrezen, werd in Rotterdam voor het eerst een heel stadsdeel, bestaand uit de belangrijkste stedelijke functies – wonen, winkelen, werken, verkeer en recreatie – op een compromisloos moderne wijze ontworpen. Op de plek van een verwoest stadscentrum een nieuw centrum bouwen dat op geen enkele manier refereerde aan wat men kende als een binnenstad was een buitengewoon risicovolle onderneming, die men niettemin zonder – zichtbare – aarzeling aanging.

De winkels

Het winkelgedeelte van de Lijnbaan werd door Van den Broek & Bakema ontworpen en hierin komen de ontwerphema's voor die we ook in de latere ontwerpen van dit bureau en in die van hun vele navolgers kunnen herkennen. Deze zijn samen te vatten als 'overgangselementen', dat wil zeggen elementen die de overgang organiseren tussen de individuele details en de grotere vorm waarin alles past. Door Bakema zelf werd de ontwerpfilosofie van zijn bureau omschreven als 'van stoel tot stad'. Zowel de kleinste interieurdetails als de grootste stedenbouwkundige lijnen horen bij elkaar en moeten in elkaars verlengde worden ontworpen. De opdracht om 64 winkels te ontwerpen die een samenhangend beeld moesten vormen paste ideaal bij deze ontwerphouding.

Als we van groot naar klein de winkel-Lijnbaan beschrijven is er eerst de haakse hoek van de Lijnbaan en de korte Lijnbaan: een zone die bestaat uit een honderden meters lange voetgangerszone. Daarlangs, aan beide zijden, strookvormige winkelbebouwing, van achter ontsloten door expeditiestraten waar zich vrachtverkeer en personeel doorheen beweegt. Aan een kant opent het zich en biedt het uitzicht op het stadhuisplein: een licht taps toelopend plein tegenover het raadhuis van Rotterdam. Het gezochte en gevonden ontwerpeffect is dat van een enkel gebouw dat als een strak geometrisch teken in de bodem van de stad is gekerfd.



Een schaalniveau lager wordt de architectuur en het materiaalgebruik zichtbaar. Van den Broek & Bakema en met name de projectarchitect Frans van Gool, ontwierpen de Lijnbaanwinkels als een betonskelet van drie bouwlagen, waarvan één onder de grond. De verdiepingsevel aan de voorzijde was voor negentig procent bekleed met een geprefabriceerd gevelement van schokbetonnen stijlen en platen, bekleed met natuursteensplit. Daarvoor is een matensysteem gehanteerd van 1,10 m. Binnen dit zelfde matensysteem is ook het gevelsysteem voor de achtergevels aan de expeditiestraat ontworpen, eveneens bestaand uit schokbetonnen stijlen en platen, geleverd in grijs, zwart en wit. Waar aan de voorzijde glas overheerst, zijn de tussenruimten aan de expeditiestraten voornamelijk met lichtgrijze panelen ingevuld. Het meest opvallende element dat zich in de Lijnbaan aandient is de luifel tussen de begane grond en de eerste verdieping. De luifel is gemaakt van stalen liggers die vrij zijn opgehangen aan de betonconstructie van de winkels door middel van stalen stangen. De luifel werd vervolgens afgewerkt met transparant gelakte grenen planken. Door de manier van ophangen kan er licht bij de gevel op begane grond niveau komen, waardoor de luifel zich aandient als een los architectonisch element op de schaal van de hele Lijnbaan. De eenheid van de luifel wordt versterkt doordat deze op zes plekken oversteekt, waardoor winkelaars droog kunnen oversteken.



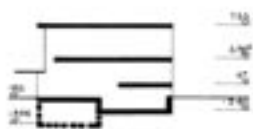
Van den Broek en Bakema hebben samen met de Dienst Stedenbouw de 18 meter breedte van de Lijnbaan gezoned in 5 meter verkeersruimte voor voetgangers, 8 meter verblijfsgebied en weer 5 meter verkeersruimte voor voetgangers. In de openbare ruimte is het architectonische matensysteem van 1,10 voortgezet. Dat heeft geleid tot een geometrische compositie van kiosken, bankjes, bloembakken, verlichtingselementen, beelden, terrassen en bomen. Een bijzonder terugkerend element was de eilandetalage: een aquariumachtig object met daarin uitgestalde koopwaar, behorend bij één van de tegenoverliggende winkels.

Tenslotte komen we bij het niveau van de afzonderlijke panden, en dus bij het détailniveau van 'stoel'. Om tegemoet te komen aan de afzonderlijke wensen en de behoefte aan individuele uitstraling van de winkels zijn Van den Broek en Bakema opnieuw stapsgewijs te werk gegaan. De winkeliers konden kiezen uit vier types

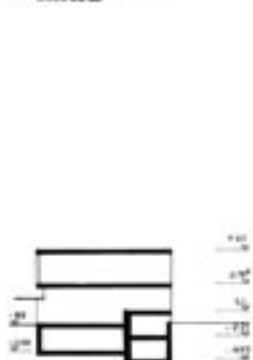
winkels, in verschillende breedtes, gebaseerd op de module van 1,10 meter. De vier basistypes verschillen met name op het gebied van de verdiepingindeling en de plaats van de trappen: gestapeld of trapsgewijs geordend met entresols. Daarnaast was er een keuze in geveltypes. De normale gevel had een inkeping waar de luifel was bevestigd tussen de begane grond en de eerste verdieping. Er was ook een variant met op de eerste verdieping een glazen gevel die doorliep tot de luifel en er was een type zonder luifel, maar met een grote glazen gevel over de hele hoogte. Dit laatste type kwam op enkele plekken naast de punten waar de luifel oversteekt. De plaatsing van de winkels in de Lijnbaan en de keuze voor een bepaald type waren zodoende met elkaar verbonden.

Naast de normaaltypes waren er enkele uitzonderingen, zoals de kledingzaak Meddens op de hoek met het Stadhuisplein. Deze werd later toegevoegd, was groter en chiquer en heeft binnen de Lijnbaan een bijzondere vormgeving. Opvallend is vooral hoe de eerste verdieping over de wandelstraat uitkraagt, waarbij de vloer buiten met hetzelfde type natuursteen is bedekt als de vloer van de winkel binnen.

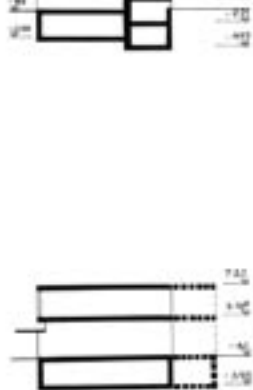
303 - 378
Schematische Schnitte und Perspektiven
von vier Ladentypen



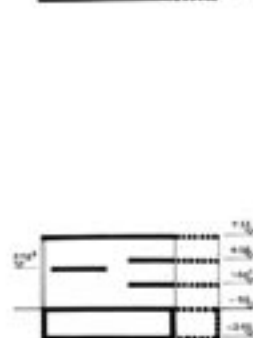
303/304
Zwischengeschichtstyp mit halben Untergeschoss



305/306
Zwischengeschichtstyp mit verstelltem Untergeschoss



307/308
Normaltyp



309/310
Zwischengeschichtstyp mit gleichmäßiger Unterteilung

De “doordringing van binnen en buiten” is het belangrijkste thema van de inrichting van de winkels binnen het Lijnbaansysteem. Van den Broek & Bakema, maar soms ook gastontwerpers als Hein Stolle, maakten voor iedere winkelier een op maat gemaakt ontwerp voor de ruimtelijke inrichting van hun winkel, daarbij gebruik makend van dezelfde elementen: glas, staal, aluminium, hout, sierbestrating en gecodeerde reclameboodschappen. Een goed voorbeeld waren de etalages van schoenenwinkel Kogels, met een eilandetalage die een inleiding op het interieur van de winkel vormde alvorens men de deur daadwerkelijk opende en naar binnen ging. Een ander voorbeeld is boekhandel Donner (destijds De Klerk): een spiraalvormige ordening van vloeren waardoor niet alleen het onderscheid tussen binnen en buiten maar ook tussen begane grond, kelder en eerste verdieping vervaagde.

Toen de Lijnbaan in 1953 werd geopend liep hij nog niet door tot aan de Oude Binnenweg. Het laatste segment kon niet gebouwd worden voordat het Coolsingelziekenhuis was opgeruimd. Inmiddels waren door Van den Broek & Bakema echter wel twee grote warenhuizen gebouwd die, als de Lijnbaan werd



doorgetrokken, erbij getrokken zouden worden: het warehouse Ter Meulen, Wassen en Van Vorst en de meubelwinkel De Klerk. Beide zijn Nederlandse versies van het Amerikaanse warehouse, enige jaren voordat de Bijenkorf hiervan Nederlands bekendste voorbeeld zou gaan vormen. Zowel Ter Meulen als De Klerk zijn in principe gesloten dozen met een inrichting die volledig op de goederen in het interieur is gericht door middel van technische voorzieningen. In Ter Meulen waren de vloeren met elkaar verbonden door een batterij roltrappen en in De Klerk flitste een glazen lift de bezoekers naar boven, waarna ze via de spiraal van vloeren met meubels naar beneden konden afdalen. Beide warehouse's rusten op een plint die is vormgegeven volgens het stramien van de Lijnbaan, inclusief de transparante begane grond, de luifel en een meer gesloten eerste verdieping. Hierdoor was de aansluiting bij voorbaat gegarandeerd.

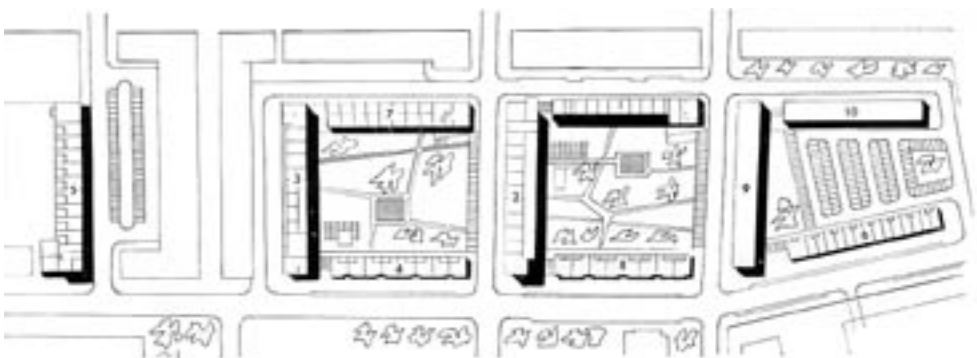


Voor het stuk tussen de Van Oldenbarneveltstraat en de Oude Binnenweg dat in de tweede helft van de jaren zestig werd aangelegd, is het Lijnbaansysteem zowel in de diepte als in de breedte uitgebreid. De gevels van de winkels openen zich om een vierkant plein dat twee historische elementen bevat: een oude eik die in de tuinen van Rose's Coolsingelziekenhuis stond en een architectonisch fragment van hetzelfde Coolsingelziekenhuis: een herinnering aan Rose's fameuze rundbogenstil. Beide fragmenten laten zien dat de mentaliteit onder de architecten en planners van Rotterdam in de tien afgelopen jaren was verzacht. Men was niet bang meer om interesse en respect te betuigen aan overblijfselen van de oude stad en deze zelfs op te nemen in radicaal vernieuwende stedenbouwkundige werken.

De Lijnbaan ging hier ook de diepte en de hoogte in: er kwam een verdiept plein met een bioscoop, een theater en een restaurant en daaroverheen op de eerste verdieping een voetgangersbrug met winkels. Het was de bedoeling het aantal voetgangersniveaus te verdriedubbelen, en dit over honderden meterslange trajecten dwars door de gehele binnenstad. Enkele jaren na de voltooiing van het tweede deel van de Lijnbaan presenteerden Van den Broek & Bakema de nota 'Tolerante binnenstad' waarin zij alternatieven presenteerden voor het autovrij maken van grote delen van de binnenstad door grote voetgangersgebieden door middel van bruggen over de Coolsingel te bouwen. Dit laatste project is nooit uitgevoerd, maar juist door deze stedenbouwkundige thema's zou Van den Broek & Bakema over de gehele wereld beroemd worden. De stad als een gelaagde compositie van stoel tot stad, met immense honderden meters lange structurerende elementen, zouden bepalend zijn voor legendarische plannen voor Pampus, Tel Aviv, Nordweststadt, Skopje en Plovdiv en zouden binnen Nederland ondermeer gerealiseerd worden in het plan Koningswei in Tilburg. In al deze futuristische plannen herkennen we de Lijnbaan, die voor ons deel is gaan worden van het dagelijks leven.

De flats

De drie gestempelde eenheden van flats rond een binnenhof of een parkeerterrein zijn ontworpen vanuit een zelfde stedenbouwkundig uitgangspunt als de Lijnbaanwinkels. In de uitwerking van dit deel van het ensemble kozen de architecten even compromisloos voor moderne architectuur, maar daarnaast speelden heel andere thema's een rol dan bij het ontwerp van de Lijnbaanwinkels. Hugh Maaskant van Maaskant & Van Tijen was de architect die het stedenbouwkundig ontwerp voor de groepering van de flats bij de Lijnbaan maakte. Bovendien ontwierp hij een van de laagbouwstroken aan de Karel Doormanstraat en een van de vier hogere flats. Maar zijn ontwerphand bepaalde ook voor een groot deel de overige gebouwen. Zo strikt en nauwkeurig was zijn idee van architectonische supervisie dat het ensemble



van de Lijnbaanflats zich bijna als één gebouw aandient, terwijl de verschillen in architectuur zich pas van dichtbij aandienen. Maaskant had een duidelijk idee over de stad en over de rol die architectuur daarin moest spelen. Het was een idee dat hij niet alleen met de Lijnbaanflats maar ook met andere gebouwen in de nieuwe binnenstad van Rotterdam uitwerkte. Het Manhave gebouw en het Hiltonhotel bepalen de noordelijke wand van dit stadsdeel aan het Weena. Aan de Kruiskade, verbonden met het Manhavegebouw, staat de flat Cityhouse. Deze drie Maaskanten en de door Herman Bakker en Arie Krijgsman ontworpen overige Lijnbaanflats



waren voorbeelden van wat moderne architectuur, moderne techniek, moderne planning en moderne verkeersoplossingen voor de stedeling konden doen. Ze vormden een luxueus kader voor een bijzondere, kleine doelgroep van mensen die in de 'City' wilden wonen, terwijl dit stadsdeel voor het overgrote deel voor werken, winkelen en cultuur was bestemd.

Het Lijnbaan flat-ensemble bestaat uit drie superblokken, ieder georganiseerd rond een hof. De twee noordelijke blokken zijn volgens het oorspronkelijke Lijnbaanconcept uitgevoerd; het derde blok is tijdens de tweede fase ingevuld met een parkeergarage. De blokken hebben een buitenmaat van 100 bij 65 meter en bestaan uit een schijf van dertien verdiepingen dwars op de Lijnbaan en één van drie lagen langs de Karel Doormanstraat. Daartussen ligt het hof: een groen vierkant, modern





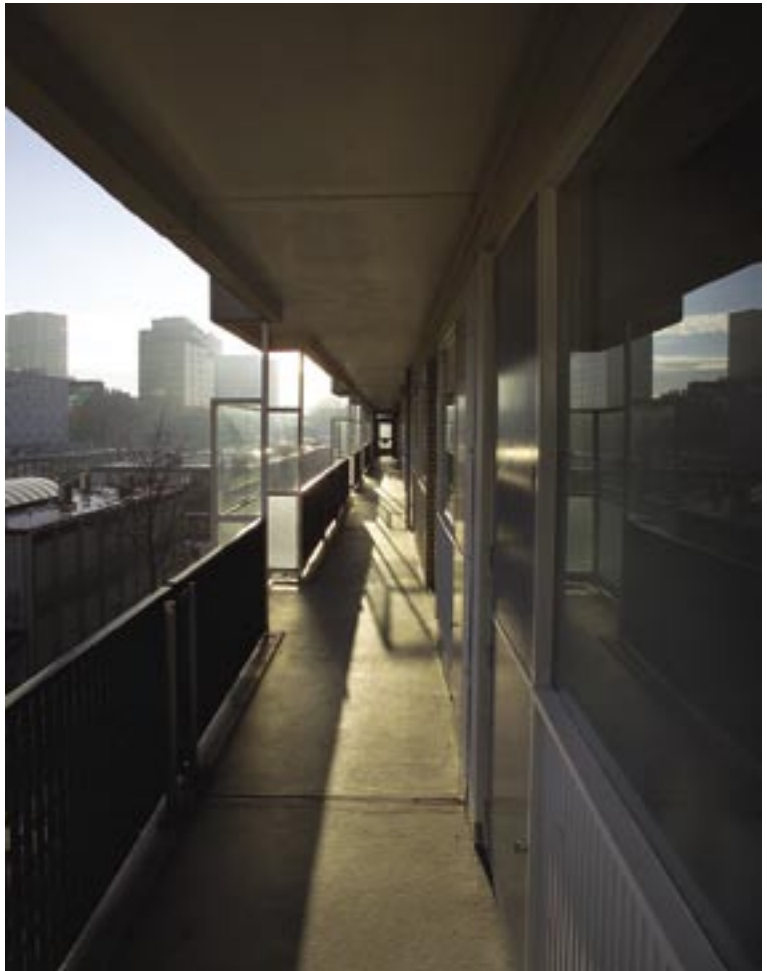
ingericht naar ontwerp van Jan Rahder, 65 bij 85 meter, met één open zijde. Vanuit de hoven werden de twee flatgebouwen ontsloten, door middel van ruime dubbelhoge en zwaar gedecoreerde entreepartijen. Vanuit de entreepartijen kon men ook de galerij met kantoren en praktijkruimtes bereiken op de eerste verdieping. Aan de daarboven gelegen galerijen bevonden zich twee of driekamer woningen met op de koppen ruimere vierkamerwoningen. De woonkamers zijn georiënteerd op de hoven. De laagbouwstroken aan de Karel Doormanstraat hebben op de begane grond winkels en daarboven woningen die met portieken zijn ontsloten vanuit de hoven. De begane grond van de flatgebouwen bestaat vooral uit garages en bergingen, respectievelijk ontsloten vanuit de expeditiestraten en de hoven. Er werd door de stedenbouwers van de stad en de architect-supervisor dus een volkomen eenduidig modernistisch typologisch beleid doorgevoerd: portiekwoningen en galerijflats, met het wonen opgetild boven het maaiveld. Even trouw aan de wetten van het moderne plannen was de verkeersoplossing: voetgangers bereikten hun flats vanuit de groene hoven; de auto's bereikten de flats achterlangs via de expeditiestraten.











De door Maaskant gevoerde architectonische supervisie was zo gedetailleerd, dat de verschillen in architectuur pas bij een zeer nauwkeurige beschouwing opvallen. We kunnen de flats met andere woorden beschouwen als één gebouw, een stedelijke megastructuur geconcipieerd vanuit één hand.

De architectuur van de flats wordt aan de hoven bepaald door het ritmische, plastische 'geweven' effect van de balkons, of dit nu wordt bepaald door de structuur van betonnen borstweringen, of van balkons met stalen balustrades, of de 'buitenpatio's' met glazen wanden. Aan de zijde van de straten en de Lijnbaan valt vooral het horizontale ritme van de galerijen op. Ook wat betreft materiaalgebruik en kleur was Maaskant meedogenloos in zijn controle. Deze zette zich voort vanaf de gevels van de flats tot in het tuinontwerp van de hoven: de gevels worden bepaald door achtereenvolgens verticale gele baksteenvlakken, horizontale rode luifels, blauwe objecten en groene veldjes met rode rozen.

De formele middelen die door Maaskant in de flats en door Bakema en Van Gool bij de winkels werden toegepast waren zeer verwant, maar werden ingezet vanuit een andere houding en ook met andere effecten. In de winkels heeft de aan De Stijl ontleende geometrie geleid tot een dynamisch, experimenteel spel van groot en klein, binnen en buiten, hetzelfde en anders, stevig en toch beweeglijk. Bij Maaskant is het resultaat bijna classicistisch te noemen, zo duidelijk zijn de hiërarchieën aangegeven, zo duidelijk en onverzettelijk heeft alles zijn plaats en zo monumentaal en in een marsritme zijn de flats in de stad geplaatst.

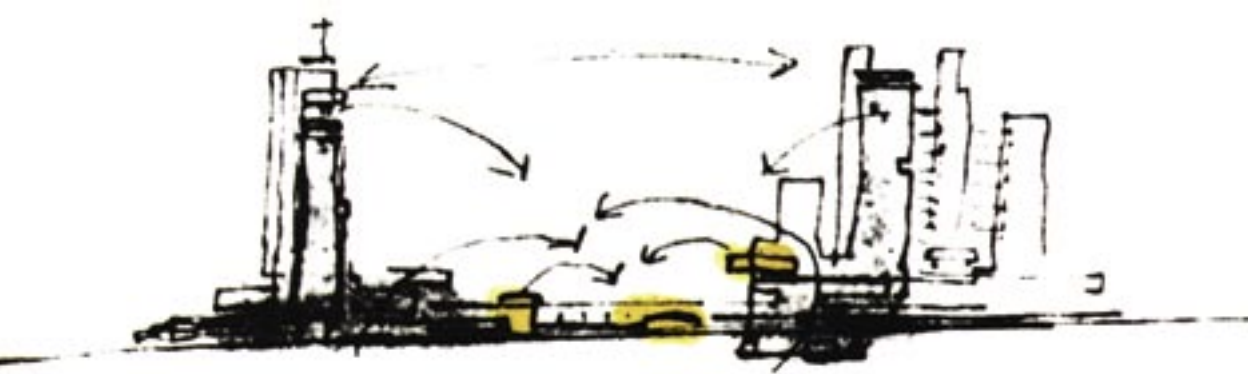
Door het deconstrueren van de oorspronkelijke Basisplanblokken in elementaristische composities van schijven rond groene vlakken, zijn de hoogste schijven dominant geworden in het stadsbeeld en bepalen zij een stedenbouwkundig ritme dat ontstijgt aan het Lijnbaan-ensemble aan zich. Het ritme van de drie onmiddellijk met de Lijnbaan verbonden flats wordt overgenomen in noordelijke richting, eerst door Maaskants eigen Cityhouse en vervolgens zijn Manhave gebouw, een ondanks de sluier van nieuwe Weenabebouwing, nog steeds scherp en stoer gebouw waarin parkeervloeren en kantoorverdiepingen op ingenieuze wijze door elkaar zijn



verweven. Aan de overkant wordt het ritme opgepakt door het Stationspostkantoor, eveneens een 65 meter brede schijf, ontworpen door Kraaijvanger: zeker één van de meest onderschatte en potentierijke 'wederopgebouwen' van Rotterdam. Het marsritme wordt ook oostwaarts doorgezet: in de uit de rooilijn stekende blok-koppen aan de Coolsingel, een subritme dat wordt ingezet door Maaskants Hiltonhotel en dat doorgaat tot aan de Blaak.

Het afgelopen decennium is in Rotterdam gewerkt aan het ombouwen van de modernistische, door werken en winkelen overheerste 'City' tot een levendige 'downtown' met duizenden woningen. Dit project vindt in de flats van Maaskant en zijn collega's niet alleen een inspirerend voorbeeld, maar ook een ordenende structuur. Of men nu vanaf het Schouwburgplein de flats ziet oprijzen, of vanuit de ruime appartementen de stad overziet, de modernistisch vormgegeven lifestyle van het Rotterdam van de jaren vijftig heeft op deze plek niets van haar glamour of grootstedelijkheid verloren.





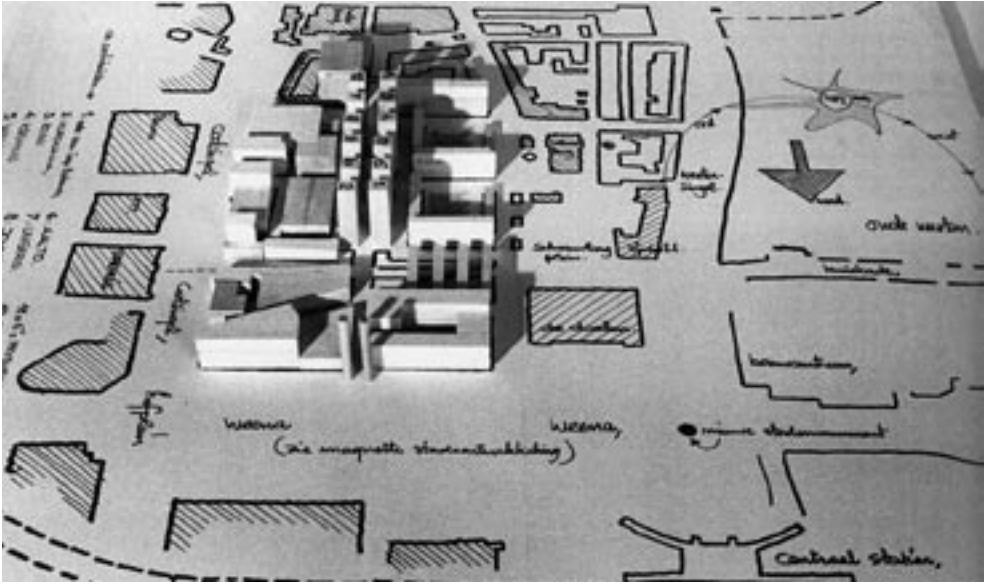
5. Vriendschapsmodel

De navel van de nieuwe city

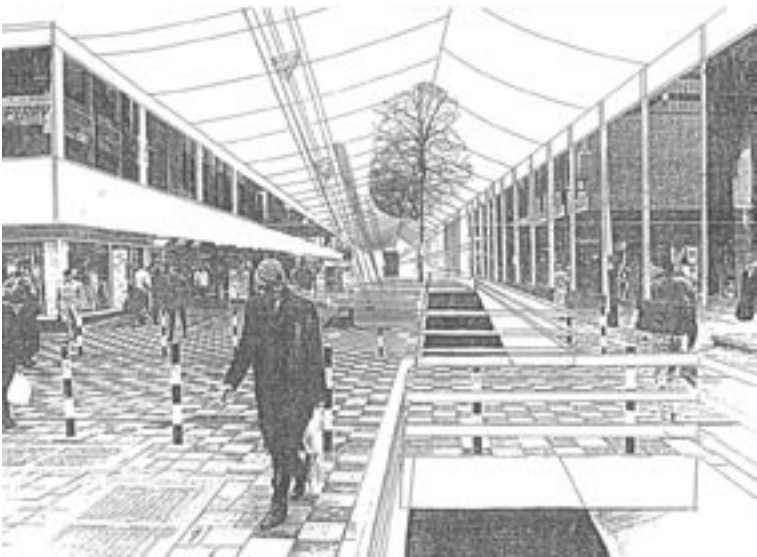
De pragmatische wijze waarop Van den Broek het Basisplanblok had ontleed in een nieuw stedenbouwkundig concept kreeg in de jaren zestig met terugwerkende kracht een ideologische dimensie met een schets van Bakema geheten: 'het vriendschapsmodel'. De lage Lijnbaan temidden van de hoogbouw aan weerszijden wordt in deze schets gelijkgesteld aan een gezin dat hand in hand staat, de twee kinderen temidden van de ouders. Zo vormde Bakema de Lijnbaan om tot een gigantisch, driedimensionaal sociologisch diagram, dat de ideale menselijke verhoudingen symboliseert. Hij beschreef het als volgt: "De wijze waarop lage, hoge, grote en kleine gebouwen ruimtelijk op elkaar betrokken worden, kan middel zijn van de mens zich thuis te voelen in de totale ruimte".

Het vriendschapsmodel illustreert de zoektocht van de Team X generatie – de internationale groep architecten die in de jaren vijftig meenden de opvolgers te zijn van CIAM, de internationale beweging van modernistische architecten - naar de tussenschalen in de stedenbouw die intermediairen tussen de grote schaal en abstractie van het modernisme en de menselijke maat. De rangschikking van bouwhoogten in de Lijnbaan maken de wandelaar tot centrale figuur die vanuit de laagte opkijkt naar de grootstedelijke torens. Juist door de tussenschaal van de lage winkels kan de wandelaar de grote schaal bevatten. Bakema zou dit ruimtelijke model gebruiken voor vele van de immens grootschalige (prijsvraag)ontwerpen en voor nieuwe steden en centra die zijn bureau over de wereld uitzond. Steeds was de vraag hoe de individuele mens zich zou verhouden tot de soms kilometerslange gebouwen waarmee de steden in het landschap waren verankerd.

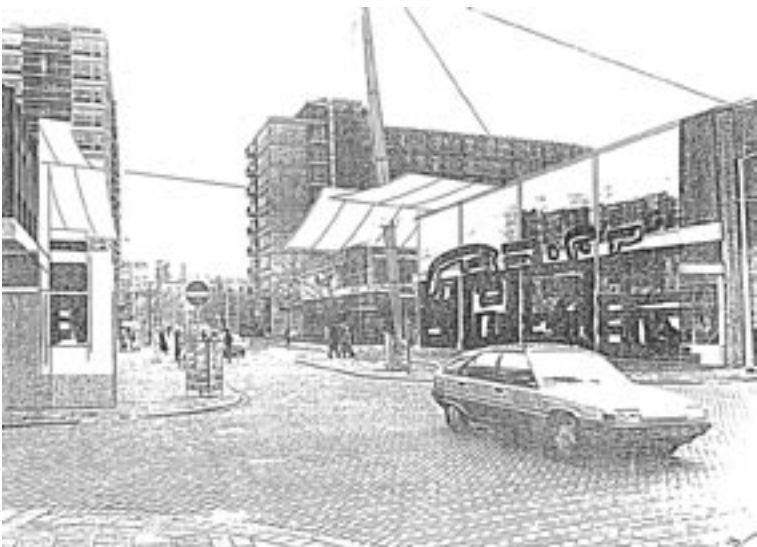
In het centrum van Rotterdam verklaart het schetsje de stedenbouwkundige en de beleefbare ruimtelijke kwaliteit van de Lijnbaan. Deze kwaliteit is alleen maar versterkt met de tijd. De wandelaar heeft nu niet alleen zicht op de flats die samen met de Lijnbaan zijn ontworpen, maar ook op de nieuwere, hogere wolkenkrabbers die er inmiddels omheen zijn gebouwd. De familie is uitgebreid, maar het kerngezin functioneert nog steeds met de nieuwe kring van verre neven die uit Amerika, Gotham City en Azië zijn geïmporteerd.



At Tuns



Bakker & Blekker / OMA



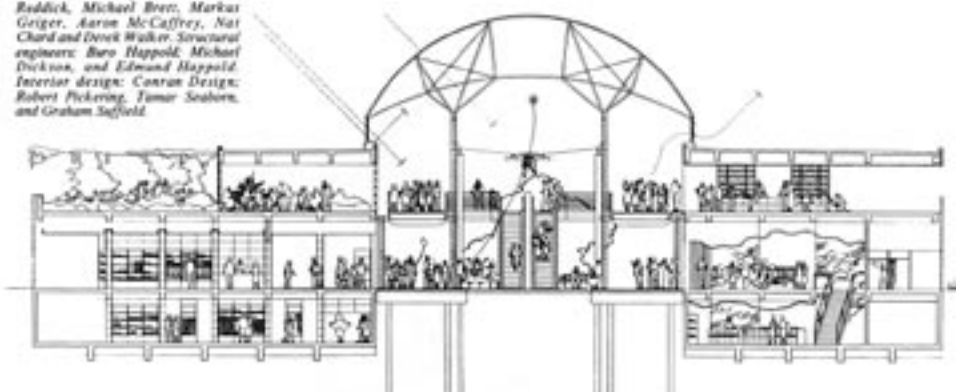
Bakker & Blekker / OMA

6. Mislukte pogingen

De Lijnbaan heeft niet altijd de unanieme bewondering ge oogst die zij kreeg van buitenlandse commentatoren als Lewis Mumford of van de Nederlandse stedenbouwkundigen en architecten en de Rotterdamse burgers in de jaren vijftig. Vanaf de jaren zestig, toen Rotterdam langzamerhand weer als een echte stad begon te functioneren, in plaats van als een bouwproject, begon de kritiek op gang te komen. De Lijnbaan was te modern, te kaal, te rechthoekig en te abstract en bood niet genoeg herkenningselementen voor de stedeling. De Lijnbaanwinkels waren te laag, wat niet past bij een binnenstad. Bovendien begon men vanaf de jaren zestig zwaar te twijfelen aan het idee van een City, een binnenstad die gedomineerd wordt door winkelen, werken en cultuur met maar een kleine plaats voor wonen. De lage Lijnbaan oefende een grote aantrekkingskracht uit op architecten en bestuurders met grootse ideeën voor Rotterdam. Maar pas toen het winkelbestand langzamerhand begon te veranderen en traditioneel-Rotterdamse winkels werden vervangen door ketenwinkels en een zekere banaliteit en gewooneheid de Lijnbaan binnendrong, kwamen er ook concrete voorstellen voor afbraak of radicale nieuwbouw. Een van de eerste plannen was van de Rotterdamse architect At Tuns. Hij stelde aan het einde van de jaren zeventig voor de Lijnbaanwinkels te vervangen door een dubbele rij slanke torens van 90 meter hoog, met de winkels op verschillende niveaus. Hij keerde in feite het hele Lijnbaanconcept binnenste buiten en veranderde de Lijnbaan 'vallei' in een Lijnbaan 'bergrug'.

In de jaren tachtig volgden twee ambitieuze plannen die de Lijnbaan wilden omvormen van een winkelwandelstraat tot een echte Mall naar Amerikaans model. Eerst stelden Bakker & Bleeker samen met OMA voor een gigantisch bewegend dak te bouwen over de hele Lijnbaan en vervolgens herontwierp Derek Walker met lifestyle guru Terence Conran de Lijnbaan tot een grootse en indrukwekkende passage onder een tongewelf met winkels, horeca en cultuur op verschillende niveaus. Deze plannen hadden één ding gemeen: ze behandelden de Lijnbaan als één gebouw, dus als één enkele vernieuwingsopdracht. Maar de Lijnbaan bestond natuurlijk uit tientallen opdrachtgevers, die zich alleen onder de uitzonderlijke omstandigheden van de wederopbouw onder één noemer hadden verenigd. De vernieuwingsplannen wisten echter nooit genoeg winkeliers tot medewerking te bewegen.

Architect and planner: Derek Walker Associates; design team: David Riddick, Michael Brett, Markus Greger, Aaron McCaffrey, Nat Chard and Derek Walker; structural engineers: Buro Happold, Michael Dickson, and Edmund Happold; interior design: Conran Design, Robert Pickering, Tomer Seaborn, and Graham Seaford.



De ambities met de Lijnbaan werden afgezwakt en uiteindelijk kon slechts de vernieuwing van de openbare ruimte gerealiseerd worden: het enige onderdeel van één opdrachtgever, namelijk de gemeente. Daarnaast werd in het begin van de jaren negentig een nieuwe luifel ontworpen en uitgevoerd, door de opvolgers van Bakema en Van Gool bij bureau Van den Broek & Bakema. Maar ook deze ultieme poging tot vernieuwing heeft alleen een partieel cosmetisch effect gehad. Slechts 80% van de eigenaren deed mee, wat een warrig beeld heeft opgeleverd.

De les uit deze vernieuwingspogingen zou kunnen zijn dat de Lijnbaan niet tot stand is gekomen als een groot ontwerp dat is neergedaald op de vele winkeliers en eigenaren; het is tot stand gekomen als een bijzonder intelligent, interactief proces tussen ontwerpers en opdrachtgevers, kleine en grote schaal, publiek en commercieel. Een echte vernieuwing van de Lijnbaan heeft alleen kans als deze in dezelfde geest wordt bedacht en georganiseerd.

Deel 2

Drie scenario's



7. Eerste scenario:

De Lijnbaan als Urban Design Classic

In dit scenario wordt de Lijnbaan beschouwd als een architectonisch en stedenbouwkundig monument. Dat betekent niet alleen dat de Lijnbaan in zijn originele staat bewaard moet worden, maar ook dat grote delen (met name de winkels) naar hun originele staat teruggerestaureerd moeten worden. Om de flats in hun originele staat terug te brengen is het genoeg enkele kleine aanpassingen te verrichten, zoals bijvoorbeeld de entrees opnieuw op de hoven oriënteren. Voor de hoven betekent het meer: de originele parkontwerpen zullen, na de veranderingen uit de jaren zeventig en tachtig, hersteld moeten worden. Voor één van de hoven betekent dat zelfs een totale heraanleg.

De meest ingrijpende consequenties heeft dit scenario echter voor de winkels. Ten eerste moeten de nieuwe luifels verwijderd worden en moet de openbare ruimte heringericht worden met replica's van de originele eilandetalages en ander straatmeubilair, die de Lijnbaan opnieuw een verblijfsfunctie teruggeven. Voor de winkels zelf zal gebruik gemaakt moeten worden van de originele architectonische elementen die Van den Broek & Bakema in de jaren vijftig ontwierpen. Dat vereist dat er vanuit de gemeente een zeer sterke vereniging van eigenaren wordt opgericht, met als doel de Lijnbaan in haar originele staat terug te brengen. Van alle gebruikers wordt geëist dat zij een winkel laten bouwen volgens de bouwdoos, die bestaat uit de originele elementen. Waarschijnlijk zal er dan een geheel ander soort gebruikers haar weg naar de Lijnbaan vinden: meer exclusieve, op design en mode gerichte winkels, ontwerp bureau's, galleries en andere culturele instellingen en uiteraard horeca. De exclusiviteit en de culturele sfeer zal zich uiteindelijk ook uitbreiden naar de flats, die aantrekkelijker zullen worden voor hoogopgeleide tweeverdieners met een voorkeur voor modern design en grootstedelijkheid.

Het model voor dit scenario is de renovatie en restauratie van hét andere wederopbouwmonument in Rotterdam: het Groothandelsgebouw. Door de eigendomssituatie was deze opgave weliswaar eenvoudiger; maar de overeenkomsten zijn legio. Door het Groothandelsgebouw van H.A. Maaskant tot in zijn meest anekdotische details te restaureren heeft de eigenaar een belangrijke verschuiving in de identiteit en het imago van zijn gebouw weten te bereiken, waardoor hij nu duurdere en exclusievere ruimtes kan aanbieden aan een totaal ander soort gebruikers als waarvoor het gebouw is ontworpen. De verschuiving van groothandelaren naar advocatenkantoren is mede te verklaren vanuit de branding van het gebouw als het symbool van een stedelijke traditie in vooruitgangdenken. De gebruiker koopt zich in in iets wat groter is dan zijn ruimte, en zelfs groter dan het gebouw. Hij gaat onderdeel uitmaken van het imago van Rotterdam als jonge stad met een uitgesproken trots over haar moderniteit. Bovendien beschikt de gebruiker over een design classic op stedenbouwkundige schaal.

Op het gebied van design en innovatie was de Lijnbaan misschien nog wel belangrijker dan het Groothandelsgebouw. De restauratie van het Lijnbaan ensemble tot een integraal gerestaureerd, exclusief woon-, werk-, winkel- en cultureel

concept zou opgeteld bij het Groothandelsgebouw een positief effect hebben op de aantrekkelijkheid van Rotterdam als geheel. Rotterdam zou zich laten zien als een stad met een verleden in toekomstdenken. Het centrum zou gemarkeerd worden door twee wederopbouwmonumenten van wereldfaam, die door het respect waarmee ze zijn bewaard verklaren waar de metropolitane ambitie vandaan komt die de permanent veranderende skyline voedt. Het zou de eerste stad in Europa zijn die laat zien dat een modern stadscentrum cultureel gezien evenveel te bieden heeft als een perfect gerestaureerd middeleeuws of renaissance centrum.

De realisatiekansen voor dit scenario zijn op korte termijn slechts klein. Voor een grootschalige restauratie van de Lijnbaan zou een enorme inspanning geleverd moeten worden, vrijwel elk pand zou aangepakt moeten worden. Een integrale operatie wordt ernstig bemoeilijkt door het versnipperde eigendom, waarbij onder de vele eigenaren geen consensus bestaat over de te volgen aanpak. De huidige liberale houding van de gemeente ten aanzien van haar onroerend goed, gecombineerd met de zakelijke houding ten aanzien van het cultureel erfgoed en het beperkte instrumentarium van de gemeentelijke diensten maken verder dat het moeilijk is een dergelijke trendbreuk in het beheer van de Lijnbaan juist nu te forceren.

8. Tweede scenario: Tabula Rasa #2

In dit scenario wordt voorrang gegeven aan de stedenbouwkundige vernieuwingsdrang, die Rotterdam zo graag omarmt. Op dit moment wordt het Lijnbaan-ensemble bedreigd door het idee van de immer 'dynamische stad', maar ooit was zij er zelf de ultieme exponent van. De planners en architecten van het naoorlogse Rotterdam trachtten niet te redden wat er te redden viel. Zij braken zelf nog eens evenzoveel gebouwen af als al door het bombardement waren verwoest, om op de plek van het oude stadscentrum iets geheel nieuws te maken, dat in niets herinnerde aan het verleden. Zij werden daarbij geïnspireerd door de nieuwste inzichten op het gebied van architectuur en stedenbouw en wilden aan de wereld laten zien waartoe zij in staat waren. Een dergelijke stedenbouwkundige ambitie zou voorstelbaar kunnen zijn voor voorheen de Lijnbaan. In plaats van een langdurig proces van perceelsgewijze verandering en partieel overleg met ontwikkelaars aan te gaan, zou men ook simpelweg opnieuw kunnen beginnen, op opnieuw maagdelijke grond.



De belangrijkste inspiratie van de Lijnbaan zou dan niet haar architectonische en stedenbouwkundige innovatie zijn, maar de manier waarop het complex tot stand kwam. Ondernemers, planners, politici en architecten zouden dan niet bij elkaar komen om te onderhandelen, maar om hun lot te verbinden aan een project dat door zijn collectiviteit, schaal, andersheid en betekenis voor de gehele stad de reputatie van Rotterdam fundamenteel zou doen kantelen. In 1950 was dat van slachtoffer naar pionier; in 2004 zou dat kunnen zijn van achterstandstad naar ... pionier. De afbraak van de Lijnbaan, samen met het concentreren van alle eigendomsrechten, zou een perceel doen vrijkomen van een ongekende schaal en centraliteit. Binnen dit perceel zou – net als in 1950 – de elementen waar de hedendaagse stad uit

bestaat op een originele en experimentele manier moeten worden gecombineerd zodat er een heel nieuw beeld ontstaat van hoe een stad eruit zou kunnen zien. De beste architecten waar Nederland over beschikt zouden zich hierover moeten buigen omdat het een zaak van nationaal belang is. De waarden van het huidige stadsbestuur op het gebied van stedelijk leven zouden het startpunt moeten zijn voor een project met een hoge symbolische betekenis. Zou deze nieuwe invulling een zeer hoge dichtheid van vierkante meters en programma hebben die bijna Aziatisch is? Of zou zij juist open en parkachtig zijn en daarmee een hypermodern stiltecentrum in de grootstad worden? Zou zij weer bestaan uit de combinatie van wonen en winkelen, of zouden op dit moment heel andere programma's ingevoerd moeten worden om 'het nieuwe stadscentrum' in te vullen? Zou de architectuur modern en abstract zijn; of is juist een historiserende vormgeving de manier om de Rotterdammers het gevoel te geven dat de nieuwe Lijnbaan van hen allemaal is?

In ieder geval zou het opofferen van de Lijnbaan alleen verklaarbaar zijn als de gemeente, de ondernemers en de Rotterdammers samen iets weten te maken dat geen optelsom is van hun aparte eisen, maar een bouwwerk dat voortkomt uit een gezamenlijke analyse van wat de stad nodig heeft om zichzelf tot ver in de 21ste eeuw nieuw te kunnen voelen. Het uitvoeren van een dergelijke ambitie betekent dat de huidige stakeholders in de stadsontwikkeling tot een risicovolle samenwerking moeten komen, die alleen kan gedijen onder een langdurige en sterke regie.

Ook voor dit scenario zijn de realisatiekansen op dit moment niet groot. De politieke randvoorwaarden, gecombineerd met het feit dat de vakwereld op dit moment geen grote, gezamenlijk ondersteunde toekomstbeelden weet te formuleren, maken dat een echt heruitvinden van het stadscentrum op de plek van de Lijnbaan nu niet de meest realistische optie is. Het gevaar is erg groot dat alles wat voor de Lijnbaan in de plaats zou komen, niet van hetzelfde vernieuwende, betekenisvolle belang zou zijn als de oorspronkelijke gebouwen en openbare ruimtes. Bovendien lijkt het onwaarschijnlijk dat de Lijnbaan opnieuw als één groot project aangepakt zou worden; waarschijnlijker is dat delen ervan vervangen zullen worden, waarbij niet de cultuurhistorische betekenis van het stadscentrum of vernieuwende ambities de leidraad zullen vormen, maar de financiële strategieën van de eigenaar/beleggers. De vervanging van bijvoorbeeld een van de flats door een torenachtig volume tast de stedenbouwkundige kwaliteiten van het ensemble in ernstige mate aan en zal niet tot de gewenste upgradering of verbetering van imago leiden maar integendeel bijdragen aan de verloederings- en neergang van het Lijnbaangebied. Zo bekeken zijn er tal van andere locaties in het centrum die schreeuwen om investeringen en aandacht, waardoor het onverstandig zou zijn om nu juist een gok te wagen met de Lijnbaan en deze aan te gaan pakken.

9. Derde scenario:

De Lijnbaan als realistisch monument

In dit scenario wordt het Lijnbaanensemble gezien als een stedenbouwkundig monument, met daarin enkele architectonische monumenten, dat in zijn geheel aan een proces van 'normalisering' onderhevig is.¹⁴⁷ Dit betekent dat de Lijnbaan open wordt gesteld voor de veranderingen die de maatschappij en de stad doormaken, zonder dat zij haar betekenis als geheel of haar belangrijkste kwaliteiten verliest. Zij zal haar oorspronkelijke puurheid en haar originaliteit verliezen, maar daarvoor in de plaats krijgt zij de eigenschappen van een echt stuk stedelijke architectuur. De Lijnbaan zal een gelaagdheid van gebruik en beeld krijgen waarin zich de decennia van haar bestaan weerspiegelen. Cruciaal voor dit scenario is dat het uitgaat van de bestaande eigendomssituatie.



Deze benadering betekent dat we kritisch en pragmatisch kijken naar de verschillende onderdelen van de Lijnbaan en beoordelen welke van een zodanige kwaliteit zijn dat ze integraal bewaard moeten worden, welke losgelaten kunnen worden voor hedendaagse ontwikkelingen, en welke geherinterpreteerd moeten worden om onder de huidige omstandigheden hun bedoelde effect te kunnen hebben. Daarbij wordt de stedenbouwkundige betekenis en kwaliteit van het Lijnbaanensemble voorop gesteld als datgene wat voor de toekomst veilig moet worden gesteld en daarom als onaantastbaar moet worden beschouwd. Wat betreft de architectuur kijken we van object naar object naar de intrinsieke kwaliteiten, maar vooral naar hun effect op de stedenbouwkundige kwaliteiten.

Bepaalde onderdelen van de Lijnbaan moeten – dit lijkt paradoxaal – sterk aangepast en verbeterd worden om ze hun oorspronkelijke betekenis en kwaliteit terug te geven. Dit heeft te maken met de veranderde stedelijke en sociale context.



Eigendomsverhoudingen winkstraat

Bijvoorbeeld: openbaarheid en toegankelijkheid zijn ook in de eenentwintigste eeuw belangrijke eigenschappen van de binnenstad, maar hebben om te gedijen wel heel andere omstandigheden nodig dan in de jaren vijftig. Daarnaast is winkelen niet meer een speciale of chique bezigheid en winkels zijn niet langer individuele zaken met een eigen etalagier, maar behoren tot ketens met een exterieurconcept. Het veranderde gebruik van de Lijnbaan en de tegenwoordige maatschappelijke context waarin het complex moet functioneren zal ertoe leiden dat we belangrijke aspecten van de Lijnbaan opgeven, juist om haar belangrijkste kwaliteiten te versterken.

In dit scenario staat de realistische inschatting van het huidige instrumentarium van de gemeente Rotterdam voorop en hoe die kan worden aangewend om de Lijnbaan met behoud van haar belangrijkste kwaliteiten een toekomst te geven. Daarbij speelt het ontwerp een andere rol dan in de vorige twee scenario's. In dit scenario wordt een strategie voorgesteld die veel zal laten afhangen van niet geheel te voorspellen ontwikkelingen op de werkvloer van de stad. Hoe de Lijnbaan er over twintig jaar precies zal uitzien kan niemand voorspellen; wel dat zij zelfverzekerd en organisch deel zal uitmaken van het groeiende en veranderende stadscentrum van Rotterdam.

De realisatiekansen van dit scenario zijn aanzienlijk, omdat hierin de belangen van de Lijnbaan voor de stad het beste te combineren zijn met het huidige ambitieniveau van het stadsbestuur, het instrumentarium van de diensten en de bestaande eigendomssituatie. Bovendien doet een beschouwing van de Lijnbaan als realistisch monument het meest recht aan het cultuurhistorische en architectonische belang van de Lijnbaan en het unieke belang van dit complex voor de stad. Daarom is dit derde scenario in de ogen van Crimson het meest aantrekkelijk en verstandig en hebben we dit scenario in het laatste deel van het rapport gedetailleerder uitgewerkt.

10. Uitwerking derde scenario: het realistische monument

Wanneer de Lijnbaan geïnterpreteerd wordt als een ensemble met monumentale waarde, waarvan de stedenbouwkundige opzet gehandhaafd wordt, waarbinnen zich enkele gemeentelijke monumenten bevinden en in de toekomst wellicht enkele rijksmonumenten, maar tegelijkertijd als een levend en actief stadsdeel dat zich kan ontwikkelen binnen de contouren en volumes van het oorspronkelijke concept, kunnen we voor de verschillende onderdelen waaruit het Lijnbaangebied bestaat verbeteringen en aanpassingen voorstellen die het functioneren ervan verbeteren en aanpassen aan veranderde omstandigheden en behoeftes.



Lijnbaan/Korte Lijnbaan

De essentie van de winkelstraat is dat zij autovrij is, met een grote breedte en een lage hoogte, waardoor de straat licht en zonnig is en de omgeving altijd zichtbaar aanwezig. Deze kwaliteiten zijn ook voor de toekomst waardevol. De Lijnbaan blijft herkenbaar als 'dal' temidden van de rondom oprijzende kantoor- en woontorens in het Rotterdamse centrum.

Een ander belangrijk kenmerk van de Lijnbaan is dat het ontwerp is opgebouwd als één architectonisch systeem, weliswaar met variaties in het gevelbeeld van de diverse winkels, maar uiteindelijk is het hele complex als eenheidsbeeld gedacht. Dit is het meest problematische aspect van het oorspronkelijke ontwerp, vooral omdat destijds is verzuimd uit deze architectonische opzet de organisatorische conclusie te trekken: de winkels zijn namelijk eigendom van vele verschillende eigenaren, die bovendien niet verplicht zijn toe te treden tot de Vereniging Van Eigenaren. Er is dus geen organisatie die het belang behartigt van het complex als geheel. Dat wreekte zich al eerder, bij de mislukte renovatie en verbouwingsprojecten uit de jaren tachtig en negentig en is ook nu duidelijk zichtbaar in het gevelbeeld van de Lijnbaan, dat nauwelijks nog eenheid uitstraalt. Er zijn een aantal redenen waarom het architectonische beeld van de Lijnbaan tegenwoordig niet veel enthousiasme meer oproept:

* Hoewel het winkelcomplex als één geheel is ontworpen is het versnipperde eigendom zichtbaar geworden in de vele incidentele ingrepen van winkeliers, die hun eigen pand hebben verbouwd en verbeterd. Daarmee dreigt de samenhang op architectonisch niveau verbroken te worden.

* De oorspronkelijke luifel had een belangrijke rol in het ontwerp van de Lijnbaan, als element dat samenhang verschafte. Het ontwerp van de nieuwe luifel in de jaren negentig heeft zowel door de high-tech vormgeving als door de slechts partiële uitvoering ervan geen positieve invloed gehad op het beeld en de uitstraling van de Lijnbaan. Sommige winkels hebben de nieuwe luifel, andere hebben nog de oude, andere hebben helemaal geen luifel.

* De oorspronkelijke betonarchitectuur is niet op een mooie manier verouderd en zij ziet er verwaarloosd en armoedig uit.

De steeds veranderende skyline van Rotterdam die vanuit de wijken en de hoven en tussen de flatgebouwen door waargenomen kan worden is één van de belangrijkste kwaliteiten van het Lijnbaan ensemble.



De indeling van de winkelstraat in 5m winkel, 8m verblijf en 5m winkel kan door inrichtingselementen teruggebracht worden.

winkelstraat
worden, is
e.



De expeditiestraten moeten levendiger en aantrekkelijker worden. Dat kan door intensiever gebruik, meer toegangen en een ander gebruik.

Voorstellen en aanbevelingen

Lijnbaan/Korte Lijnbaan:

Een nieuwe logica voor de gevel

Er zijn een aantal opties hoe in de toekomst met het architectonische beeld van de Lijnbaan kan worden omgesprongen, maar de meeste ervan zijn onmogelijk of onwenselijk.

* Volledig terugrestaureren naar het oorspronkelijke beeld is - zoals in het eerste scenario uitgelegd - vrijwel onmogelijk, omdat er nog slechts één winkel in oorspronkelijke staat verkeert.

* Het volledig vrijlaten van het gevelbeeld lijkt in theorie een interessante optie en zou kunnen leiden tot een complex waarin de horizontale gerichtheid en de uniformiteit van het oorspronkelijke concept zijn verdwenen om plaats te maken voor een divers beeld van individuele winkels en een verticale articulatie van de gevelwanden. De omlooptijd van winkelpuien is echter niet zo hoog op de Lijnbaan en daardoor zou het zeker enkele decennia duren voordat de beoogde diversiteit zijn effect zou bereiken. Zo'n lange termijn is onwenselijk. Bovendien is het behoud van de architectonische eenheid van de Lijnbaan belangrijk, zowel geredeneerd vanuit het oorspronkelijke concept als vanuit het belang van de winkeliers, die hechten aan het imago van de Lijnbaan als één herkenbaar complex.

De opgave die hier ligt is: hoe kan met behoud van de architectonische eenheid van de Lijnbaan een architectonische strategie voor transformatie worden voorgesteld die realistisch is binnen de beperkingen van de eigendomssituatie en met in acht name van de dynamiek van het binnenstedelijke winkelprogramma?

De meest realistische oplossing voor deze opgave is het ontwikkelen van een nieuwe logica voor de winkelgevels, een nieuwe systematiek die toekomstige verbouwingen en aanpassingen zal sturen en structureren met voldoende vrijheid voor de ondernemers en voldoende structuur om de eenheid te handhaven.^[5]



Ook in het oorspronkelijke concept waren tal van variaties mogelijk binnen het vastgestelde gevelstramien. Het ontwerp van Van den Broek & Bakema bood een systeem waarbinnen de winkeliers in de jaren vijftig konden kiezen voor een bepaalde indeling van hun winkel, voor wel of geen luifel, en voor een bepaalde indeling van hun pui en de indeling van de verdiepingsgevel, bijvoorbeeld met of zonder ramen in de pui.

Wat nu nodig is, is geen artistiek ontwerp, geen grootschalig verbouwingsplan, maar een kleinschalig, in samenwerking met winkeliers en eigenaren te ontwikkelen systeem. Dat moet zijn oorsprong vinden in een 'bottom-up' proces, dat gedragen wordt door de belanghebbenden en niet bestaat uit een extern ontwerp dat hen aangeboden of opgedrongen wordt. Een 'Lijnbaan-Ontwikkelings-Maatschappij' moet in zo'n proces komen tot een gemeenschappelijke vaststelling van welke elementen van de Lijnbaan van belang worden geacht en aan welke elementen wordt vastgehouden, en welke vrijgelaten worden voor invulling door individuele eigenaren en winkeliers. Het motto en het doel van zo'n proces zal moeten zijn 'variatie binnen eenheid'.

Het proces begint met het destilleren van wat de belangrijkste kenmerken zijn van de Lijnbaan: laag volume, eenheid eerste verdieping, glazen begane grond, doorlopende luifel en misschien nog enkele andere aspecten. Vervolgens moet met alle partijen gezamenlijk gekozen worden voor het handhaven, loslaten of transformeren van deze kenmerken.

De manieren en de uitkomsten van dit proces zijn onvoorspelbaar en kunnen tot heel verschillende uitkomsten leiden. Het belangrijkste is in feite de overeenstemming die moet worden bereikt onder de belanghebbenden (ook de stad Rotterdam behoort hiertoe!) over de te volgen strategie en vooral over het vasthouden aan deze strategie voor langere tijd.

Een voorspelbare mogelijkheid is natuurlijk dat wordt gekozen voor het handhaven van eenheid op het niveau van de eerste verdieping en dat men daarvoor een nieuw ontwerp laat maken. Misschien is dat nieuwe ontwerp heel ambitieus, misschien is het ook gewoon de aanpassing en verbetering van dat wat er al is. Een mogelijkheid is ook dat besloten wordt de nieuwe luifel door te zetten over alle winkels van de Lijnbaan of – het tegenovergestelde – dat besloten wordt de luifel geheel te vervangen door een andere vorm van droogloop. Belangrijk is in ieder geval dat de vernieuwde Lijnbaan zowel authentiek blijft als opnieuw 'hip' wordt, dat het concept weer de glans en de uitstraling verkrijgt die het verdient.



Het is onverstandig vooruit te lopen op de uitkomst van dit proces omdat het succes afhankelijk is van het commitment van de belanghebbenden. Bij de winkeliers bestaat echter een sterk bewustzijn van het belang van de Lijnbaan. Net zoals de eigenaren van het Groothandelsgebouw uiteindelijk hebben ingezien dat juist het wederopbouwimago van hun gebouw een 'niche' is die huurders aanspreekt, zo lijkt het niet onmogelijk dat ook de eigenaren van de Lijnbaan hun complex gaan waarderen juist vanwege zijn historiciteit en imago van revolutionair modern project.

Belangrijk is natuurlijk de positie van de stad Rotterdam. Het is noodzakelijk dat het bestuur duidelijk maakt dat het complex ook voor de stad een waarde vertegenwoordigt. Zij kan zich daarbij beroepen op bestaand beleid met betrekking tot de wederopbouwidentiteit van de stad, dat in diverse documenten is vastgelegd. Natuurlijk is het mogelijk en zelfs wenselijk dat de stad Rotterdam een statement maakt door de Lijnbaan aan te wijzen als gemeentelijk monument of voordraagt als rijksmonument, waarbij de omschrijving een 'rekkelijke' zou moeten zijn, waarin het stedenbouwkundige concept, de volumes, en de eenheid van de architectonische systeem omschreven zouden moeten worden met de vrijheid om daarbinnen aanpassingen te realiseren.

Extra programma

Veel kritiek op de Lijnbaan richt zich op de 'doodsheid' en onveiligheid van het gebied na 18.00 en het eenzijdige aanbod van winkels. Hoewel het natuurlijk onvermijdelijk is dat een winkelstraat na sluitingstijd rustiger is dan overdag is het wel mogelijk maatregelen te nemen voor het verbeteren van de levendigheid en het verhogen van de variatie in het winkelbestand.

✱ Op enkele plekken in de Lijnbaan kunnen panden verhuurd worden aan horeca, culturele voorzieningen, of een (pop)podium, attracties die wellicht minder huur kunnen opbrengen, maar ook na sluitingstijd publiek trekken en daarmee een bijdrage leveren aan de attractiewaarde en de levendigheid van de Lijnbaan. Ook de op diverse plaatsen leegstaande bovenverdiepingen en kelders van winkels zijn geschikt voor een horecabestemming.

✱ Op enkele plekken kan plaats gemaakt worden voor een terrasje in de middelste zone van de openbare ruimte, die in het bestemmingsplan hiervoor aangewezen is.

✱ Aan het begin en einde van de Lijnbaan moeten trekkers gemaakt worden zodat de verbinding van de Lijnbaan met de omgeving versterkt wordt. Deze strategie is inmiddels ingezet met projecten aan het Binnenwegplein en aan de Kruiskade. Ook het Stadhuisplein (programma en inrichting) is voor verbetering vatbaar en zou sterk kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de Lijnbaan.

✱ Het winkelbestand van de Lijnbaan zal gecontroleerd moeten worden door de winkeliersvereniging en/of de VVE om daarmee de variatie en de kwaliteit op peil te houden.

Bij al deze verbeteringen gaat het echter niet zozeer om fysieke ingrepen, maar om organisatorische veranderingen. De vereniging van eigenaren en/of de winkeliersvereniging van de Lijnbaan spelen hierin de hoofdrol. Zonder de medewerking van de Lijnbaaneigenaren en gebruikers zijn de mogelijkheden tot programmatische verbetering van de Lijnbaan zeer beperkt. Het stadsbestuur heeft immers slechts zeggenschap over de inrichting van de openbare ruimte.

Expeditiestraten

De uitrusting van woon/winkelblokken met expeditiestraten aan de achterzijde of aan de binnenzijde van het bouwblok is kenmerkend voor de Rotterdamse wederopbouwperiode. Deze typologie leidt ertoe dat de expeditiestraat uitsluitend gebruikt wordt voor aan- en afvoer en niet of nauwelijks een verblijfs- of wandelfunctie heeft. Praktisch gezien heeft deze functiescheiding nog steeds vooral voordelen. Door velen worden echter tegenwoordig de rauwe, onopgesmukte achterkanten van de winkels beschouwd als iets dat niet in een stadscentrum aanwezig hoort te zijn. In dit opzicht is de perceptie van hoe de sfeer in een centrum zou moeten zijn radicaal veranderd sinds de wederopbouw. Expeditiestraten en achterkanten zijn natuurlijk niet 'gezellig', en dat wordt tegenwoordig als een groot probleem beschouwd. Binnen het stedenbouwkundige systeem van de Lijnbaan en de uitsplitsing van functies vormen de expeditiestraten echter een essentieel onderdeel.

Er zijn enkele mogelijkheden om aan de huidige kritiek tegemoet te komen, door extra programma toe te voegen dat de expeditiestraten verlevendigt en minder desolaat maakt.

✱ Er kan een inventarisatie gemaakt worden van de leegstand boven en onder de winkels. Lege ruimtes zouden vanaf de expeditiestraat met een nieuwe trap en/of galerijontsluiting toegankelijk gemaakt kunnen worden. Deze ruimtes kunnen dan verhuurd worden aan kleinere bedrijven, kantoorruimte of als woningen.

✱ Een aantal van de garageboxen in de plint van de flat zou omgebouwd kunnen worden tot kleine bedrijfsruimten, ateliers of werkplaatsen. Natuurlijk heeft deze oplossing wel weer nadelige gevolgen voor het parkeren in de straat.



Museum Lijnbaan

Zoals bij andere monumenten in Rotterdam gebeurd is, is het mogelijk een deel, een pand of enkele panden op de Lijnbaan als 'museumwinkel' in te richten. Op dit moment is nog slechts één pand op de Lijnbaan origineel (Juwelier Heetman, Lijnbaan nr. 92). Overigens zijn bepaalde delen van de Lijnbaan nog wel bijna origineel; met name de Korte Lijnbaan heeft nog de samenhang van een uniforme eerste verdieplingslaag, terwijl daaronder elke winkel zijn eigen etalage heeft. Mocht gekozen worden voor een museumwinkel dan ligt het voor de hand deze in dit deel van de Lijnbaan te vestigen.



Lijnbaanhoven

Hoewel de Lijnbaanhoven met hun woningbouw en groene openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel uitmaken van het Lijnbaanensemble zijn de maatregelen die nodig zijn om dit deel aan de huidige tijd aan te passen, anders dan in het winkelgebied van de Lijnbaan.

De hoge en middelhoge flats en de woonblokken werden ontworpen door Hugh Maaskant, Arie Krijgsman en Herman Bakker. Maaskant hield ook de supervisie over het werk van zijn collega's en dat is duidelijk zichtbaar aan de eenheid van hoofdropzet en materiaalgebruik. Op het eerste gezicht lijken de flats bijzonder veel op elkaar, pas op het tweede gezicht springen de variëteit en de verschillen in het oog.

Voor het grootste deel zijn de flats nog origineel en zijn ze in goede staat. De kwaliteit ervan bestaat zowel uit hun architectonische vormgeving als uit de woonkwaliteit van de flats, die volgens het idee van comfort uit de jaren vijftig zijn gebouwd, met veel uitzicht en licht, een ongeëvenaarde oriëntatie op de skyline van de stad. Die kwaliteit wordt ook door de bewoners zeer gewaardeerd, te oordelen naar het feit dat meer dan de helft bestaat uit ouderen die al decennia hier wonen, soms vanaf het begin; de andere helft bestaat uit jongeren, veelal ontwerpers en architecten, die juist de stedelijke kwaliteit van de flats en de plek waarderen. Nog steeds bestaan er wachtlijsten voor deze appartementen!

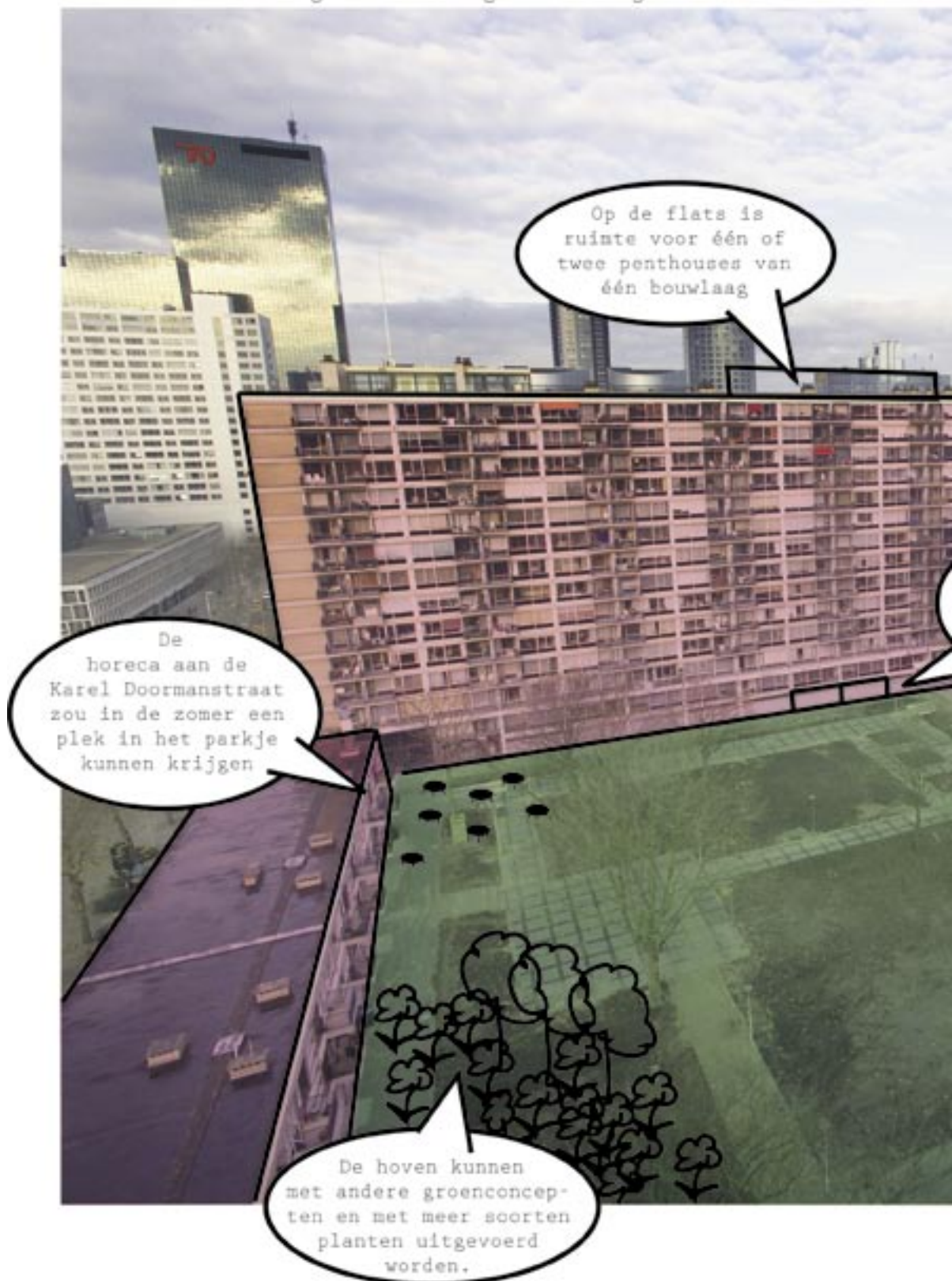
Ook in stedenbouwkundig opzicht vervullen de flats een belangrijke rol, die verder strekt dan alleen het concept van de Lijnbaan: de flats hebben een samenhangende werking voor dit deel van het centrum, doordat ze van verre zichtbaar zijn en bovendien als een rij 'boekensteunen' de winkels en woningen ordenen. Dat effect wordt versterkt doordat ook het Stationspostkantoor en het Cityhouse aan de Kruiskade in hetzelfde stramien zijn geplaatst. Dat deze vorm van stedenbouwkundig ontwerp eigen was aan en kenmerkend voor het Basisplan voor de binnenstad wordt bevestigd aan de andere kant van de Lijnbaan, waar aan de Coolsingel een reeks van blokken en uitspringende koppen is ontworpen en gebouwd, vanaf het Hiltonhotel aan het Hofplein, via de kantoren aan het Stadhuisplein tot aan de bank op de hoek van de Meent. De flats behoren dus tot de structurerende elementen van het wederopbouwcentrum, zelfs nu een reeks nieuwere torens de skyline van de stad bepalen.

Kortom, zowel stedenbouwkundig, volumetrisch als architectonisch bezitten de flats en woongebouwen van de Lijnbaan uitzonderlijke kwaliteiten, zowel op zichzelf bekeken als op de schaal van het stadscentrum. Er is daarom alle reden om deze gebouwen te behouden voor de stad en ze een beschermde status te geven. De reden dat de (woongebouwen van de) Lijnbaan niet zijn aangewezen als gemeentelijk monument is vanuit de cultuurhistorische en architectuurhistorische waarde niet te verklaren.

Het probleem bij de Lijnbaanflats is niet een kwestie van een gebrek aan intrinsieke kwaliteit van de flats. Deze wordt niet alleen door architectuurhistorici, maar ook door bewoners en 'gewone' Rotterdammers vrij algemeen ingezien. Problematisch is echter de eigendomssituatie, waarin de boekhouding van de eigenaar-belegger vraagt om waardevermeerdering van het inmiddels afgeschreven eigendom. Daartoe zijn enkele mogelijkheden, waaronder uitponden en sloop/nieuwbouw. In het kader van deze cultuurhistorische verkenning, waarin de waarde van de flats serieus wordt genomen, is het duidelijk dat alleen de eerste optie aanbevolen kan worden: uitponden. Daarbij hoort dan de aanwijzing als gemeentelijk monument, het oprichten van een VVE en het opstellen van regels voor aanpassingen voor huidige en toekomstige bewoners, zodat de flats als één geheel herkenbaar blijven. Dan zullen de flats nog moeiteloos decennialang als aantrekkelijke woonoptie en beeldbepalend element in het centrum behouden blijven.



De hoven moeten open, groen en toegankelijk blijven. Er moeten wel maatregelen getroffen worden om de levendigheid en veiligheid te vergroten.

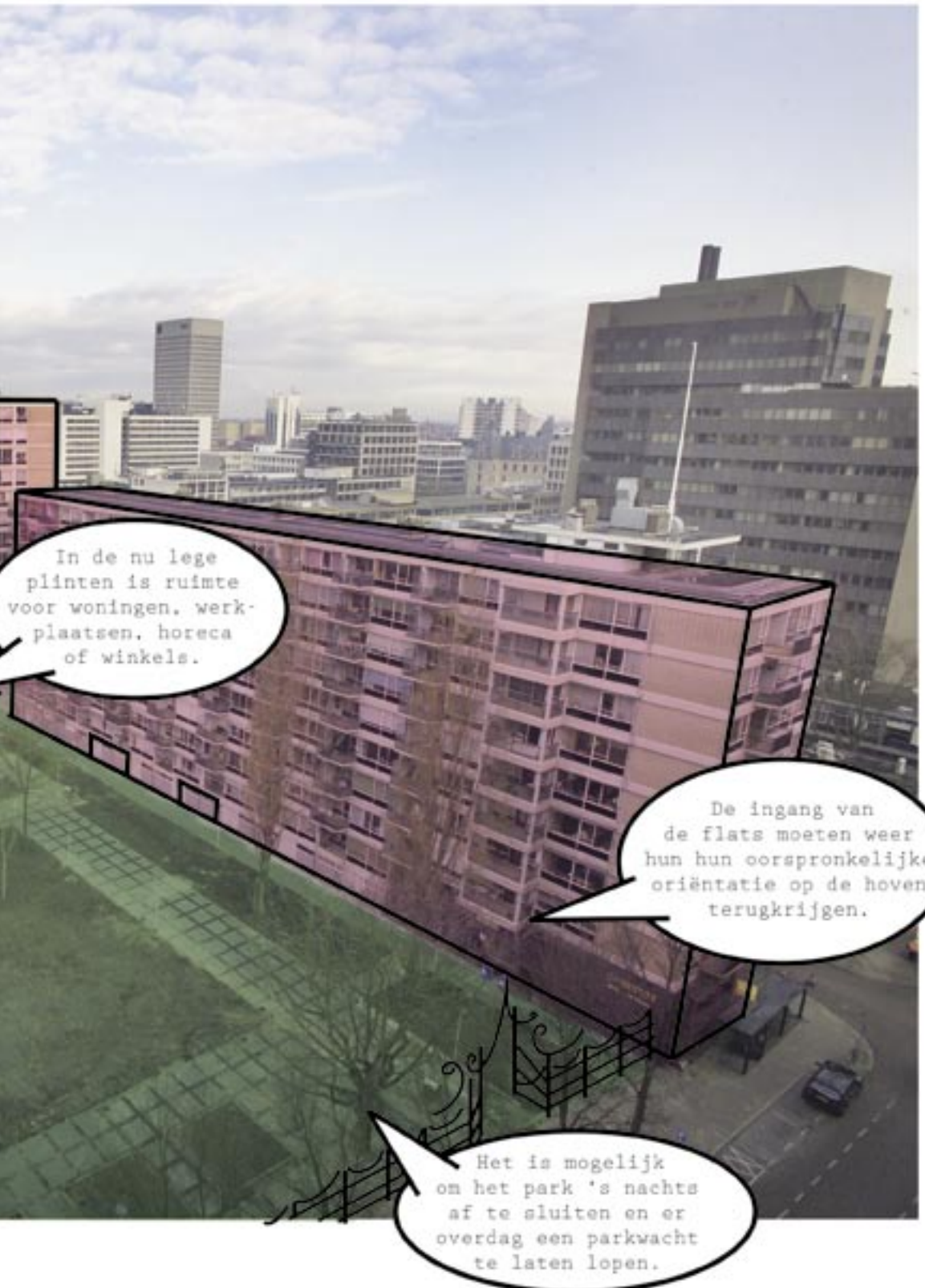


Op de flats is ruimte voor één of twee penthouses van één bouwlaag

De horeca aan de Karel Doormanstraat zou in de zomer een plek in het parkje kunnen krijgen

De hoven kunnen met andere groenconcepten en met meer soorten planten uitgevoerd worden.

De flatgebouwen worden behouden vanwege hun karakteristieke architectuur.



Voorstellen en aanbevelingen

Groene hoven:

De twee groene hoven tussen de woonblokken van de Lijnbaan zijn ontworpen in de jaren vijftig (1956-57) door Jan Rahder, in een strakke, geometrische stijl, passend bij de modernistische stijl van de architectuur rondom. De Joost Banckertsplaats is nog origineel, hoewel de materialen van paden en inrichting op dit moment worden vernieuwd; de Jan Evertsenplaats is in de jaren zeventig opnieuw ontworpen en ingericht in een lossere, romantische stijl.

De waarde van de hoven ligt echter niet zozeer in de kwaliteit van het groenontwerp, maar eerder in de aanwezigheid van deze twee groene 'pocket parks' midden in de stad en de waarde die deze zouden kunnen hebben als groene oases temidden van de drukte van het centrum. Het naastgelegen Schouwburgplein is een groot stedelijk plein vol activiteiten, het Stadhuisplein aan de andere kant is een levendig horecaplein.

De inrichting, het beheer en onderhoud van de tussengelegen Lijnbaanhoven is op dit moment niet zodanig dat de hoven optimaal hun rol kunnen spelen als groene en stille parkjes temidden van deze stedelijke pleinen. Wanneer een aantal kleinere ingrepen en aanpassingen worden gedaan kunnen deze hoven daadwerkelijk iets toevoegen aan het aanbod van openbare ruimtes in het centrum.

Direct bij de planning van de hoven in de jaren vijftig ontstond er discussie over het al dan niet afsluiten ervan. Zelfs werd al gedacht over het aanbrengen van een hek, maar dat is nooit uitgevoerd. Tot op de dag van vandaag hebben de hoven daardoor een zekere dubbelzinnigheid behouden omtrent hun status: zijn het collectieve tuinen, eigendom van de bewoners in de flats rondom? Of zijn het stadsparken, openbaar gebied toegankelijk voor iedereen? Deze dubbelzinnigheid heeft geleid tot een competitie tussen verschillende groepen gebruikers, met als gevolg een groot aantal ergernissen en algehele verloedering van de hoven. De bewoners beschouwen de hoven als hun collectieve tuin, maar gebruiken ze vooral als hondenuitlaatplaats; zwervers en junkies zoeken er hun toevlucht en vervuilen de parkjes; het winkelend publiek rust er uit, maar gebruikt de bomen ook als openbaar toilet.

Om de situatie te verbeteren en de hoven als 'pocket parks' aantrekkelijk te maken en de openbaarheid ervan te garanderen zijn de volgende maatregelen mogelijk en aan te raden:

***** De hoven kunnen begrensd worden door een (transparant) hek met een poort. Overdag is de poort open en worden de hoven door een beheerder gecontroleerd. 's Avonds sluit de beheerder de poort. Als voorbeeld kan hier dienen het park aan de West-Kruiskade en talloze parken in Parijs.

* De aanwezigheid van de entrees naar de kantoren en bedrijven, die al aan de hoven liggen, zou beter zichtbaar en aantrekkelijker gemaakt kunnen worden.

* Aan de horecabedrijven (ijssalon, cafés) aan de Karel Doormanstraat zou - gecontroleerd en gedoseerd- toegestaan kunnen worden om ook een klein terrasje in het park te openen, waarmee het gebruik diverser en levendiger wordt.

* De blinde plinten van de middelhoge woonflats lenen zich goed voor de toevoeging van kleinschalig programma. Gedacht kan worden aan de ombouw tot woningen, die de sociale veiligheid en levendigheid zouden bevorderen. Een andere mogelijkheid ligt in het toestaan van kleine winkeltjes of een seizoensstandje (een theehuis in de zomer, koek en zopie in de winter).

* Om overlast te voorkomen is het nodig dat enkele voorzieningen worden toegevoegd. Gedacht kan worden over een hondenuitlaatplaats voor de honden van de bewoners, een openbaar toilet voor de winkelaars en banken.

* De kwaliteit van het plantsoenachtige groenontwerp kan verbeterd worden door een rijkere en gevarieerdere beplanting aan te brengen en daarmee de beide parkjes aantrekkelijker en mooier te maken.

* De oorspronkelijke entrees van de woningen aan de hoven moeten opnieuw geopend worden. De verplaatsing van de entrees naar de expeditiestraat, die voor de bewoners onaantrekkelijk is en de hoven minder levendig maakt, wordt daarmee ongedaan gemaakt.



Noten

1. L.J.C.J. van Ravesteyn, **Rotterdam in de achttiende en negentiende eeuw**, Schiedam 1974, p. 17, noot 1
2. M. Jeffrey Hardwick, **Mall Maker: Victor Gruen, Architect of an American Dream**, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2004, pp. 72 - 91
3. Deze uitingen waren overigens een van de weinige aspecten van de Lijnbaan die meteen werden bekritiseerd door de architectuurwereld. Lewis Mumford, "*The skyline*", in: **Bouw**, nr. 48, 1957, pp. 1198 - 1201
4. Normalisering is de term die de Duitse architectuurcriticus Wolfgang Kil gebruikt voor het door de bewoners aanpassen van de grote, volgens top-down ideologieën gebouwde plattenbau-wijken in het voormalige Oostblok.
5. Het model voor deze oplossing is afkomstig van de studie **Logica. Een stedenbouwkundige handleiding voor Hoogvliet**, gemaakt door Maxwan Architects i.o.v. WiMBY!, 2002

Colofon

'De Lijnbaan. Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble' is een studie van CRIMSON Architectural Historians in opdracht van de dienst Stedenbouw + Volkshuisvesting - Ruimtelijke Ordening: Bureau Monumenten in samenwerking met de afdeling Centrum.

CRIMSON 2004

(Ewout Dorman, Michelle Provoost, Simone Rots, Wouter Vanstiphout and Cassandra Wilkins)

Foto's (pp 37, 38, 39, 40, 42, 43): Maarten Laupman

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

Crimson

