

# Cultuurhistorische waardestelling Lijnbaan-ensemble te Rotterdam



Zeist, 5 maart 2008

rijksdienst voor  
archeologie,  
cultuurlandschap  
en monumenten



ONDER  
ONSCHEM  
LTUUR  
NIEEM  
SCHAP

# INHOUD

1 Inleiding	2
2 Lijnbaan-ensemble in kort bestek	6
3 Hoofdkarakteristieken van het Lijnbaan-ensemble	16
4 Architectuur-, Cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden	33
Geraadpleegde literatuur en bronnen	40
Bijlage met adressen	42
Colofon	43

## 1 INLEIDING

Spraakmakend is de Lijnbaan al vanaf de opening van de eerste winkelpromenade in 1953 temidden van de toen grotendeels lege binnenstadsruïne van Rotterdam. Dit modernistische ensemble van losse winkel- en woonblokken en samenhangend 'stedelijk interieur' staat symbool voor de krachtig georkestreerde wederopbouw van het in de Tweede Wereldoorlog verwoeste stadshart. Het verbeeldt de 'symphonie van daad- en werkkraft' volgens stedenbouwkundige C. van Traa. Met dit project gaf het in 1948 opgerichte bureau Van den Broek en Bakema, als opvolgers van Brinkman en van der Vlugt, internationaal zijn visitekaartje af voor een geïntegreerde architectuur en stedenbouw.

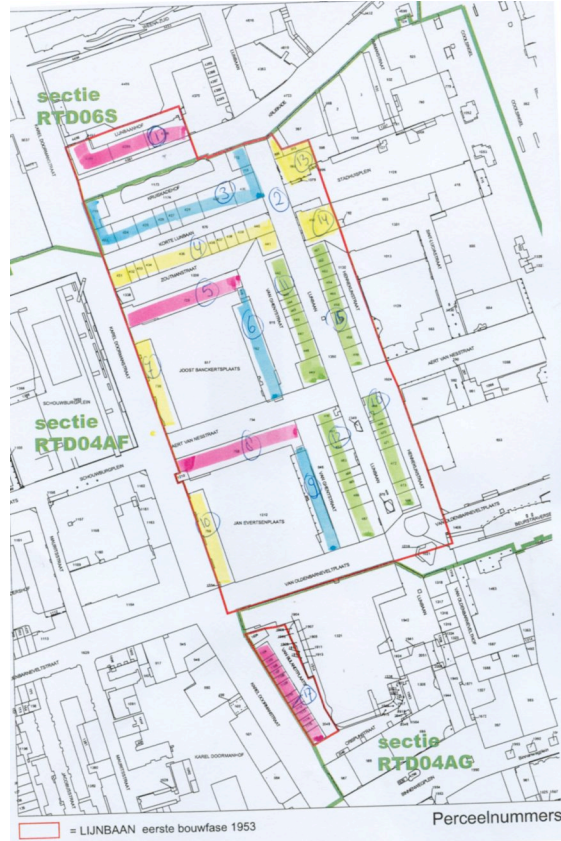
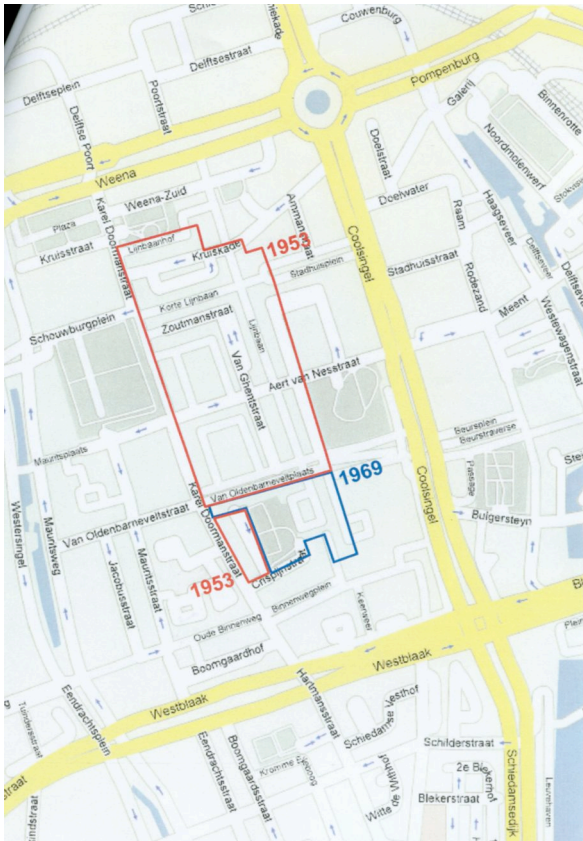


overzicht Lijnbaan in jaren '50/'60

Inmiddels is de binnenstad volgebouwd en maakt de dynamiek van de stadsvernieuwing veel discussie los over het materiële erfgoed van de wederopbouwperiode. Rotterdam is anno 2007 niet alleen de *City of Architecture* maar ook de stad met het grootste aantal topmonumenten van Herrezen Nederland dat de huidige Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor bescherming wil aanwijzen zoals hij aankondigde op 15 oktober 2007. Het gehele Lijnbaan-ensemble behoort daartoe, evenals de naburige Bijenkorf, Luciaschool/Holbeingarage, voormalige Thalia-bioscoop en de ABN-AMRO-bank.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Het Lijnbaan-ensemble dient als een samenhangend cluster te worden beschouwd, ook al zijn om praktische redenen de woonhoven en winkels/expeditiehoven ondergebracht bij twee verschillende thema's in de presentatie *Monumenten van Herrezen Nederland* (2007). In of direct nabij het Lijnbaankwartier bevinden zich verder nog diverse gemeentelijke en potentiële monumenten, zoals Atlantahotel, de Doelen, Hiltonhotel, Ammanstichting, Holbeinhuis, Donner/Selexyz (v/h HH de Klerk) en Jungerhans en aan de overzijde van de Coolsingel de reeds beschermde vooroorlogse rijksmonumenten (Stadhuis, Postkantoor, Beurs, Erasmushuis, Schielandhuis).



kaartjes uit aanvraagdossier met aanduiding van de betreffende bouwblokken, bouwperiodes en gebied

Bovendien rust op het Lijnbaan-ensemble al een voorbescherming op grond van de Monumentenwet 1988 in verband met de aanvraag tot rijksbescherming die de stichting DOCOMOMO Nederland bij brief van 22 januari 2007 heeft ingediend naar aanleiding van de actuele planvorming (Masterplan) voor de Lijnbaanhoven. Het verzoek omvat zowel de bebouwing als de complete inrichting van de openbare ruimte, inclusief kunstwerken, voorzover behorend tot de eerste bouwfase (zie bijlage en bovenstaande kaartjes).

In verband hiermee achten de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) en de gemeente constructief overleg gewenst over een sterkere waarborging van de architectuur- en cultuurhistorische waarden van het wederopbouw-erfgoed in de toekomstige stadsontwikkeling van het Lijnbaankwartier en de herbouwde binnenstad in haar geheel dan tot nu toe is vastgelegd.

Met het oog op een goede integratie van oud en nieuw heeft het Rotterdamse gemeentebestuur al verschillende inventarisatie-initiatieven genomen en adviezen ingewonnen, onder andere van Crimson Architectural Historians in 2004 voor een cultuurhistorische waardestelling van de Lijnbaan, in 1996 voor de pandsbeschrijvingen op de CD *Wederopbouw Rotterdam* en in 1995 van de commissie Waardestelling Wederopbouw Rotterdam voor een rapport over de gehele wederopgebouwde binnenstad binnen de toenmalige brandgrens. In dit rapport, *Het gebruik van de stad. Hoe Rotterdam zichzelf kan blijven*, neemt het Lijnbaan-ensemble een prominente plaats in en wordt hierin aangemerkt als beschermenswaardig. Sindsdien zijn diverse wederopbouw-panden krachtens de eigen verordening beschermd als gemeentelijke monumenten, maar niet het ensemble. Ook wordt gewerkt aan diverse deelplannen (waaronder het bestemmingsplan Coolsingel e.o.) en is er sprake van een zonerings bij het hoogbouwbeleid.

De in *Het gebruik van de stad* bepleite ontwikkeling van een krachtige en creatieve visie op de (steden)bouwkundige wederopbouw-erfenis van de binnenstad is nog steeds uiterst wenselijk.

Zo ver als haar eveneens door oorlogsgeweld getroffen Franse zusterstad Le Havre, die het onder regie van Auguste Perret herbouwde stadscentrum op de Werelderfgoedlijst van UNESCO heeft laten plaatsen en gedetailleerde wijzigingsopties aan winkeliers voorschrijft, hoeft Rotterdam niet te gaan. Wel kan de gemeente zich laten inspireren door behoedzame ontwikkelingsplannen en voorbeeldige restauraties van wederopbouw-erfgoed in herrezen steden van internationale allure, zoals het *Interbau*-project in west-Berlijn (Hansaviertel). Recentelijk is hierbij onder andere een woontoren gerestaureerd naar ontwerp van het bureau Van den Broek en Bakema; dit had die opdracht destijds (1957) in belangrijke mate te danken aan het Lijnbaan-project.



overzicht binnenstad van Le Havre



hoogbouw van vd Broek en Bakema in Hansaviertel

In Rotterdam is al veel verloren gegaan aan historische bebouwing, ook wat betreft de vroege wederopbouw-architectuur. Juist daarom is het voor de herkenbaarheid van de verschillende tijdlagen in de binnenstad van groot belang om een goed evenwicht te vinden tussen vernieuwing en continuïteit en om een *modus operandi* te ontwikkelen voor een doeltreffende besturing van het veranderingsproces in het reeds als Aandachtsgebied van de Wederopbouw aangemerkte Lijnbaankwartier.

Naar het oordeel van de Minister van OCW en de RACM behoeft een monumenten-status toekomstige ontwikkelingen niet te blokkeren. In Rotterdam worden al bestuurlijke modellen toegepast voor een succesvol beheer van twee andere modernistische mijlpalen: de Van Nellefabriek en het Groothandelsgebouw. Ook zijn voorbeelden van geslaagde toevoegingen aan beschermde monumenten te vinden, zoals onder andere bij de Beurs van J.F. Staal.

Evenmin zou dit verplichten tot een reconstructie naar de oorspronkelijke toestand, zoals – ten onrechte – wordt verondersteld in recente reacties op het aanwijzingsvoorstel (o.a. het adviesrapport van Hylkema Consultants d.d. 12 september 2007 in opdracht van Fortis).

Intussen zijn in opdracht van de gemeente een Visie op het Lijnbaankwartier en een concept-Masterplan voor de Lijnbaanhoven (2006) ontwikkeld, met de kanttekening om hierin de bevindingen van het eerste deel van de cultuurhistorische verkenning 'De Lijnbaan' van Crimson te betrekken. En op 30 januari 2007 heeft het college van B&W het concept voor de *Stadsvisie Rotterdam. Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030* vastgesteld en vrijgegeven voor consultatie. Daarin wordt aan zowel het potentieel van het (moderne) cultureel erfgoed als het Lijnbaankwartier een belangrijke rol toegekend voor toekomstige ontwikkelingen. Deze werden echter nog niet direct met elkaar in verband gebracht.

Naar aanleiding van de reacties op het concept-Masterplan heeft het bureau Urban Fabric van Paul Meurs een vervolgstudie verricht naar de inzet van cultuurhistorie bij herontwikkeling in opdracht van B & W. Dit onderzoek verkeerde in het najaar van 2007 in een eindfase.

Op verzoek van de RACM heeft het Atelier Rijksbouwmeester begin 2008 een advies uitgebracht over de ontwikkelopgave in en rondom de Lijnbaan en de vereniging daarvan met architectonische en cultuurhistorische waarden.

Wat betreft de aanvraag voor het Lijnbaan-ensemble tot aanwijzing als beschermd monument heeft het College van B & W in het najaar van 2007 een advies aan de Minister uitgebracht. Een definitief besluit van de Minister omtrent het beschermingsverzoek wordt pas genomen nadat de Raad voor Cultuur ook heeft geadviseerd.

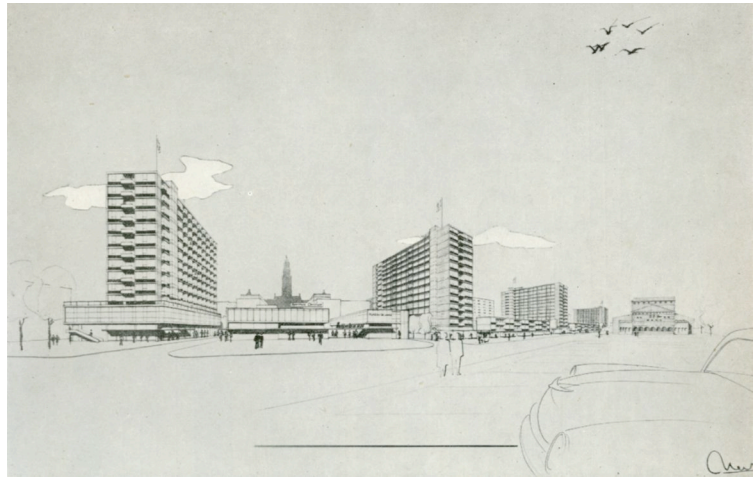
De planontwikkeling voor de Lijnbaanhoven en de actuele beschermingsvoorstellen voor de wederopbouwmonumenten in de binnenstad vragen om een integrale visie.

De RACM wil met deze 'cultuurhistorische waardestelling' een afwegingskader bieden voor een zorgvuldige stedenbouwkundige planvorming en voor de beoordeling van vergunningsverzoeken en uitgaande van een monumentenbescherming. Voor een samenvatting van de kernkwaliteiten wordt verwezen naar de pagina's 35 t/m 38 van deze waardestelling.



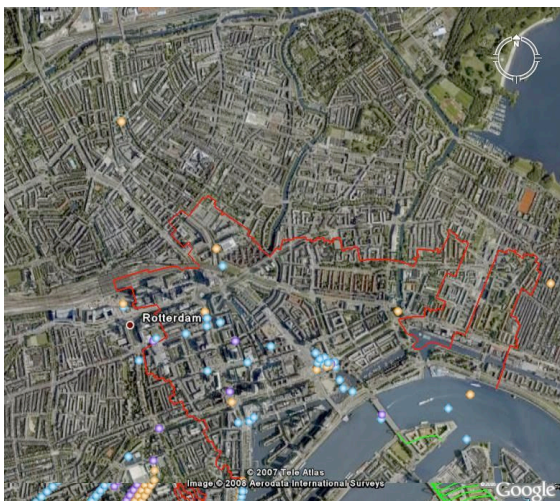
sfeerbeeld Lijnbaanpromenade in jaren '50/'60

## 2 LIJNBAAN-ENSEMBLE IN KORT BESTEK



situering Lijnbaan en andere waardevolle wederopbouw-architectuur (CD-RIW)      ontwerptekening van H.A. Maaskant voor Lijnbaanflats

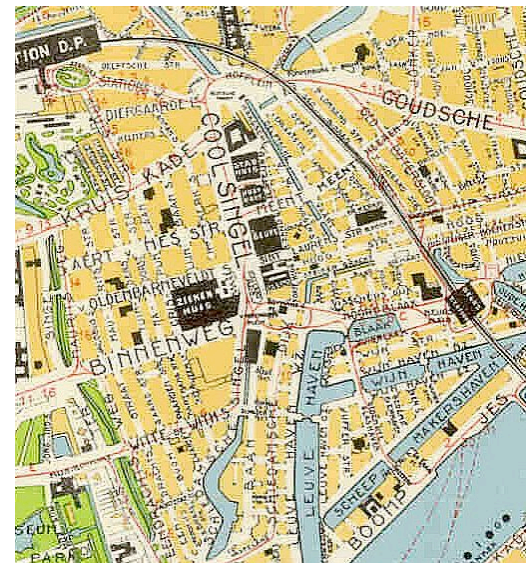
Het Lijnbaan-ensemble ligt in het hart van het tegenwoordige stadscentrum van Rotterdam en maakt deel uit van een groter gebied dat wordt omgrensd door Weena, Coolsingel, Westblaak en Karel Doormanstraat/Schouwburgplein. De oude binnenstad was na het Duitse bombardement van mei 1940 vrijwel geheel weggevaagd en vanaf 1946 is de kern volgens een nieuw stedenbouwkundig plan weer opgebouwd. Hierdoor heeft het Lijnbaan-ensemble een geheel nieuw stratenpatroon ten opzichte van de vooroorlogse situatie. Het wordt gekenmerkt door een open orthogonale structuur die hoofdzakelijk is afgestemd op voetgangersverkeer. Bovendien legt het zich verbredende Stadhuisplein een nieuwe ruimtelijke en visuele verbinding met het vooroorlogse 'overlevende' stadhuis van H. Evers. Ook het Beursplein – hoewel inmiddels ingrijpend gewijzigd door de aanleg van een metrostation en de verlaagde Beurstraverse (alias 'de Koopgoot') – is in de oorspronkelijke aanleg gericht op de vooroorlogse gebouwen aan de overzijde van de Coolsingel, in het bijzonder de Beurs van J.F. Staal, en verder weg de toren van de herstellde Laurenskerk.



brandgrens in Rotterdamse binnenstad (Google)      opening Lijnbaanpromenade/Stadhuisplein in 1953 (GAR)



situering oude lijnbaan ten westen van Stadsdriehoek (1652)



situatie binnenstad vóór mei 1940

De naoorlogse winkelpromenade *de Lijnbaan* herinnert alleen in naam, langgerektheid en ligging aan de historische touwslagerij die zich ooit bevond tussen de Kruiskade en de Binnenweg in de Coolpolder ten westen van de oude stadsdriehoek.<sup>2</sup> Bij de laat-negentiende-eeuwse verstedelijking van het vroegere lanenkwartier langs de lange poldersloten was deze verdwenen, maar de toenmalige stadsarchitect W.N. Rose heeft hier – nu nog ten dele herkenbare – structuren nagelaten door middel van de Westersingel, als onderdeel van zijn Waterproject, en de dwarsassen van de Aert van Nes- en Van Oldebarneveltstraat, die met hun twintig meter breedte voor die tijd ruim waren opgezet om een goede geometrische verhouding met de hoogte der huizen te brengen.<sup>3</sup> Particuliere woonbebouwing en grote stadsvoorzieningen als de Nieuwe Rotterdamsche Schouwburg en het Coolziekenhuis vulden een fijnmazig geparceleerd stratenpatroon, dat op de oude polderstructuur was gebaseerd.



luchtfoto Cool vóór 1940



luchtfoto Coolsingel en Lijnbaan in aanbouw (GAR)

<sup>2</sup> De huidige Lijnbaan ligt even ten westen van de negentiende-eeuwse Lijnbaanstraat; deze straat was vernoemd naar de lijnbaan die daar van 1667 tot 1845 was gesitueerd en kreeg in 1951 de naam Hennekijnstraat (naar de stichter van de lijnbaan). De Korte Lijnbaan heette van 1951 tot 1952 Crispijnlaan. De Karel Doormanstraat ligt ongeveer ter plaatse van de vooroorlogse Tuindersstraat en Diergaardekade en kreeg zijn naam in 1949; zie hiervoor [www.gemeentearchief.rotterdam.nl](http://www.gemeentearchief.rotterdam.nl).

<sup>3</sup> Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, Rotterdam 1924, p. 111.



De Coolvest/singel was in 1885 gedempt en in de vroege twintigste eeuw deel geworden van een grootscheepse binnenstadsvernieuwing aan de westrand van de oude stadsdriehoek gepaard gaand met de omvorming tot boulevard en de uitvoering van grootschalige gebouwen als het Stadhuis, het Hoofdpostkantoor, de Beurs, het Erasmushuis, de Bijenkorf en het Atlantahotel. Voor het overige was de binnenstad dichtbebouwd, met het 'luchtspoor' als een opvallende doorsnijding en de Laurenskerk als een belangrijk baken van de eeuwenoude stadskern.



verwoeste schouwburg



overzicht Rotterdamse binnenstad na het puinruimen, 1940

De zware oorlogsschade was overdonderend en nog scherper zichtbaar na de puinruiming. Het bijna volledige *tabula rasa* effect stelde hoge eisen aan de wederopbouw, maar dit bood tevens de kans om zich te ontdoen van de 'stedenbouwkundige tragiek ... in eindelooze en vreugdelooze straten zonder vast plan gebouwd, zonder groen en zonder ruimte', aldus H.M. Kraayvanger in zijn boekje *Hoe zal Rotterdam bouwen?* uit 1946. Verder wees hij op de buitenlandse ervaringen met het herbouwen van een complete stad: een levend centrum met kerken, overheidsgebouwen, theaters, cafés, winkels, showrooms, kantoren, bedrijven en woningen – naar de functies.<sup>4</sup> Toen dit voorlichtende boekje uitkwam was zojuist het *Basisplan* aangenomen waarmee de eerdere – esthetisch bepaalde en fragmentarisch uitgevoerde – wederopbouwplannen van W.G. Witteveen uit de vroege oorlogsjaren definitief terzijde werden geschoven. Het toekomst-gerichte Basisplan was als een tweedimensionaal en flexibel bestemmingsplan ontwikkeld onder leiding van C. van Traa (met medewerking van o.a. S.J. van Embden en R. Fledderus).



wederopbouwplan-Witteveen



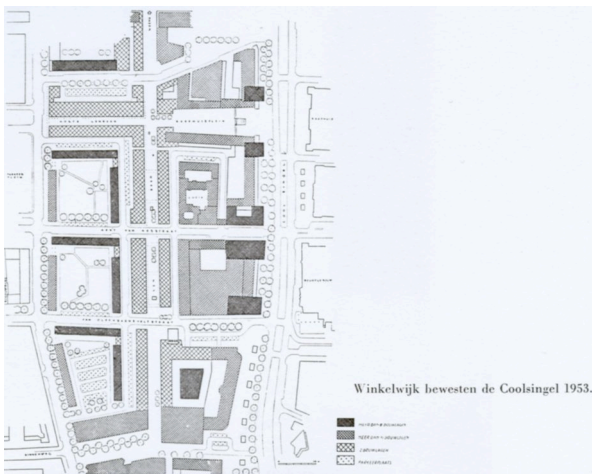
deel Basisplan met nog vier gelijke groene hoven

<sup>4</sup> Kraayvanger, H.M., *Hoe zal Rotterdam bouwen?*, Rotterdam 1946, p. 10 en p. 20.

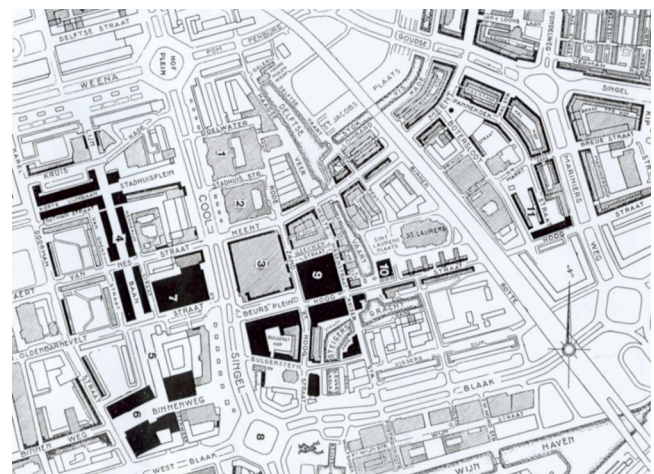


kernplan 1951 voor de binnenstad van Rotterdam, met daarin al de gehele Lijnbaan-aanleg

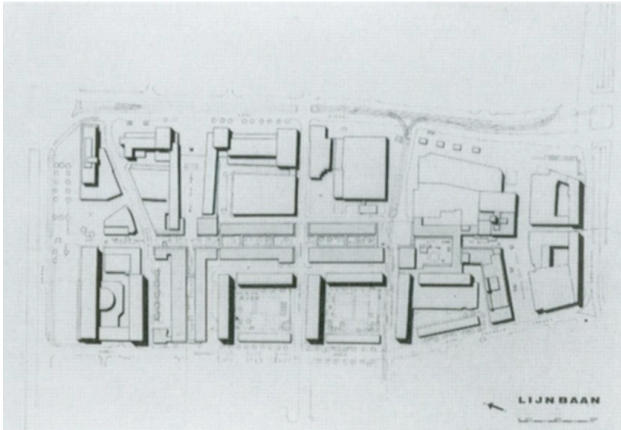
Voor de invulling waren een rigourees onteigeningsbesluit en compensatieregeling doorgevoerd en dit legde weer de basis voor de opmerkelijke stedenbouwkundige structuur van het Lijnbaan-ensemble, dat uiteindelijk ontstond als hoofdonderdeel van het in 1951 genomen besluit tot uitvoering van een kernplan voor de binnenstad. Dit voorzag in een urgentieschema voor de bebouwing rond de 'slagader van de Coolsingel' en de 'rijgraden' met grootstedelijke voorzieningen voor cultuur, amusement en commercie (die slechts ten dele zijn gerealiseerd).



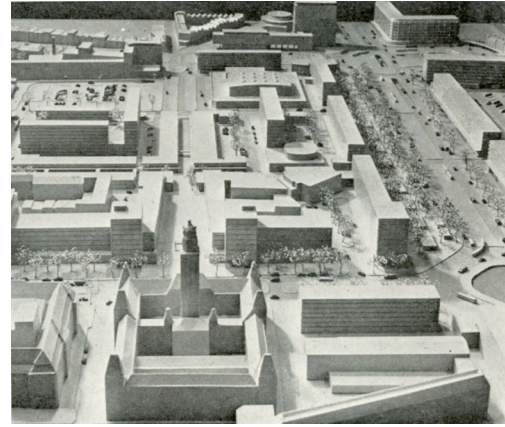
uitgewerkt plan 'winkelwijk' 1953



situering Lijnbaan, Bijenkorf en andere winkels in 1958



plan voor Lijnbaan en toekomstige verlenging

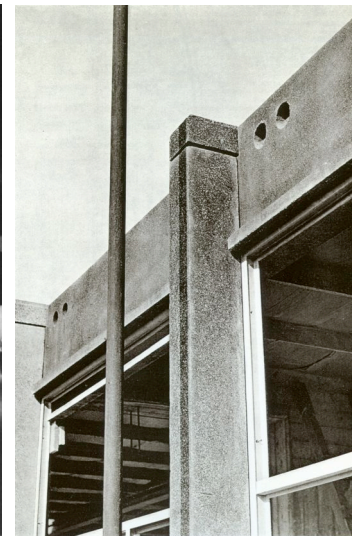


maquette Lijnbaan-ensemble en Stadhuis

De bijzondere aanleg van het Lijnbaan-ensemble – met een brede L-vormige winkelpromenade waarvan de hoofdrichting Noord-Zuid loopt, evenwijdig aan de Coolingsingel, en de in verschillende hoogten oprijzende woongebouwen aan de westzijde – is het resultaat van een nieuwe stedenbouwkundige en architectonische visie op de binnenstad en een goede publiek-private samenwerking.<sup>5</sup> Weliswaar was de aanleiding om de meeste winkelblokken ‘zonder woningen op de rug’ te bouwen uit financiële nood geboren, het uiteindelijke ‘Hoogbouwcentrum’ was duidelijk als een samenhangend ensemble geconcipeerd op basis van modernistische uitgangspunten.<sup>6</sup> Aan de opzet ging studie van historische winkelstraten in Nederland en Europa en nieuwe Amerikaanse ontwikkelingen vooraf, die uiteindelijk tot een nieuwe en unieke synthese hebben geleid van zorgvuldig geschakelde eenheden.



avondverlichting Lijnbaanpromenade in jaren '50/'60



constructiedetail winkels

<sup>5</sup> Voor de financiering van de bouw hadden de winkeliers zich verenigd in een stichting en medewerking verkregen van institutionele beleggers en een aannemingsmaatschappij. Ironisch genoeg is hierdoor een versnippering in eigendom ontstaan die nu een integraal – op continuering van visuele samenhang gericht – beheer bemoeilijkt.

<sup>6</sup> Voor een gedetailleerde ontstaans- en ontwerpgeschiedenis van het Lijnbaan-ensemble zij verwezen naar Andela, G. en Wagenaar, C. (red.), *Een stad voor het leven. Wederopbouw Rotterdam 1940-65*, Rotterdam 1995, Roelofs, E., *De Frustratie van een Droom. De Wederopbouw van Rotterdam, 1940-1950*, Rotterdam 1989, het rapport van Crimson (december 2004), het concept-rapport van Urban Fabric/Steenhuis (oktober 2007) en de bijgevoegde literatuurlijst.



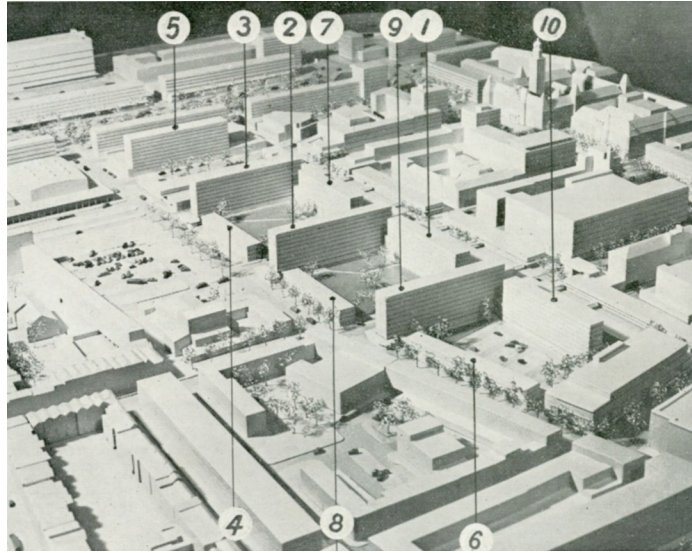
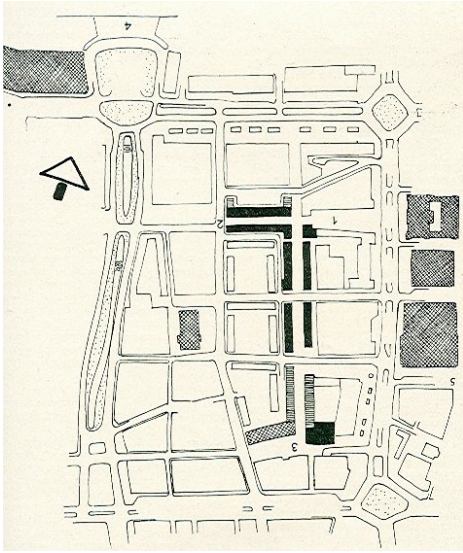
autoverkeer in Karel Doormanstraat, winkelende voetgangers op promenade en zonnebad in woonhof

Opmerkelijk zijn zowel de ruimtelijke scheiding van functies en van verkeersstromen als de combinatie van laagbouw, gedifferentieerde hoogbouw en groene semi-openbare hoven, verenigd door een modernistische architectuur met subtiële variaties. Hierbij bepalen beton, glas en lichtgele verblendsteen de hoofdtoon, afgewisseld met hout en staal.

Uitgevoerd op een voor de toenmalige maatstaven ongekend grote schaal, is doelbewust een al te grote uniformiteit vermeden en tegelijkertijd een 'eenheid in de veelheid' gebracht door middel van supervisie. Hierbij waren verschillende architecten betrokken, die, mede dankzij de supervisie van J.H. van den Broek en J.B. Bakema (stedenbouwkundig over het hele ensemble en architectonisch over het winkelcentrum) en H.A. Maaskant (over de woonflats), 'met handhaving van individuele opvattingen tot een sterke harmonie zijn geraakt'. Ook in de tegenwoordige situatie geldt nog steeds: 'Het gehele plan zal door zijn „sky-line" en gelijkvormige architectuur een zeer belangrijk element in de binnenstad zijn.' (*Bouw* 1954, p. 932).



hedendaags overzicht Lijnbaan-ensemble (RACM)



Het ensemble is gefaseerd tot stand gekomen:

Fase 1A (1948-53): L-vormige winkelpromenade van Korte Lijnbaan/Lijnbaan/Stadhuisplein (J.H. van den Broek, J.B. Bakema en F.J. van Gool),

Fase 1B (1953-55): Modehuis Meddens aan Lijnbaan/Stadhuisplein (J.H. van den Broek, J.B. Bakema)

vm. restaurant Ruteck's , idem (C. Elffers; thans Ben & Jerry's, Burgerking)

Fase 1C (1954-58): Cityhouse aan Kruiskadehof/Korte Lijnbaan (H.A. Maaskant),  
Woonhof Joost Banckertplaats (H.A. Maaskant en A. Krijgsman)  
Woonhof Jan Evertsenplaats (H.D. Bakker onder supervisie van H.A. Maaskant) en drie woon/winkelblokjes langs Karel Doormanstraat (H.A. Maaskant en W. van Tijen).

Fase 2 (1966): Flatblok Van Oldebarneveltstraat (H.D. Bakker, A. Krijgsman en J. van Duin)  
Zuidwaartse verlenging en overbouwning van de Lijnbaan en uitbreiding van (v/h Termeulen/Wassen/van Vorst en HH de Klerk ((J.H. van den Broek en J.B. Bakema).

(zie de bijlage voor de adressen en de CD *Wederopbouw Rotterdam* voor de beschrijving).<sup>7</sup>



fasering bouw Lijnbaan



verbijzondering bij de kruising



Ruteck's restaurant in jaren'50 (GAR)

<sup>7</sup> Op onderdelen waren tevens A. Bodon, L.A. van den Bosch, J.P.L. Hendriks en W. van der Sluys als architect betrokken.

*Fase 1 (A+B+C)* omvat 65 winkelpanden met split-level-bouw in drie lagen, waaraan een groter hoekpand bij de kruising van Stadhuisplein en Lijnbaan (Meddens) is toegevoegd, en twee U-vormig aangelegde woonhoven. Deze omvatten samen 850 woningen, verdeeld over schijfvormige galerijflats van dertien en negen lagen en drielaagse woon/winkelblokjes langs de Karel Doormanstraat. Op de beganegrond bevinden zich bergingen, winkels of kantoor-/praktijkruimten. De groen-aanleg van de semi-openbare ruimte naar ontwerp van Jan Rahder is bij de Joost Banckertplaats redelijk herkenbaar gebleven.



ingekleurde foto promenade in jaren '50



volières, luifels en bloemperken

Tot de oorspronkelijke aanleg behoorden eveneens de verbindende luifels, 'buitenetalages', neonlichten, volières, zitbanken, lantaarnpalen en ander straatmeubilair en het plaveisel. Deze elementen zijn o.a. bij de modernisering van 1990-97 voor een groot deel verdwenen, al zijn nog enkele fragmenten bewaard.

Wel resteren nog vrijwel alle kunstwerken die na de opening in de openbare ruimte zijn geplaatst.



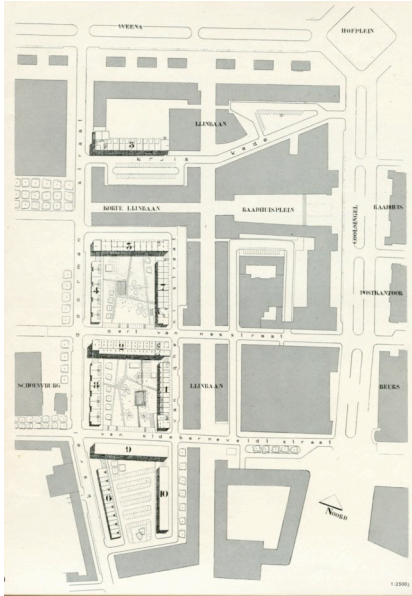
hedendaagse aanblik heringerichte promenade (RACM)



in het plaveisel opgenomen dichtregel (RACM)

Overigens is bij de herinrichting (naar ontwerp van M.D. Booij en O.M. van Strijp van het mede door hen voortgezette bureau Van den Broek en Bakema) gestreefd naar het continueren van visuele samenhang, zij het met andere middelen en met een ander effect voor de ruimtelijke beleving. In 2004 zijn nog dichtregels toegevoegd in het plaveisel.

De in fase 2 gerealiseerde woonhof was al in 1954 deel van het totaal-ontwerp; uitvoering was echter pas mogelijk nadat de restanten van het Coolziekenhuis waren afgebroken. De blokken rondom de Van Bijlandtplaats moeten het echter zonder groen-aanleg stellen; deze is geofferd voor de bouw van een grote bovengrondse parkeergarage in beton (eveneens naar ontwerp van Krijgsman en Van Duin, 1967-69).



plan 1954 met derde woonhof



actueel overzicht van het verlengde Lijnbaanensemble (RACM)

Van meet af aan was ook uitgegaan van een zuidwaartse verlenging van het Lijnbaan-winkelfront (van 1000 naar 1500 meter – en dat in een tijd waarin nog vele goederen op de bon waren en de binnenstad van Rotterdam nog steeds een grotendeels kale vlakte was). Over de Van Oldebarneveltstraat heen werd in 1966-70 een verbinding gemaakt met de gelijktijdig met de eerste fase en eveneens naar ontwerp van Van den Broek en Bakema gerealiseerde warenhuizen van Ter Meulen/Wassen/van Vorst (1948-51, thans in herontwikkeling met nieuwe hoogbouw Novea Linea) en HH de Klerk (1952-54, nu Donner/Selexyz) aan het naoorlogse Binnenwegplein. Deze verlenging ging gepaard met uitbreidingen van deze warenhuizen, verbonden door een glazen traverse over de Lijnbaan, en de aanleg van ondergrondse winkelruimten. Alleen het vrijstaande poortfragment van W.N. Roses Coolziekenhuis en de gespaarde oude plataan op het door de teruggelegde rooilijn van het haakvormig winkel/kantorenblok van Krijgsman en Van Duin (1967-70) ontstane Lijnbaanplein herinneren nog aan de de vooroorlogse situatie. Door de recente (hoge) nieuwbouw ter plaatse doen de historische relictten nu min of meer aan als *Fremdkörper*.



poortje (RACM)



transformatie Novea Linea (RACM)



vm De Klerk (Donner/Selexyz) e.o. (RACM)

Al deze latere toevoegingen vallen buiten het bestek van deze waardestelling, doch onder de aanbeveling om snel een omvangrijkere studie te verrichten naar de stedenbouwkundige, functionele, architectonische en infrastructurele aspecten van dit hele city-complex en de daarmee verbonden schillen van binnenstad en buitenwijken. Hierbij zouden ook de aanvullende voorzieningen voor horeca, cultuur en recreatie kunnen worden betrokken binnen en buiten het Lijnbaan-ensemble, opdat dit ook in de toekomst kan blijven functioneren als belangrijk en vitaal element in het stadshart van Rotterdam.



Kruiskade/Lijnbaan met vm. bioscoop Thalia (RACM)



Lijnbaanflat/Schouwburgplein en omgeving



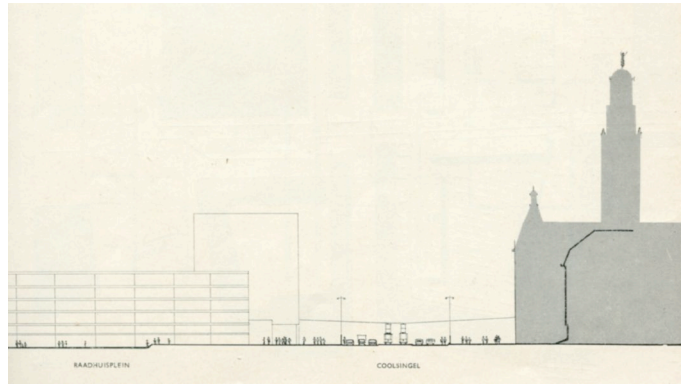
### 3 HOOFDKARAKTERISTIEKEN VAN HET LIJNBAAN-ENSEMBLE



onderhoud aan bloemperken op Lijnbaanpromenade in jaren '50/'60 (GAR)

Tegenwoordig is het zo vanzelfsprekend om winkelcentra in te richten als voetgangersgebieden dat het bijna niet meer is voor te stellen hoe revolutionair het concept van de scheiding van wandelend publiek en alle andere verkeer (inclusief de fiets) ruim een halve eeuw geleden was op internationale schaal.

Het concept van een exclusief voetgangersdomein voor winkelpubliek is wereldwijd nagevolgd in verschillende varianten (en recentelijk in een nieuwe vormtaal nog uitgebreid door de ravijnachtige dwarsverbinding van de 'Koopgoot'). De Lijnbaan is niet alleen de bakermat van de *fun-shopping* en de *city-promenades* maar ook de levendige kern van een groter ensemble, waarbij passanten en permanente bewoners ieder een eigen plaats hebben binnen een grootstedelijk geheel.



### 3.1 Stedenbouwkundige karakteristiek

Het Lijnbaan-ensemble is gecomponeerd als een samenhangend *city*-cluster tussen twee historische singelstructuren: de reeds voor de oorlog tot bruisende boulevard ingerichte Coolingsel en het Roseaanse waterlint van Westersingel/Mauritsweg. Het eigenzinnige stratenpatroon met zijn gescheiden circulatiesystemen, pleinen, groene woonhoven en brede winkelpromenades is, samen met de afwisselend hoge en lage bebouwing, het radicale antwoord op de toenmalige wederopbouw-opgave van de vrijwel geheel verwoeste binnenstad. Het contrastrijke totaalconcept (met drie-, negen- en twaalfhoogse blokken) presenteert zich als het modernistisch alternatief voor de dicht opeengepakte historische bebouwing: open en gesloten, grootschalig en intiem, vol en leeg, levendig en stil. Het heeft gebroken met de historische rooilijnen en door de concentratie van winkels in laagbouwblokken langs een nieuwe L-vormige as is bewust een westwaartse verschuiving in het ruimtelijk gebruik van de *City* ontstaan. Die is mede versterkt door de positionering van destijds nieuwe ankerpunten als het Groothandelsgebouw, het Centraal Station, de Doelen en de Schouwborg.<sup>8</sup>

Tegelijkertijd zorgt het ensemble voor een stevige verankering van de schaarse historische relictten in de naoorlogse binnenstad door de aanleg van twee nieuwe pleinen tegenover het Stadhuis en de Beurs, de inpassing van de oude Oost-West-verbindingen en de zichtlijnen naar de Stadhuisstoren, en, in mindere mate, de Beurstoren. Deze zichtlijnen zijn van groot belang voor de oriëntatie in de stad.<sup>9</sup>



zichtlijnen op Stadhuisstoren vanuit Joost Bankertplaats, Zoutmanstraat (RACM) en Stadhuisplein

<sup>8</sup> Deze gebouwen en hun directe omgeving (Stations- en Schouwborgplein) zijn onderhevig (geweest) aan ingrijpende wijzigingen en/of vervanging; alleen het Groothandelsgebouw is onlangs gerenoveerd.

<sup>9</sup> Aanvankelijk was ook de Laurenstoren als een 'landmark' zichtbaar vanaf het Schouwborgplein en de Van Oldebarneveltplaats, maar dat vrije zicht vanuit de verte is door de latere hoogbouw langs de Coolingsel verminderd.

Ondanks de latere toevoegingen van nog veel hogere (kantoor)torens in de wijdere omtrek (o.a. aan Stationsplein, Weena, Coolingsingel en Blaak) laten deze stedenbouwkundige en visuele verbindingen zich ook in het huidige stadslandschap overal herkennen. Datzelfde geldt voor het sterke ritme van de hoogste flatgebouwen langs de parallelle dwarsassen dat van verre het Lijnbaan-ensemble markeert. Omgekeerd manifesteert het sprongsgewijs van laag naar hoog oprijzende ensemble zich als een ruimtelijke oase in de sterk verdichte binnenstad. De afwisseling van hoog en laag langs de lengte-as, waarbij de hoogte van de flatgebouwen zodanig is gekozen dat zij een ruime en rechtstreekse toetreding van zonlicht in de winkelstraat en in de woonhoven mogelijk maken, is eveneens in het huidige stadsbeeld bewaard gebleven. Alles was destijds ingericht op een aangename verblijfskwaliteit in binnen- en buitenruimte. En alles was afgestemd op de menselijke maat, zij het wel die van de grotestadsbewoner. Deze kwaliteiten zijn ook nu nog te herkennen, al is de ruimere context gewijzigd.



overzicht woonhof Lijnbaanensemble vanaf Schouwburgplein in jaren '50/ '60 (GAR)

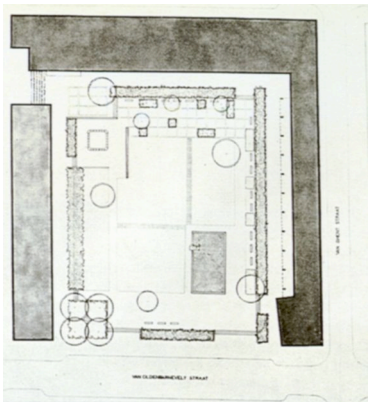


Cityhouse aan Kruiskade

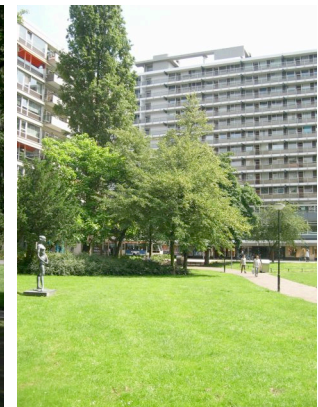


restaurant in winkelblok bij kop Lijnbaan (beide RACM, 2007)

De drie hoofdfuncties in het ensemble zijn wonen, winkelen (en bijbehorende opslag en verkeer) en, in mindere mate, werken (met name in de commerciële en dienstverlenende sector). Maar de Lijnbaan heeft vanaf het begin ook gefunctioneerd als openbare ontmoetingsplaats, als cultuurpodium en grootstedelijk uitgaanscentrum met cafés, restaurants, hotels, terrassen, bioscopen, theaters en dansgelegenheden, in directe relatie met Coolingsingel, Schouwburgplein en de zich als nieuwe 'culturele as' ontpoppende Westersingel/Mauritsstraat. Deze *city*-voorzieningen voor vrijetijdsbesteding zijn alle aanwezig in direct aangrenzende gebouwen. Deze zijn deels door dezelfde – en deels door andere – architecten ontworpen, maar meestal voor andere opdrachtgevers. Vooral de functie van openbare *city*-ruimte heeft in de loop der jaren een dynamische ontwikkeling doorgemaakt, evenals de aard van de randbebouwing. In ieder geval zijn de buitenterrassen op het Stadhuisplein bij mooi weer doorgaans goed bezet, evenals die aan de Karel Doormanstraat en de Lijnbaan.



groenaanleg Joost Banckertplaats ontwerp en actuele situatie (RACM)



Jan Evertsenplaats (RACM)

In de buurt is openbaar groen zeer schaars en in de loop der jaren nog verminderd. Afgezien van de fragmentarische laanbeplanting bij Kruiskade, Zoutman-, Van Ghent-, Hennekijn- en Karel Doormanstraat en de Lijnbaan is dit voornamelijk te vinden in de plantsoenaanleg van de woonhoven. Dat maakt de aanwezigheid en kwaliteit van de groenvoorziening tot een belangrijk aandachtspunt.

In de praktijk vormt de Karel Doormanstraat de belangrijkste ontsluitingsroute voor het lokale autoverkeer in twee richtingen (N en Z). De O-W geprojecteerde Aert van Nesstraat is thans ingericht als éénrichtingsweg (met uitzondering van het korte deel vanaf de Coolsingel naar de parkeergarage) en het hieraan evenwijdige weggedeelte van de Johan van Oldebarneveltplaats is nu alleen nog maar voor tram- en voetgangersverkeer toegankelijk en stuit op de verdiept aangelegde 'Koopgoot'. Ander openbaar vervoer wordt niet *door* – wel *langs* – het gebied van het Lijnbaan-ensemble geleid. De enige tramhaltes bevinden zich nabij de Van Oldebarneveltplaats. Metrohaltes zijn aan de Coolsingel gesitueerd.

### 3.2 Huidig ruimtegebruik en te verbeteren knelpunten daarin

De laag bebouwde winkelpromenade is commercieel zeer succesvol en trekt veel kooppubliek. De veelvuldige wijzigingen in de winkelbranche (eigendom, soort, inrichting, reclame) hebben echter een grote invloed op het tegenwoordige aanzien van de Lijnbaan. Enerzijds staan juist de specialiteitenwinkels onder zware concurrentiedruk van elders (of zijn zij al verdwenen). Anderzijds doen enkele (keten)winkels door een autonome en soms weinig fijnzinnige vormgeving van de winkelfronten inbreuk op de oorspronkelijke architectonische samenhang van de etalagefronten. Dit nog afgezien van het gebruik van rolluiken in de avonduren. Ook is de hedendaagse beleving van de openbare ruimte op onderdelen nadelig veranderd. Soms is sprake van vandalisme, verloedering, kleine criminaliteit, zwerfvuil en geluidsoverlast.



'Koopgoot'



vm Ruteck's restaurant (RACM)



vm Koch antiekhandel (RACM)

De strikte scheiding van voetgangers- en overig verkeer is een essentieel onderdeel van het stedenbouwkundig concept, maar genereert ook enkele praktische problemen. Zo is de omvang van het autoverkeer en de toestroom van het publiek nu vele malen groter dan een halve eeuw geleden. Hoofdverkeersaders als Weena en Coolsingel (ook voor het openbaar vervoer) bevinden zich op meer dan twee blokken afstand. Slechts op enkele plaatsen sluiten de secundaire straten op deze primaire wegen aan en wel door middel van T-kruisingen. In beginsel komt geen doorgaand autoverkeer in het gebied – alleen verschillende soorten van bestemmingsverkeer van bewoners, bezoekers en bezorgers. Dit varieert per dagdeel in omvang en intensiteit. Met name voor personenauto's is een grote parkeercapaciteit nodig, veel meer dan aanvankelijk was voorzien. Parkeergelegenheid wordt nu geheel bovengronds aangeboden door middel van garageboxen op de beganegrond in de galerijflats, parkeerhavens langs de openbare weg en diverse later opgetrokken parkeergarages (o.a. aan Lijnbaanhof, Kruiskade, Van Oldebarneveltplaats en Van Bijlandtplaats). Onvermijdelijk zorgen zij op drukke winkeltijden voor filevorming op de toevoerwegen. De ondergrondse parkeergarage onder het naar ontwerp van Adriaan Geuze heringerichte Schouwburgplein bedient voornamelijk het algemene publiek van binnenstadsbezoekers, zowel overdag als 's avonds.

Met name op zaterdag- en zondagmiddagen en tijdens de koopavonden is er een massaal winkelpubliek op de promenaden, waar voorts nog losse reclameborden, kramen en – nieuwe – kiosken staan, maar de vroegere volières, bloembakken en terrasjes grotendeels verdwenen zijn. Veel uitwijkruimte is er dan niet; op andere weekdays en daguren wel. De vraag is of deze grote schommelingen in drukte verminderd moeten of kunnen worden.



moderne kiosk op Lijnbaan



overzicht Van Ghentstraat (beide RACM)

De destijds bewust nagestreefde verkeersluwheid is op zichzelf een positieve eigenschap en ook doelmatig voor de bevoorrading. Hier staat tegenover dat de expeditiestraten nu door de beslotenheid van de beganegrondlagen, de concentratie van 'stilstaand blik', de smalle trottoirs met hier en daar hinderpalen en industrieterrein-achtige straatverlichting weinig uitnodigend zijn voor voetgangers. Dit ondanks de aanwezigheid van enkele bomen. Met name in de late avonden is de verblijfskwaliteit onprettig.

Aan de oostzijde van de Hennekijnstraat, net aan de andere zijde van het Lijnbaan-ensemble, rijzen nu hoge laat-twintigste-eeuwse kantoorgebouwen op die zich in vorm, functie en materiaalgebruik van deze straat afkeren. Aan de Kruiskade is naderhand een lang winkelblok van magere architectonische kwaliteit tussengevoegd met vrijwel geheel gesloten achtergevels, zodat het 'achterstraat'-karakter nog wordt verergerd.



overzicht Hennekijnstraat (zuidwaarts)



links nieuwe bebouwing Kruiskade (beide RACM)



woonhof Joost Banckertplaats toen en nu (GAR en RACM)

De plantsoenen van de woonhoven worden voornamelijk als kortstondige rustruimten en als 'kijkgroen' gebruikt door de buurtbewoners (en voorts als honden-uitlaatplaats). De kwaliteiten kunnen nog meer tot hun recht komen bij verbetering van onderhoud en parkbeheer. Specifieke speelvoorzieningen voor (jonge) kinderen zijn er niet in de openbare ruimte, maar dat vormt geen specifiek knelpunt.

### 3.3 Architectonische karakteristiek

Het Lijnbaan-ensemble wordt gekenmerkt door een modulaire modernistische architectuur waarin een gevarieerde repetitie van geprefabriceerde onderdelen en een sterke verweving van binnen- en buitenruimte de hoofdtoon bepalen. Het geheel doet zich voor als een architectonische symfonie van variaties op een winkelhaak en modulaties op een vast maatstramien met contrapunten door middel van ronde kolommen en diagonale trappartijen. Belangrijk zijn hierbij ook de zorgvuldig op elkaar afgestemde proporties van volumes en standaard-elementen en de door supervisie verkregen eenheid in de verscheidenheid der detaillering.



overzicht Lijnbaan in jaren '50 (GAR)



winkelpand Meddens bij hoodkruising promenade (GAR)

Lange horizontale lijnen – zoals die van de luifels, gestucte vloerbanden, galerijen en platte daken – worden afgewisseld door ritmische verticale accenten – zoals de uitspringende schokbetonnen stijlen van de winkelblokken, de dispositie van de staande draibare ramen en in oorsprong ook de staande vlaggemasten.



Karel Doormanstraat bij kruising Lijnbaan (GAR)



Karel Doormanstraat, laatste woon/winkelblok (RACM)

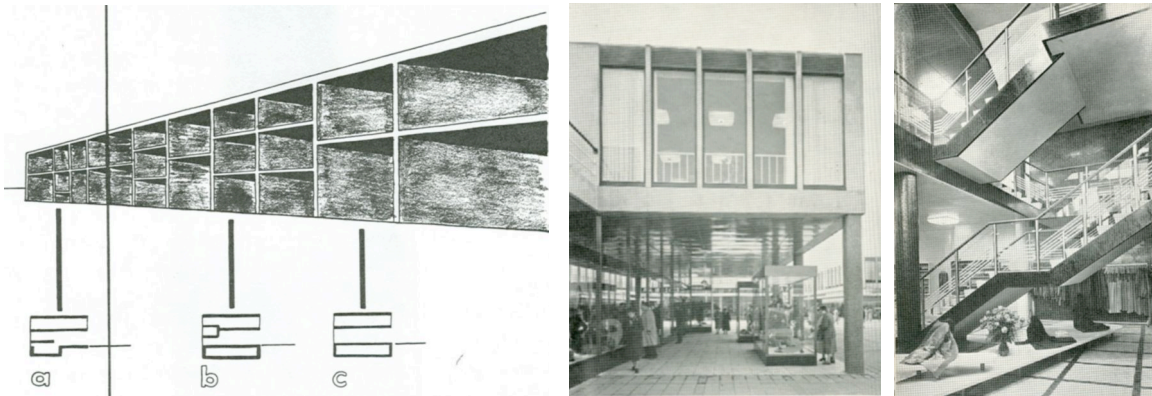
Karakteristiek is de zichtbare toepassing van gewapend beton als draagconstructie en de per winkel- en wooneenheid gedifferentieerde vullingen van glas, staal, hout, schokbeton en lichtgele verblendsteen; ook zijn in oorsprong voor verschillende onderdelen leisteen, brons, aluminium en marmorite toegepast en enkele bekledingen met vierkante mozaïeksteentjes. Binnen de hoofdstructuur zijn de raampartijen licht teruggelegd; de per travee gedoseerde glaspartijen waren in oorsprong alle gevat in smalle stalen profielen (thans deels vervangen door bredere profielen in aluminium of kunststof).



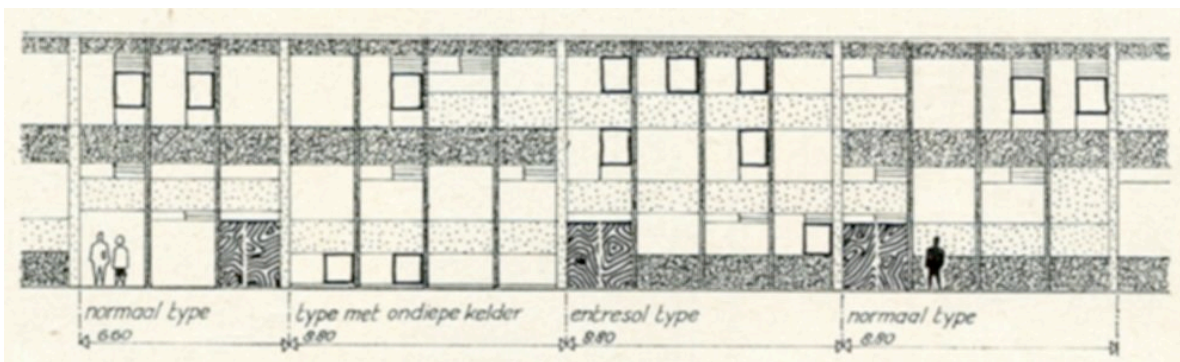
plaveisel Joost Banckertplaats en vm open entree met doorgaand mozaïek (RACM)

Alleen bij de Joost Banckertplaats is van het modulaire plaveiselpatroon nog een en ander herkenbaar, zoals ook het geometrische mozaïekwerk bij de entreehal tussen hof en Van Ghentstraat letterlijk een verbinding tussen binnen- en buitenruimte vormt.





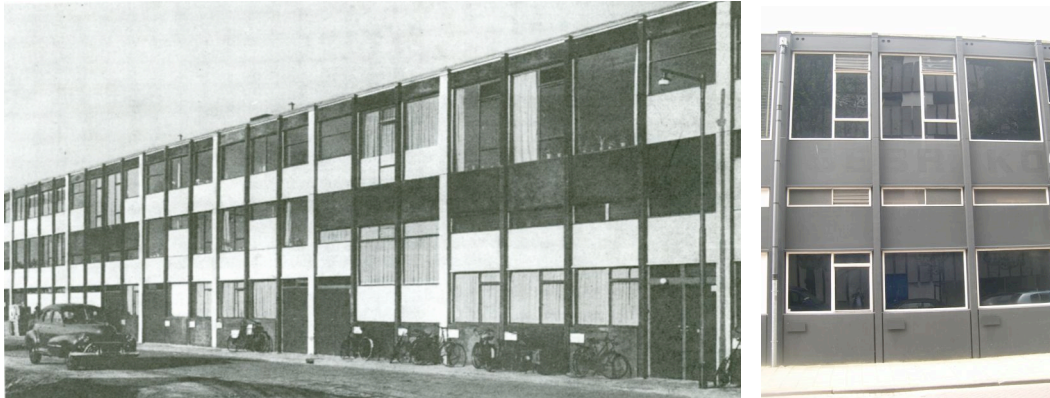
De lange *winkelblokken* hebben als het ware een ingebouwd keuzemenu voor de indeling van het interieur en de etalages en voor de toepassing van reclames en naamsaanduidingen. In hoofdzaak zijn twee onderkelderde standaardtypen afwisselend aaneengeschakeld, al dan niet met entresol. Bij twee kruisingen is een verbijzonderd type met drie bovengrondse lagen toegepast.



Van de oorspronkelijke architectonische samenhang tussen promenade, winkelfront en winkelinterieur (ook al waren hier diverse ontwerpers bij betrokken) door middel van een herkenbare maat- en materiaalvoering van plaveisel tot 'eilandetalages' is bij latere verbouwingen en de herprofilering van de winkelpromenades helaas veel verloren gegaan. De naamgevende (neon)belettering van de Lijnbaan boven de luifel-entrees naar de promenade is toen eveneens uit het straatbeeld verwijderd.

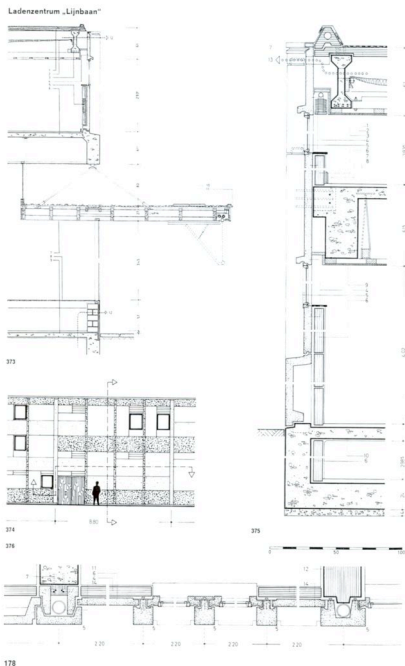


overzichten Lijnbaanpromenade toen en nu (GAR en RACM)



gedifferentieerde achtergevels aan expeditiestraat toen en nu (RACM)

Architectonische eenheid is verkregen door variaties op een breedtemaat van 1,10 m en een uniform gebruik van schokbetonnen stijlen en panelen (met in oorsprong een afwerklaag van natuursteensplit). In oorsprong waren er kleurverschillen aangebracht bij de schokbetonnen panelen en perceelscheidingen: lichtgrijs bij het drielaagse type en donkergrijs-zwart bij het tweelaagse type. Deze opzettelijke kleurverschillen zijn nu minder goed zichtbaar doordat inmiddels meer uniforme afwerklaagen zijn aangebracht bij het merendeel der achtergevels.



constructiedetails luifels



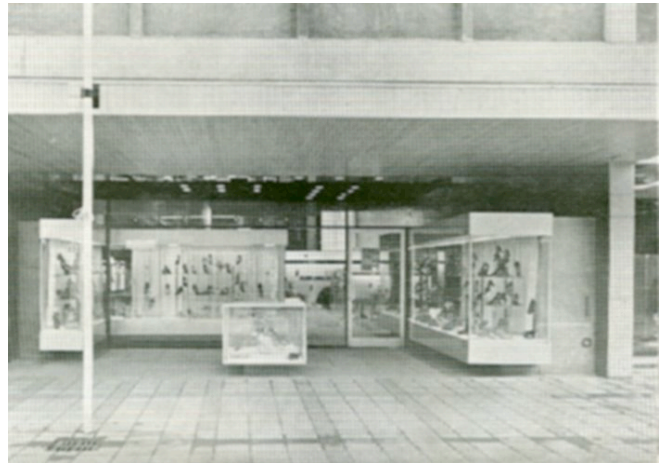
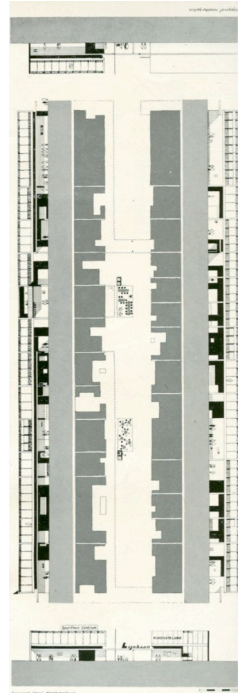
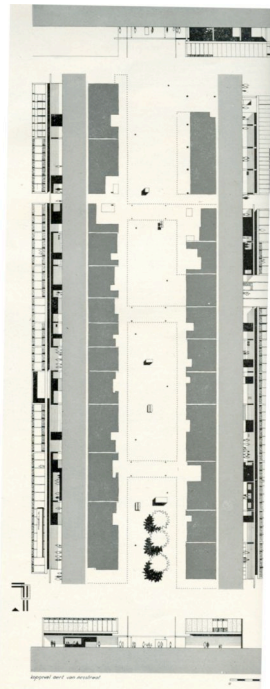
luifels, bloembakken en plaveisel als verbindende elementen (GAR)

Aan de promenadezijde hadden de oorspronkelijke *winkelluifels*, bestaande uit stalen liggers met een houten lattenbekleding, een beschuttende en architectonisch verbindende functie. Hiervan zijn nog slechts enkele fragmenten bewaard (o.a. bij juwelier Heetman). Tegenwoordig wordt het straatbeeld van de winkelpromenade medebepaald door een niet geheel uniform uitgevoerde 'Hi-Tech' beluifeling.



winkelpromenade met eilandetalages, kiosken en luifels toen en nu (GAR en RACM)

Het verticale verschil – met variabele etalagefronten op straatniveau – en de horizontale binding door de luifel en de repetitie in de bovenlaag laat zich ook nu nog aflezen, al is dit minder sterk dan voorheen.

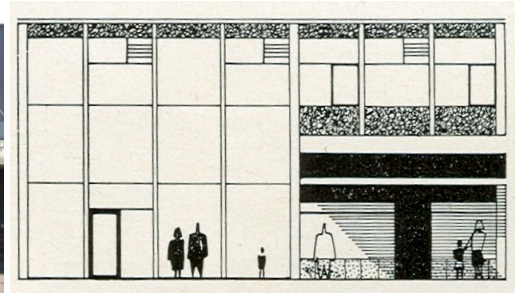


ontwerpen van verspringende winkelfronten en eilandetalages

Bij de *winkelfronten* zijn voor de architectonische afwisseling – en commerciële ‘verleiding’ van het winkelpubliek – verspringingen in de rooilijn aangebracht met verdiepte entrees en als overkragende aquaria vormgegeven etalages, met voetruimte onder de plinten, zodat de kijker dicht bij de uitgestalde koopwaar kan staan. Tevens zijn enkele ‘eilandetalages’ op de promenade geplaatst als een vooruitgeschoven uitstalkast van de betreffende winkel; hiervan resteert nog een enkel exemplaar.

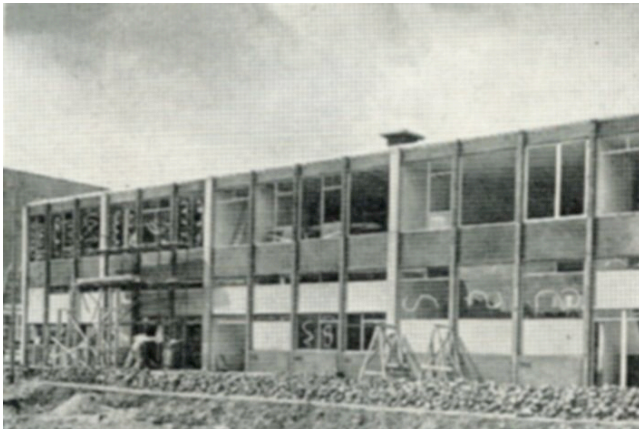


originele luifel en verschil onder en boven (RACM)



ontwerp op menselijke maat

Wat betreft de *winkelinterieurs* is de inrichting van juwelier Heetman nog min of meer origineel. Ook de open structuur met 'vloeiende' betontrappen in modehuis Meddens is nog bewaard gebleven. Conform de bedoelingen van de ontwerpers en winkeliers zijn de interieurs in de loop der tijd aan nieuwe wensen en modes aangepast. Daarbij is de vroegere exclusiviteit in de loop der tijd verminderd door de groeiende invloed van winkelketens. Dit vertaalt zich ondermeer in een tendens tot samenvoeging, uniformering en vereenvoudiging van etalagefronten door middel van grote glasvlakken, waardoor de oorspronkelijke subtiliteiten en variaties minder in het oog springen en deels zijn verdwenen.



achtergevel expeditiestraat in aanbouw



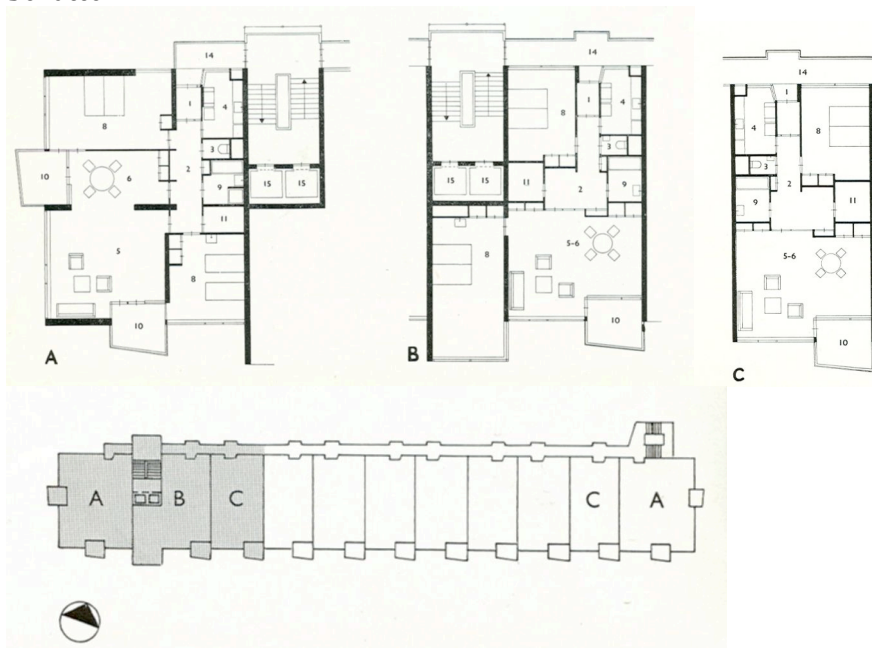
actuele toestand Van Ghendtstraat (RACM)

De *achtergevels* aan de expeditiestraat zijn meer gesloten en als een geritmeerd collectief behandeld, waarbij de oorspronkelijke raamvarianten zijn gerelateerd aan de achterliggende normaal- of entresoltypen of typen met ondiepe kelders. Deze variatie is nog te herkennen ondanks de latere versombering door de grotendeels uniforme zwarte kleurstelling en vergroting van de glas-oppervlakken. Bij de van stalen deuren voorziene expeditie-entree van het vergrote hoekpand op de kruising van Van Gendtstraat en Van Oldebarnevelplaats is nog een oude luifel bewaard, zij het met achterstallig onderhoud.



doorgaande betonbanden en uitspringende balconen en glaspartijen (RACM)

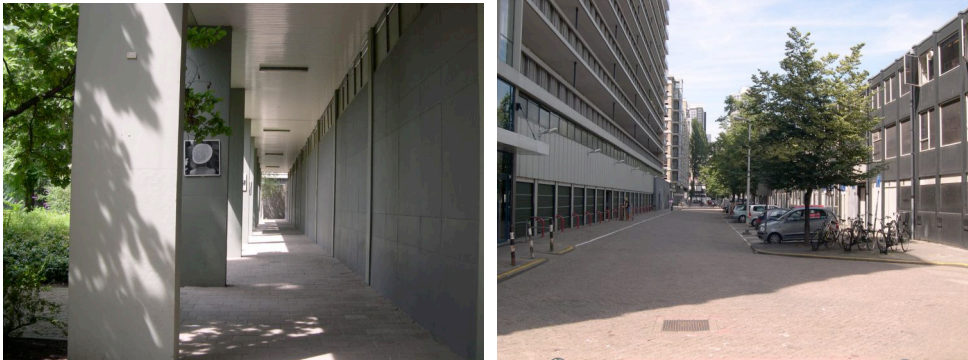
De *woonschijven* hebben alle een verwant materiaalgebruik, waarbij de toepassing van gewapend betonvloeren is benadrukt door de doorgaande, witgeverfde, banden die licht uitkragen en met de telkens uitspringende balkonvloeren zijn verbonden. Zij worden afgewisseld door lichtgele baksteenvlakken en onderverdeelde glaspuien die onderaan zwarte horizontale glaspanelen bevatten.



Per woonlaag zijn de verschillende woningtypen in repetitie – en merendeels gespiegeld – aaneengeregen boven een voor andere doeleinden dan wonen ingerichte 'plint'. De woningen worden vanaf de doorgaande galerijen en de nabij de koppen geplaatste trap/lifthal ontsloten via licht teruggerooides entrees met een schuine wand aan de keukenzijde. Ter hoogte van de individuele entrees zijn bij het merendeel der woonschijven licht uitkragende windschermen gemonteerd als verticale glasbanen; alleen op de eerste verdieping is een doorgaande matglazen borstwering aangebracht. De uitstekende balkons – rechthoekig of lichtgerend – en trappartijen zorgen voor ritmische en dynamische gevelbeelden. De toepassing van stalen borstweringsrasters en dwarse windschermen van matglas houdt het geheel luchtig en transparant. De lifthuizen op het verder vlakke dak zijn voorzien van overkragende luifels.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> De vroeger aanwezige lichtreclames op het dak of hoog aan de gevel zijn inmiddels verdwenen.

Elke woonschijf heeft ook eigen kenmerken, waardoor de ene zich van de andere onderscheidt binnen een verwant architectonisch idioom en daarmee eenheid en verscheidenheid tot uitdrukking brengt.



Zo heeft het acht woonlagen tellende *blok 1* (aan de Jan Evertsenplaats/van Ghentstraat, *boven*) een dubbelhoge gaanderij langs de hofzijde met rechthoekige pijlers en bij het hoekvolume aan de zuidzijde de balkons in het midden, terwijl bij de oostzijde een contrast is aangebracht tussen de lange rechte galerijen en de verticale raampartijen voor het inpandige trappenhuis in de derde travee. Op de beganegrond bij de kop aan de zuidzijde een algemene voorziening.



*Blok 2* (aan Jan Evertsenplaats/Aert van Nesstraat, *boven*) heeft twaalf woonlagen boven een vrijwel gesloten plint, die aan de hofzijde van twee reeksen lage horizontale bergingsvensters is voorzien. De woonlagen hebben telkens gekoppelde eenheden met teruggelegde gevelvlakken bij de balkons.



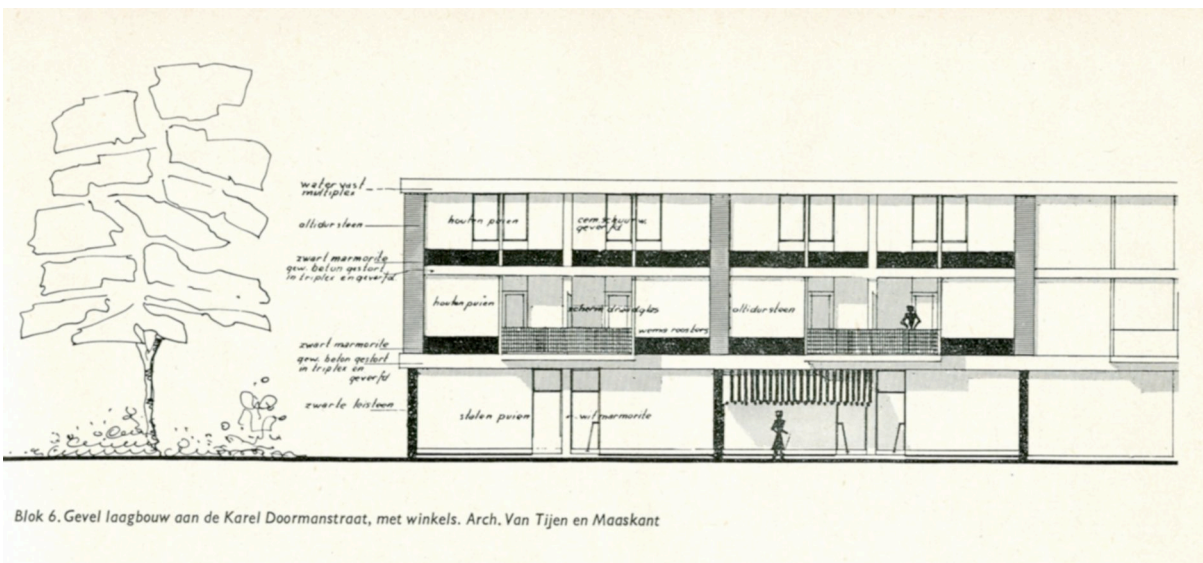
*Blok 3* (aan Joost Banckertplaats/ Zoutmanstraat, *boven*), eveneens met twaalf woonlagen boven een vrijwel gesloten plint met horizontale bovenlichten, heeft in de hoge entreehal een kleurige wandschildering van Louis van Rooden.



Blok 5, of *City House*, (aan Lijnbaanhof/Kruiskade, , *boven*), met twaalf woonlagen valt op door de ritmische werking van de individuele balkons en het grote gebaar van de woonschijf op de twee uitspringende onderlagen. In de beganegrondlaag zijn winkels ondergebracht en in de uitkragende eerste verdieping kantoorvoorzieningen; deze hebben een omlopende onderverdeelde vensterstrook en daarboven een matglazen borstwering. Van de oorspronkelijke strakke vormgeving en materialisatie is bij enkele winkels in de 'plint' afgeweken, maar in hoofdzaak is de modernistische architectuur nog goed herkenbaar.



*Blok 7* (aan Joost Banckertplaats/van Ghentstraat, *boven*), met acht woonlagen, heeft een opvallende dubbelhoge entreepartij waarvan de in geometrische patronen uitgewerkte wandmozaïeken aan beide buitenzijden doorlopen. In de hal een bronskleurige plastiek van Mans Meijer, die de wederopbouw uitbeeldt. Op de beganegrond bevindt zich bij de kop aan de zuidzijde een restaurant.





De drie *drielaagse woon/winkelblokken* langs de Karel Doormanstraat (*blokken 4, 6 en 8, boven*) zijn telkens gespiegeld ingedeeld en hebben als enige maisonnettes boven de winkelruimten. Deze zijn respectievelijk aan de hof- en straatzijde ontsloten en zijn aan beide lange zijden van gekoppelde balkons voorzien. In de winkelfronten is de oorspronkelijke verspringende rooilijn met grote glasvlakken in staalprofielen nog redelijk herkenbaar ondanks latere wijzigingen. De eenheden van blok 6 hebben meer variatie in grootte.

Alle woningen zijn ontworpen met praktisch ingedeelde plattegronden in varianten van 2-, 3- en 4-kamertypen, waarbij de glaspuien en uitstekende balkons de ruimtelijkheid van de binnenruimten van de woonkamers versterken. Ook na de gedeeltelijke vervanging van de oorspronkelijke ijle raamprofielen (ten behoeve van dubbel glas) zijn de ruimtelijke en architectonische kwaliteiten nog goed herkenbaar.



Karel Doormanmonument en samenhang woonschijven bij Joost Bankertplaats (NB alle bovenstaande zw/w-foto's GAR; alle kleurenfoto's RACM)

De rechthoekige *plantsoenaanleg* van de groene hoven (65 bij 85 meter) wordt gekenmerkt door een overzichtelijkheid en een afwisseling van gazons en geplaveide paden met zitbanken. Daarbij is van het begin een karaktersverschil aangebracht door de ene hof strikt architectonisch in te richten en de ander een relatief meer 'romantische' aanleg mee te geven. Bij de Joost Banckertplaats herinnert het orthogonale plaveisel met lichter en donkergekleurde banden aan de oorspronkelijke modulaire structuur en wordt het niveauverschil naar het hogere looppad langs blok 7 overbrugd door twee dwarse bordessen met elke twee treden. In de gazons zijn naderhand solitaire bomen en enkele bronzen kunstwerken op natuurstenen sokkels toegevoegd. Bij de Jan Evertsenplaats is naderhand meer accidentatie aangebracht en een vijverpartij met fontein nabij blok 2 alsook een klinkerbestrating bij de min of meer diagonaal aangelegde paden, in afwijking van de oorspronkelijke aanleg (doch niet in tegenstelling daarmee). Hoewel de plantsoenaanleg in beide hoven later wel enigszins is veranderd fungeren beide semi-openbare parkjes wel als een visueel bindend element en groene 'spiegel' voor de in U-vorm daaromheen gegroepeerde blokken.



### 3.4 Cultuurhistorische karakteristiek

Het Lijnbaan-ensemble heeft een belangrijke symboolwaarde als 'topos' en 'locus' in de naoorlogse stadsontwikkeling van Rotterdam. Deze is direct zichtbaar als een afzonderlijke entiteit in de historische gelaagdheid van het stadsbeeld maar is ook in immateriële zin herkenbaar in de gemeenschappelijkheid in de aanpak van de wederopbouw van het verwoeste stadshart door ontwerpers en ondernemers, bestuurders en bewoners/winkeliers. Tevens is hierin de opmaat tot verdere 'Amerikanisering' van de maatschappij zichtbaar, waarbij hoogbouw, consumentencultuur, reclames en individuele vrijheid een grote rol spelen. Deze Amerikaanse tendens is mede gevoed door waarnemingen van Amerikaanse ontwikkelingen uit eerste hand door de ontwerpers.

Het ensemble is verder te beschouwen als de 'binnenstedelijke' tegenhanger van de vroeg-naoorlogse wijkgedachte waarbij de nadruk ligt op een positief gemeenschapsideaal van samenleven en samen-werken vanuit individuele vrijheden. Het markeert tevens een volgende stap in de ontwikkeling van een grootstedelijk wooncomplex met half-open bebouwing rondom een gemeenschappelijke groenvoorziening in het oeuvre van Van den Broek na diens 'Eendracht'-complex aan de Vroesenlaan en het woon-complex aan Ungerplein. In die zin vertegenwoordigt het ensemble een belangrijke evolutiefase in Van den Broeks visie op het grootstedelijk wonen met ruimte voor licht, lucht en groen en met directe aansluiting op het culturele leven in de binnenstad.

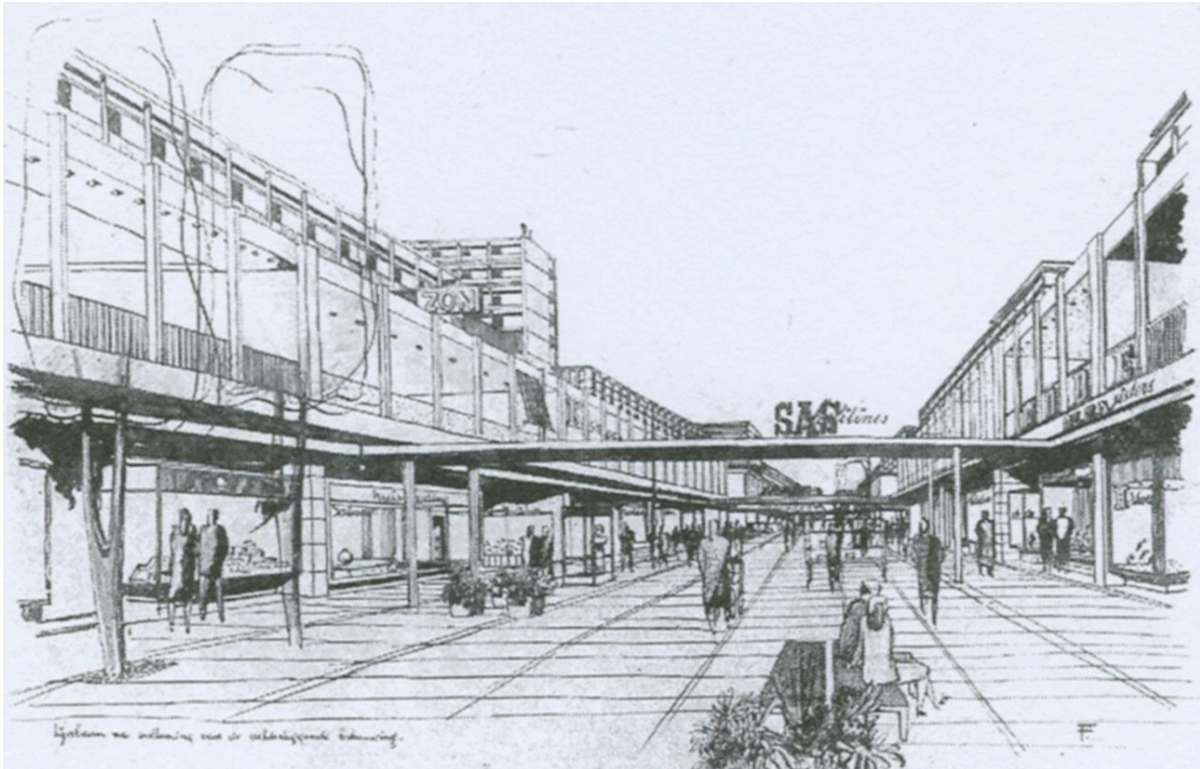
Hoewel noch Van Traa, noch Van den Broek en Bakema rechtstreeks refereerden aan Roses ideeën voor het Waterproject en een ontwikkeling van een groene en luchtige stad met goede infrastructuur, is het ensemble wel op te vatten als een modernistische herinterpretatie daarvan. In ieder geval straalt het hun vroegnaoorlogse idealen uit om Rotterdam te laten herrijzen als een moderne en sociale stad.



de symfonie- en daadkracht van de wederopbouw gefotografeerd (GAR)

#### 4 ARCHITECTUUR- EN CULTUURHISTORISCHE EN STEDENBOUWKUNDIGE WAARDEN

Het Lijnbaan-ensemble geldt, samen met het Groothandelsgebouw, als hét symbool van de naoorlogse wederopbouw van Rotterdams stadshart, ontstaan vanuit publiek-private samenwerking en een modernistische visie op grootstedelijke centrum-ontwikkelingen, waarbij het winkelen voor het eerst als een te faciliteren activiteit van vrijetijdsbesteding is opgevat en hoog wonen in de binnenstad is geïntroduceerd. Het innovatieve concept van de winkelpromenade is al decennialang een belangrijke inspiratiebron voor het ontwerp van andere winkelcentra en wereldwijd nagevolgd. Ook binnen het oeuvre van Van den Broek en Bakema neemt het ensemble een bijzondere plaats in, o.a. als eerste gezamenlijk project.

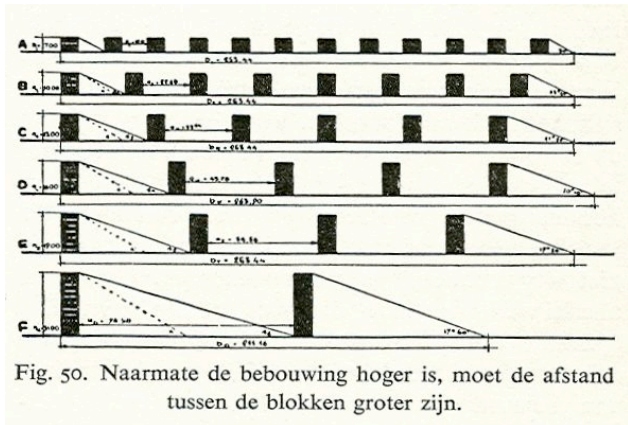


Ontwerpschets Lijnbaanpromenade en hoge woonschijven

Vóór de oorlog waren hoge woongebouwen (dat wil zeggen hoger dan vier verdiepingen) uitzonderlijk in Rotterdam en alleen buiten het stadscentrum te vinden (b.v. Bergpolderflat, Parklaanflat en Kralingse Plaslaanflat). In de binnenstad was een aantal van vier verdiepingen veelal het maximum voor woongebouwen (in verband met vereiste liften bij meer bouwlagen) ook al waren kantoren, warenhuizen en hotels soms wel hoger.

Wat het winkelgebied betreft zijn de lange, ononderbroken winkelfronten met afzonderlijke etalages en de geheel verkeersvrije en drempelloze promenades met doorlopende luifels kenmerkend, ook al zijn materiaalgebruik en detaillering naderhand gewijzigd. Belangrijk is vooral de architectonische organisatie van veranderlijkheid (etalagefronten) en standvastigheid (ritmiek van uitspringende betonstijlen en raamindelingen en horizontale verbinding door middel van zelfdragende luifels).

Het geheel weet deels tegengestelde wensen in zich te verenigen: rust en dynamiek, eenheid en variatie, menselijke schaal en – voor die tijd – massaliteit. De eenheid in architectonische vormgeving is mede te danken aan een stevige supervisie wat betreft detaillering en materiaalgebruik, afwisseling van openheid en geslotenheid in de gevelvlakken, plasticiteit van uitstekende balkonvloeren en trappartijen.



aandacht voor vrije doorzichten op stad en wolkenluchten en goede bezonning

### Kernkwaliteiten van het totale ensemble

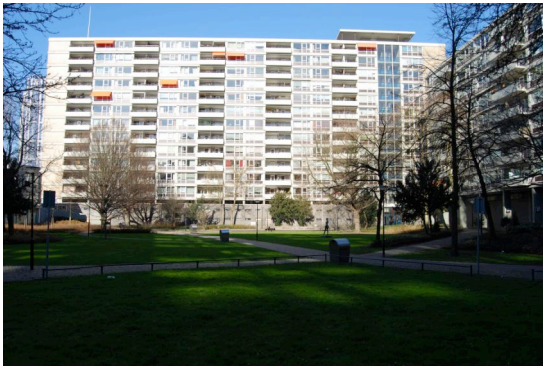
- de stedenbouwkundige en architectonische samenhang van het *city-cluster* rondom een autovrije winkelpromenade en met een ritmische compositie van 'familiale' bouwvolumes van verschillende hoogte en groene hoven in een open orthogonale structuur met maximale bezonning en 'luchtigheid'.
- het eigenzinnige karakter van de complementaire opbouw van (relatief) hoog wonen rondom een plantsoen en laag winkelen, waardoor het geheel tegenwoordig werkt als een ruimtelijke oase temidden van een door nog veel hogere hoogbouw gedomineerde omgeving.
- de optimale bezonning – de ontwerpers noemden expliciet zonlicht en zonnewarmte – ter veraangenaming van de verblijfskwaliteit zowel op de promenades en in de hoven als op de individuele balkons.
- de aandacht voor onderlinge ruimtelijke relaties en goede overgangen van binnen- en buitenruimten.
- de ritmische positionering en onderlinge proportionering van de hoogbouwschijven.
- de vrije zichtlijnen op het Stadhuis (en op de Beurstoren) vanuit verschillende pleinen en dwars-assen op een dominante Noord-Zuid-as (evenwijdig aan Wester- en Coolingsel).
- de vrije uitzichten op en vanuit de woonschijven en de doorzichten op de luchten ertussen.
- de overzichtelijke functionele organisatie en heldere distributie van verkeersstromen, speciaal ingericht voor de voetgangers.
- de variabele modulaire architectuur van plat afgedekte bouwvolumes met toepassing van dezelfde materialen (beton, verblendsteen, glas, staal, hout e.a.) op basis van een vast maatstramien.





#### *Kernkwaliteiten van de winkelpromenades en winkelblokken*

- het autovrije karakter van de winkelpromenades met hun brede profiel en lange, lage winkelblokken.
- de deels nog herkenbare, zij het verzwakte, 'eenheid in de veelheid' van de oorspronkelijke winkelfronten, die in de bovenzones nog grotendeels de oorspronkelijke indeling hebben bewaard.
- de nog oorspronkelijke architectuur en aanwezige buiten-etalage ter hoogte van juwelier Heetman.
- de herkenbaarheid van de oorspronkelijke ritmisch geprofileerde architectuur van de achtergevels met uitstekende betonstijlen en deels nog oorspronkelijke raam-indeling.



groene hoven-ensembles van Jan Evertsenplaas en Joost Banckertplaats (RACM)

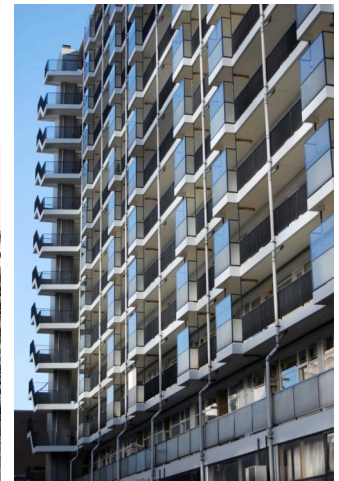
#### *Kernkwaliteiten van de woonhoven*

- de gedifferentieerde open structuur van in hoogte verspringende woongebouwen rondom een overzichtelijke 'architectonisch' aangelegde groene binnenhof die direct vanaf straatniveau toegankelijk is
- de losstaande orthogonale schikking en getrapte proportionering der volumes (geheel vlak afgedekte drielaagse blokken, en door transparante dakopbouwen bekroonde schijven van negen en dertien lagen) rondom een aldus ontstane U-vormige binnenhof
- de aanwezigheid van een openbare en overzichtelijke groen-aanleg op maaiveldniveau, waarbij in het geval van de Joost Banckertplaats nog de geometrische padenstructuur herkenbaar is
- de gemeenschappelijke en individuele architectonische detaillering van de woongebouwen, waarbij doorgaande licht uitstekende vloerbanden en ritmisch uitstekende balkonvloeren (met transparante borstweringen) worden gecombineerd met muurvlakbekleding van lichtgele verblendsteen en vullingen van glaspuien in een per bouwblok uniforme indeling met onderaan zwart-glazen borstweringen en nabij het midden staande draairamen.



bijzondere kopgevels en entreepartijen van de hoge woonschijven (RACM)

- de vrije zichtlijnen op historische en hedendaagse 'citymarks' vanaf straatniveau en de vrije uitzichten over het stadslandschap vanuit de woningen en galerijen
- de plastische uitwerking van de buitentrappen op de koppen
- de afwisseling van lange horizontale lijnen der galerijen en de onderbroken verticale lijnen der beglaasde balkons
- de subtiële variaties in de repeterende toepassing van standaard-elementen (o.a. door spiegeling)
- de oorspronkelijke vormgeving der entreehallen (met bijbehorende kunstwerken bij de twee woonschijven aan de Joost Banckertplaats)
- de afwisseling van praktisch ingedeelde twee- en driekamerwoningen.



Cityhouse toen en nu (GAR en RACM)

#### *Kernkwaliteiten van het Cityhouse*

- het 'grote gebaar' van de vrijstaande schijf met de uitkragende tweede bouwlaag met omgaande glaspartijen boven een teruggerooid winkelfront.
- de plasticiteit van de ritmisch uitstekende balkons aan de straatzijde.
- het vrije zicht op de woonschijf vanaf de straat.
- de meesterlijke uitwerking van de repeterende toepassing van standaard-elementen.
- de afwisseling van lange horizontale lijnen der galerijen en de onderbroken verticale lijnen der beglaasde balkons.
- de plastische uitwerking van de buitentrappen aan de galerijzijde.
- de afwisseling van praktisch ingedeelde, relatief grote, twee- en drie- (en vier-) kamerwoningen.



Cityhouse en Lumière (GAR)



en verbouwde bioscoop nu (RACM)

NB de oorspronkelijk in samenhang met het Cityhouse gebouwde, doch niet in de monumentaanvraag inbegrepen, bioscoop Lumière is onlangs ingrijpend verbouwd t.b.v. winkelfuncties; hierbij is uitwendig een goede en herkenbaar eigentijdse aansluiting gevonden bij het architectonisch idioom van Maaskant.



Karel Doormanstraat woon/winkelblokken nu (RACM) en terrassen toen (GAR)

*Kernkwaliteiten van de woon/winkelblokken aan de Karel Doormanstraat/deel woonhoven*

- de relatieve laagte van de blokken waaroverheen de zon in de groene hof kan schijnen
- de afwisseling in lange horizontale lijnen en gespiegelde verticale accenten
- de in- en uitspringende etalagefronten en deels nog oorspronkelijke detaillering
- 'schakelfunctie' tussen drukke verkeersstraat en groene woonhoven.

(zie ook bij woonhoven)



Joost Banckertplaats en Karel Doormanstraat als voor- en achterzijde van de woonhoven (RACM)

Het stedelijk ensemble is op hoofdlijnen nog goed herkenbaar en sterk als 'wederopbouwmonument' te ervaren in het tegenwoordige centrumgebied. De woonhoven zijn stedenbouwkundig en architectonisch grotendeels gaaf bewaard gebleven. Bij de winkelblokken is, conform de oorspronkelijke opzet, veel gewijzigd bij de begane grondlagen aan de promenadezijde, maar de hoofdozet en ritmering zijn in het algemeen nog redelijk herkenbaar. De grootste verandering betreft het aanzien van het 'stedelijk interieur' van de winkelpromenade, die in de loop der jaren is verminderd door algehele vervlakking en minder subtiële detaillering en afnemend onderhoud. Ook de openbare ruimte van de expeditiestraten heeft enigszins aan kwaliteit ingeboet door herprofilering en gebrek aan onderhoud. Al met al zijn echter de kernkwaliteiten goed bewaard gebleven.



actueel overzicht Joost Banckertplaats (RACM)

## **Conclusie**

Het Lijnbaan-ensemble behoort tot de internationaal erkende topmonumenten van wederopbouwarchitectuur, in het bijzonder vanwege de sterke ensemble-waarden en uitgebalanceerde groepering van 'familiale' volumes in een open structuur. De in het voorgaande benoemde waarden vragen om een zorgvuldige omgang met de architectuur van de blokken en de inrichting van de openbare ruimte.

Anderzijds zijn in het tegenwoordige gebruik van enkele openbare ruimten knelpunten te signaleren. Deze leiden tot een bijzondere ontwikkelopgave om de kernkwaliteiten te kunnen continueren.

Eventuele functie-veranderingen en/of toegevoegde programma's in het Lijnbaankwartier zullen naar verwachting grote gevolgen hebben voor de beleving en herkenbaarheid van het ensemble. Met name volume-uitbreiding en verdichting kunnen op gespannen voet komen staan met de bijzondere architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten en cultuurhistorische waarden van dit ensemble, die ook zijn gelegen in de 'luchtigheid' en onderlinge visuele verbindingen.

Het vergt veel doseerkunst en regie om de deels tegengestelde belangen van ruimtegebruik en verblijfskwaliteit, leefbaarheid en levendigheid, verkeerscirculatie en parkeerbehoefte met elkaar te verzoenen en bovendien een reële stedenbouwkundige verbetering te bieden ten opzichte van de bestaande situatie en bijzondere kwaliteiten.

De in deze waardestelling geformuleerde kernkwaliteiten dienen de uitgangspunten te zijn voor toekomstige ontwikkelingen van het Lijnbaan-ensemble als vitaal monument in de Rotterdamse binnenstad.



een van de vele covers met de Lijnbaan als modernistisch icoon



visuele samenhang en open doorzicht bij Joost Banckertplaats (RACM)



## Geraadpleegde bronnen en literatuur

Crimson, *De Lijnbaan, cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble*, Rotterdam, advies aan de gemeente, december 2004  
Dorman, E., *Wederopbouw Rotterdam*, Rotterdam 1996 (CD-Rom)  
*Masterplan Lijnbaanhoven en Visie Lijnbaankwartier* (concept 26 oktober 2006)  
*Stadsvisie Rotterdam. Ruimtelijke Ontwikkelingsstrategie 2030* (concept 30 januari 2007 )  
Urban Fabric en Steenhuis stedenbouw/landschap, *Cultuurhistorisch onderzoek de Lijnbaan Rotterdam*, advies aan de gemeente, Schiedam oktober 2007.

[www.archined.nl](http://www.archined.nl)  
[www.gemeentearchief.rotterdam.nl](http://www.gemeentearchief.rotterdam.nl)  
[www.kich.nl](http://www.kich.nl)  
[www lijnbaanhoven.nl](http://www lijnbaanhoven.nl)  
[www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)  
[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)  
[www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl)  
[www.wonen.rotterdam.nl](http://www.wonen.rotterdam.nl)

Andela, G. en Wagenaar, C. (red.), *Een stad voor het leven. Wederopbouw Rotterdam 1940-65*, Rotterdam 1965  
Baaij, H., *Rotterdam Beeldengids Centrum/Rotterdam City Sculpture Guide*, Rotterdam 2001  
Baeten, J.-P., *Een telefooncel op de Lijnbaan*, Amsterdam 1995  
Blijstra, R., *Rotterdam – stad in beweging*, Amsterdam 1965  
Broek en Bakema, van den, 'Winkelpromenade Lijnbaan', *Bouw* 1953 pp. 862-873  
Dicke, M. en Smulders, E., *Dura Vermeer. 150 jaar ondernemen in bouwen*, Rotterdam/Breda 2005  
Fledderus, R., *Over winkels*, Amsterdam 1957  
Galema, W. en Hoogstraten, D. van, *Winkelcentra*, Zeist 2005 (categoriale studie wederopbouw RACM)  
Geest, J. van, *SJ van Embden*, Rotterdam 1996  
Gool, F.J. van, *Architectuur. Algemene beschouwingen*, Amsterdam 1957 (serie Wonen in de Lage Landen)  
Groenendijk, P. (red.), *Thuis in Rotterdam, Een gids langs 24 Rotterdamse woonhuizen*, Rotterdam 2001  
Groenendijk, P. en Vollaard, P., *Architectuurgids Rotterdam*, Rotterdam 2007  
Haar, G. ter (red.), *Symphonie van daad- en werkkraft. De wederopbouw van Rotterdam in vijf wandelingen*, Rotterdam 1995  
Hooijmeijer, F. en Kamphuis, M., *Het Waterproject. Een negentiende-eeuwse wandeling door Rotterdam*, Rotterdam 2001  
Ibelings, H. (red.), *Van den Broek en Bakema. De functie van de vorm*, Rotterdam 2000  
Joedicke, J., *Architektur und Städtebau, das Werk von van den Broek und Bakema*, Stuttgart 1963  
Jonge, W. de e.a., *Het gebruik van de stad. Hoe Rotterdam zichzelf kan blijven*, Rotterdam 1995  
Key, A.M., *Woonmogelijkheden en woningvormen*, Amsterdam/Rotterdam 1958 (serie Wonen in de Lage Landen)  
Klug, H., 'Ladenzentrum und Waren häuser in Rotterdam', *Bauen + Wohnen* 1958, pp. 255-256  
Kosten, C.W. en Kruger, A.J., 'Dagverlichting en bezonning', *Bouw* 1954, pp. 1018-1020  
Kraayvanger, H.M., *Hoe zal Rotterdam bouwen?*, Rotterdam 1946  
Kuipers, M.C., 'Modern shops and modern shapes: registration versus regeneration', *The Modern City Facing the Future, Sixth International DOCOMOMO Conference Proceedings*, Brasilia 2000, pp. 254-265  
Kuipers, M.C. (red.), *Toonbeelden van de wederopbouw*, Zeist/Zwolle 2002  
Laar, P.T. van de, *Stad van formaat, Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw 2*, Zwolle 2000  
Lantermans, T.J.W., 'De Lijnbaan. Rotterdams nieuwe winkelpromenade', *Polytechnisch Tijdschrift* 1954, B pp. 2-9  
Maaskant, H.A., 'Hoogbouw langs de Lijnbaan', *Bouw* 1954, pp. 928-932  
Provoost, M., *Hugh Maaskant, architect van de vooruitgang*, Rotterdam 2003  
RACM, *Monumenten van Herrezen Nederland*, Amersfoort/Zwolle 2007.  
Ravesteyn, L.J.C.J. van, *Rotterdam in de negentiende eeuw*, Rotterdam 1924  
Roelofs, E., *De Frustratie van een Droom. De Wederopbouw van Rotterdam, 1940-1950*, Rotterdam 1989  
Taverne, E.R.M., 'De Lijnbaan: Prototype van een na-oorlogs winkelcentrum', *de Architect-thema nr. 29*,

1987

Tillema, J.A.C., 'Over de Architectuur in het nieuwe Rotterdam. Causerie gehouden voor de afdeling Rotterdam van de St. Adelbertsvereniging', *Katholiek Bouwblad* 1952-53, pp. 210-212, 249-252, 266-268

Traa, C. van, 'Rotterdams nieuwe winkelpromenade', *Bouw* 1953, pp. 783-788

Traa, C. van (red.), *Rotterdam. De geschiedenis van tien jaren wederopbouw*, Rotterdam 1955

Voet, H.A. en Tak, A., *Unieke Rotterdamse jaren gezien door J.F.H. Roovers, een Rotterdams fotograaf*, Capelle aan den IJssel 1996

Volder, A.M. de (red.), *Rotterdam Architectuur 1945-1970*, Rotterdam

Wagenaar, C., *Welvaartsstad in wording. De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952*, Rotterdam 1992.

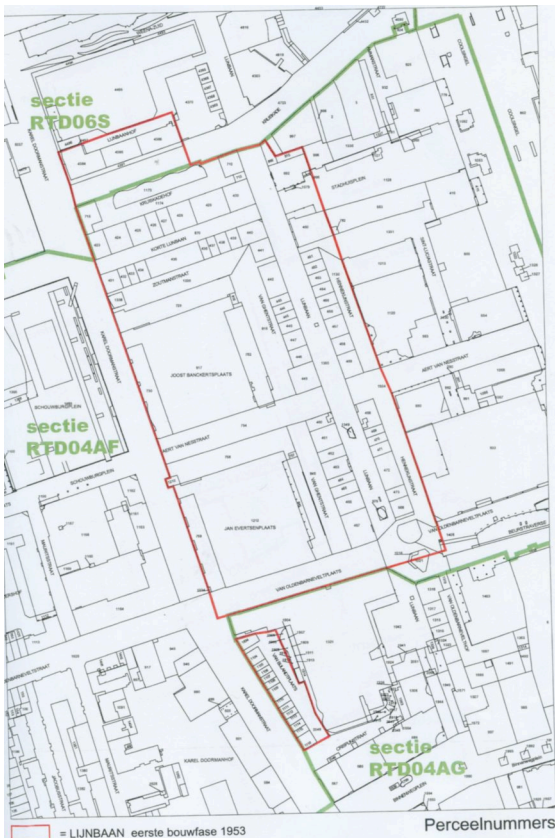
Wallis de Vries, G., 'Niets blijft, behalve de oevers', *Archis* 1992, nr. 2, pp. 18-25.

## Bijlage

### Adressen Lijnbaan-ensemble (zie aanvraag)

### postcode

Aert van Nesstraat	34, 38 t/m 60, 99	3012 CA, 3012 CB
van Bijlandtplaats	1 t/m 32	3012 GA
van Ghentstraat	2 t/m 36, 3 t/m 27	3012 EA
Hennekijkstraat	1 t/m 45	3012 EB
Jan Evertsenplaats	1 t/m 18	3012 HN
Jan Evertsenplaats	30 t/m 255	3012 HP t/m 3012 HZ
Joost Banckertplaats	1 t/m 19	3012 HA
Karel Doormanstraat	14 t/m 276	3012 GJ t/m 3012 GN
Karel Doormanstraat	278, 284, 286, 290 t/m 300a	3012 GP
Karel Doormanstraat	316, 320 t/m 334	3012 GP
Karel Doormanstraat	352 t/m 380	3012 GR
Korte Lijnbaan	1A t/m 25	3012 EC
Korte Lijnbaan	2 t/m 28	3012 ED
Kruiskade	59 t/m 103	3012 EE, 3012 EG
Kruiskadehof	4 t/m 38, 40	3012 EJ
Lijnbaan	47 t/m 91 (m.u.v. 79D)	3012 EK, 3012 EM
Lijnbaan	50 t/m 96	3012 EP, 3012 ER
Lijnbaanhof	8 t/m 52	3012 ES
van Oldebarneveltplaats	25	3012 AH
Stadhuisplein	39 t/m 45	3012 AR
Zoutmanstraat	1 t/m 27, 4 t/m 24	3012 EV



omgrenzingskaartje conform aanvrijvingsverzoek

## Colofon

RACM, februari/maart 2008

Tekst:

Marieke Kuipers, m.m.v. Jon van Rooijen en Jacqueline Rosbergen

Afbeeldingen:

Tenzij anders vermeld, afkomstig uit bovengenoemde bronnen en literatuur.

GAR: Gemeentelijke Archiefdienst Rotterdam

RACM: Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten