



STEENHUISMEURS
494|2021

Lumière-locatie, Rotterdam

Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

November 2021



De gemeente Rotterdam heeft een Nota van Uitgangspunten voor de herontwikkeling van de Lumière-locatie opgesteld en door het College laten vaststellen. Voor de uitwerking en toetsing van de bouwplannen heeft de gemeente behoefte aan een nader cultuurhistorisch onderzoek, primair gericht op een analyse van de context. De Lumière-locatie bevindt zich zo'n beetje op het 'drielandenpunt' tussen de stedenbouwkundige ensembles van Coolsingel/Stadhuisplein, Lijnbaan en Weena. Van elk van die structuren zijn in het verleden cultuurhistorische verkenningen opgesteld en ruimtelijke analyses gemaakt. Door zijn positie valt de Lumière-locatie in die studies bijna letterlijk van de kaart. Het is een witte vlek tussen gebieden die minutieus in kaart zijn gebracht.

De focus van dit onderzoek ligt op de locatie van Lumière in relatie tot de omringende stedenbouwkundige systemen en ensembles – met het doel om de plek onderbouwd te typeren in zijn cultuurhistorische kenmerken en kwaliteiten. Het onderzoek richt zich op de noordelijke zone van het Lijnbaankwartier, het gebied tussen Weena, Coolsingel,

Stadhuisplein/Korte Lijnbaan en Karel Doormanstraat. Het centrale element in deze zone is de Kruiskade.

SteenhuisMeurs heeft door de jaren heen diverse projecten in en om het Lijnbaankwartier uitgevoerd. Ze zijn als vertrekpunt voor dit cultuurhistorische onderzoek gebruikt en aangevuld met nader onderzoek naar de randzones van de stedenbouwkundige ensembles en de analyse van de raakvlakken en overgangszones tussen de drie sferen ter plaatse van Lumière. De rapportage bestaat uit een historische ontwikkelingsschets van het gebied, een ruimtelijke analyse en een waardering. De nadruk ligt op de stedenbouwkundige samenhang, overgangen, fricties en architectonische kenmerken. De bestaande bebouwing ter plekke van het voormalige Lumière Theater is een onderdeel van die analyse, maar is niet als gebouw apart gewaardeerd – gegeven het feit dat de door het College vastgestelde Nota van Uitgangspunten uitgaat van sloop-nieuwbouw.

SteenhuisMeurs, november 2021



A. Historische ontwikkelingsschets

p. 5



B. Ruimtelijke analyse

p. 51



C. Cultuurhistorische waardering

p. 59



Eindnoten en bronnen

p. 66



Colofon

p. 67



Dit is een interactief rapport. De knoppen bovenaan iedere pagina leiden u...



Naar vorige weergave



Naar inhoudsopgave



A. Historische ontwikkelingsschets



<u>1. Het landschap van Cool</u>	<u>07</u>	<u>7. Uitwerking Lijnbaan, 1947-1950</u>	<u>27</u>
<u>2. De sanering van Rose</u>	<u>09</u>	<u>8. Lijnbaanwinkels</u>	<u>31</u>
<u>3. De wereldboulevard van Burgdorffer</u>	<u>11</u>	<u>9. Lijnbaanhoven en woningbouw</u>	<u>35</u>
<u>4. Wederopbouwplan Witteveen</u>	<u>15</u>	<u>10. Hotelplan Weena</u>	<u>41</u>
<u>5. Basisplan Van Traa</u>	<u>19</u>	<u>11. Lumière</u>	<u>45</u>
<u>6. Uitwerking Coolsingel, 1947</u>	<u>23</u>	<u>12. Latere wijzigingen</u>	<u>49</u>



Het Lijnbaankwartier wordt omgeven door Coolsingel, Weena, Westersingel en Blaak en ligt pal ten westen van de historische stadsdriehoek van Rotterdam. Ondanks het bombardement, de wederopbouw en latere transformaties is in de ruimtelijke structuur de landschapsontginning uit de twaalfde en dertiende eeuw herkenbaar gebleven. Lange lijnen in de huidige stad, zoals de Binnenweg en de Kruiskade, zijn dijklinten uit de Middeleeuwen. Haaks op die dijken werden destijds afwateringssloten gegraven. In de veertiende eeuw werd een aantal van die sloten verbreed tot stadsvest, waaronder de latere Coolsingel.

Tot diep in de zeventiende eeuw was de Coolsingel het eindpunt van Rotterdam in het westen. Vanuit het naoorlogse Rotterdam is het moeilijk voorstelbaar dat de oude stad zich beperkte tot de stadsdriehoek, met de Laurenskerk in het midden. Grote delen van het tegenwoordige stadshart, zoals de Lijnbaan en het Schouwburgplein, hoorden er niet bij. Op de kaart van Jacob van Deventer uit ongeveer 1650 is prachtig te zien hoe groot het contrast tussen de stad en de open polders aan weerszijden van de Coolsingel ooit was. Aangewakkerd door het succes van de havens van de Waterstad barstte Rotterdam in de tweede helft van de zeventiende eeuw uit haar voegen. De stedelingen hadden – net als nu –

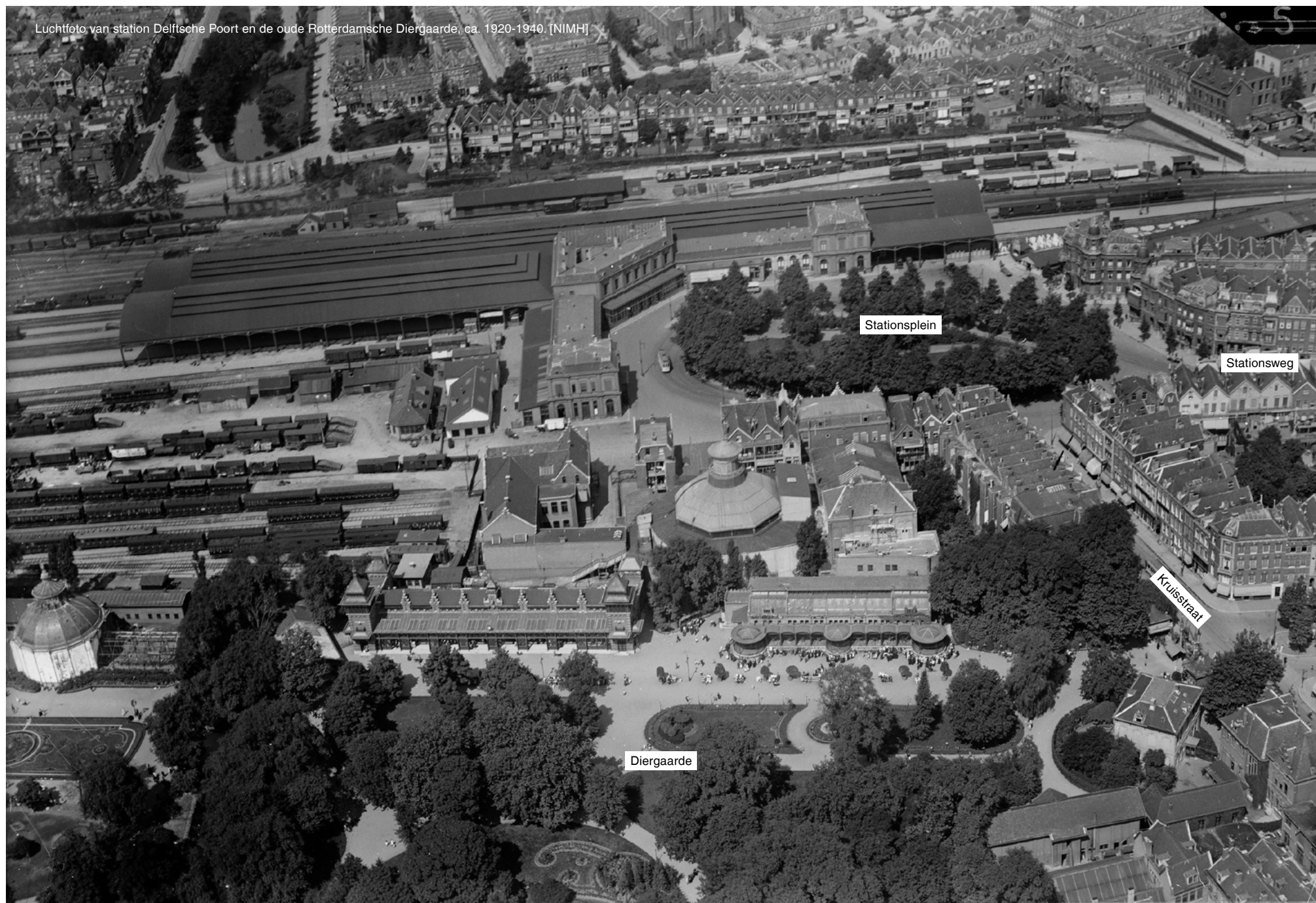
behoefte aan frisse lucht, groen en open ruimte. Aan de overzijde van de stadsvest, in het ambacht Cool, konden zij hun gang gaan, met de aanleg van sier- en moestuinen, liefdadigheidshofjes, theekoepels, maneges, stallen, bleekvelden, molens en touwbanen. Allerlei functies waarvoor in de stad zelf geen ruimte was, vonden hier een plek.

Op het stramien van de voormalige velden ontstond tussen de Binnenweg en de Kruiskade een stelsel van evenwijdige lanen, geflankeerd door sloten. Hier groeiden de lusttuinen en bedrijfsserven tot een wonderbaarlijke lappendeken aaneen. Het polderpatroon nam alle transformaties in zich op. Ongestuurd door een van bovenaf ontworpen ordening volgde de uitleg het ritme van de langgerekte poldersloten. De grondeigenaren en ondernemers organiseerden zich in miniatuurwaterschappen en regelden samen het onderhoud van de lanen en de aanplant van bomenrijen. Door koop en verkoop konden kavels worden opgedeeld of samengevoegd tot kleinere of grotere eenheden.

Kruiskade

De Kruiskade is in oorsprong een Middeleeuws dijklint en samen met de Binnenweg de oudste ontginningsstructuur in het Lijnbaankwartier.

Luchtfoto van station Delftse Poort en de oude Rotterdamsche Diergaarde, ca. 1920-1940. [NIMH]



2. De sanering van Rose

Tot de negentiende eeuw bleef de Coolsingel de grens tussen de stad en het buitengebied. De schouwburg (uit 1774) was omgeven door blekerijen, een buitenplaats en een specerijmolen. De gemeente Rotterdam annexeerde Cool in 1814. De lanen hadden destijds nog een landelijk karakter maar werden berucht om de slechte hygiënische toestanden. Dat kwam mede doordat langs de laantjes steeds meer krappe arbeidershuizen verrezen, die geen sanitaire voorzieningen hadden en de sloten vervuilden. Na drie opeenvolgende uitbraken van de cholera greep de stad in. Stadsarchitect W.N. Rose (1801-1877) begon direct na zijn aanstelling in 1839 met het verbeteren van de waterhuishouding, in combinatie met stedenbouwkundige ontwerpen voor stadsuitbreiding.¹ Het lanenkwartier ten westen van de Coolsingel vervulde daarbij een sleutelrol. Besloten werd om de particuliere lanen in de Coolpolder over te nemen, de sloten te dempen, riolering aan te leggen en terreinen aan te kopen om nieuwe dwarsstraten te kunnen rooien.

Rose projecteerde in zijn Coolpolderproject (1843) vier nieuwe straten evenwijdig aan de Binnenweg: de Kortenaerstraat, de Witte de Withstraat, de Van Oldenbarneveltstraat en de Aert van Nesstraat. Zo klapte de oriëntatie van het lanenkwartier 90 graden om: moderne straten evenwijdig aan de dijken en haaks op de Coolsingel doorkruisden de oude laantjes. Voor de nieuwe hoofdstraten hield Rose een voor die tijd forse breedte van 20 meter aan, om een goede verhouding tussen de breedte van de straat en de hoogte van de huizen te bereiken. De aanleg van de Kortenaerstraat startte in 1863, die van de andere drie staten in 1870. Binnen de orthogonale structuur van het Coolpolderplan week alleen de Kruiskade af, met een afbuiging naar het noorden toe, richting Hofplein.

In de tijd dat Rose werkte aan de waterhuishouding, werd Rotterdam ook aangesloten op het spoorwegennet. Ten noorden van het lanenkwartier verrees in 1847 station Delftsche Poort, als eindpunt van de Oude Lijn (Amsterdam-Rotterdam). Dertig jaar later werd de lijn met het luchtspoor door de binnenstad verlengd richting Dordrecht. Het station stond nu in de weg en werd door nieuwbouw vervangen. Het Stationsplein was via de Stationsweg met het Hofplein verbonden en via de Kruisstraat met de Kruiskade. Tussen Kruiskade, spoorlijn, Diergaardesingel en de huidige Karel Doormanstraat lag de Rotterdamsche Diergaarde, gesticht in 1857. Halverwege de negentiende eeuw kwamen vele projecten in de omgeving van de Coolsingel tot stand. Na de bouw van het Coolsingelziekenhuis (1840, ontworpen door Rose) volgden het Erasmiaans Gymnasium, de Passage, de Stalhouderij van der Kuylen en het Vrouwengesticht van Weldadigheid. Museum Boymans vestigde zich in het Schielandshuis. De Coolsingel werd een drukke rijweg langs de singel. Door een strook van het water te dempen kon in 1879 een trambaan worden aangelegd. De Binnenwegsebrug (1879) gaf een directe verbinding van de binnenstad naar het lanenkwartier. Met deze nieuwe uitleg ontstond ten westen van de Coolsingel ruimte voor initiatieven. De suburb werd stad en kreeg geleidelijk een mondaine sfeer. De sfeer van buitengebied bleef bewaard in de immense dierentuin tussen de Kruiskade en het spoor.

Kruiskade

In de negentiende eeuw ontstond een reeks straten haaks op de Coolsingel. De Kruiskade vormt in dit orthogonale patroon de uitzondering, door de afbuiging richting het Hofplein.



Kaart van de westflank van Rotterdam (het gebied aan weerszijden van de Coolsingel), 1886. [SAR]



Rotterdam, ca. 1920-1922. In het midden de Coolsingel. [NIMH]



3. De wereldboulevard van Burgdorffer



Aan het begin van de twintigste eeuw droomde het Rotterdamse stadsbestuur van de vorming van een metropool. 'De laatste sporen van een min of meer provinciaal verleden moesten worden opgeruimd. In overeenstemming met de wonderbaarlijke ontwikkeling van de haven moest daar aan de Nieuwe Maas een grote stad verrijzen, niet enkel in inwonertal, maar in breedheid van aanleg en kloekheid van karakter', schreef J. Nieuwenhuis in 1956 in zijn overzicht van de Rotterdamse stadsontwikkeling.²

In 1913 verscheen een totaalplan voor het opwaarderen van de Rotterdamse binnenstad: het prestigeproject van burgemeester A.R. Zimmerman.³ Het ontwerp was van A.C. Burgdorffer (1862-1932), directeur van Gemeentewerken en fervent voorstander van binnenstedelijke vernieuwing. Tegelijk met de bouw van een representatief stadhuis, postkantoor en beurs zou de Stadsvest aan de Coolasingel (deels) gedempt worden en was een doorbraak dwars door de oude stadskern voorzien (Meent). Deze ingrepen veranderden de Coolasingel in een 'wereldboulevard' en tot middelpunt van bestuur, handel en commercie. Er kon, vanuit de toenmalige optiek, werk met werk worden gemaakt: sanering en cityvorming gingen hand in hand,

want deze interventie startte met de sloop van honderden (bouwvallige) woningen in de oude stadsdriehoek. De schaal en monumentaliteit van de bouwwerken was ongekend in Rotterdam.

Waar aan de oostzijde van de Coolasingel stadssanering werd gekoppeld aan de bouw van (grote) publieke gebouwen, lag de westzijde van de Coolasingel met de dwarsstraten van Rose klaar voor private ontwikkelingen. Het voorzieningencentrum van Rotterdam, dat zich van oudsher rond de Hoogstraat bevond, breidde zich in westelijke richting uit. Zo groeide het centrum naar het westen toe en werd de Coolasingel ook het 'mentale' middelpunt van Rotterdam. De grote doorbraak van Burgdorffer wakkerde in de jaren twintig en dertig een nieuwbouwgolf aan die tot het bombardement van 1940 aanhield, om vervolgens weer van voren af aan te beginnen met de wederopbouw. Aan de Coolasingel verrezen in de vooroorlogse jaren onder meer bioscoop Lumière, warenhuis de Bijenkorf, hotel Atlanta, banken en restaurants. Aan de westkant van de boulevard kwam een brede voetgangerspromenade en werden in de zomer terrassen opgesteld.⁴



Het Hofplein was de plek in het vooroorlogse Rotterdam waar alles samenkwam. Van een plein in de klassieke zin van het woord was geen sprake. Op de top van de oude stadsdriehoek lag het Hofplein als een reeks restruimten rondom een tamelijk ingewikkeld knooppunt van waterland- en spoorwegen. Hier vloeiden de Schie, Delftse Vaart, Coolsingel, Goudsche Singel, Rotte en Pompenburg samen. En er mondden dertien wegen uit. Het hoogspoor richting de Maas ging bovenlangs en aan het plein was het kopstation van de ZHESM-spoorlijn naar Wassenaar.

Het Hofplein vormde tijdens het interbellum de grootste bottleneck voor het verkeer in Rotterdam. Het vooroorlogse Hofplein was echter meer dan een verkeersinfarct. Door de nabijheid van de stations, de verkeersstromen, de economische dynamiek, de publieke gebouwen en de Diergaarde (destijds vooral een sociaal trefpunt voor de elite, compleet met een groot sociëteitsgebouw) ontpopte deze omgeving zich tot hét uitgaanscentrum van de stad. Aan het Hofplein waren cafés, hotels en dansgelegenheden. Legendarische zaken als Loos en Pschorr waren hier gevestigd.

Het vooroorlogse Hofplein stelde verkeerskundigen en stedenbouwkundigen voor een haast onmogelijke opgave. Hoe regel je al het verkeer op dit knooppunt en hoe sluit je de monumentale wereldboulevard Coolsingel met stedenbouwkundige en architectonische middelen aan op het wanordelijke Hofplein? De Hofplein-kwestie hield ontwerpers en bestuurders twintig jaar bezig, een periode waarin tientallen ontwerpen werden gemaakt en vervolgens weer verworpen.⁵ Ten tijde van het bombardement was een ontwerp van W.G. Witteveen uit 1938 in uitvoering om de



verkeersroutes te stroomlijnen en de oude Delftse Poort naar de zijlijn van het plein te verplaatsen, bij de Delftse Vaart. De half verplaatste en half verwoeste poort werd na de oorlog niet gereconstrueerd, maar zou in 1995 als kunstwerk van Cor Kraat terugkeren.



De Kruiskade ontwikkelde zich in de slipstream van het Hofplein tot het bruisende hart van het culturele leven en het nachtleven met vele kroegen, theaters, de Diergaarde en het architectenbureau Granpré Molière, Verhagen en Kok. Van de zestien bioscopen in het Rotterdamse adresboek van 1939 stonden er drie aan de Kruiskade (Luxor, Scala en Prinses), twee aan de Coolsingel (Corso en Lumière) en twee op het Pompenburg (Grand-Theater, Studio '32).

Kruiskade na het bombardement. Het Luxor Theater en Hotel Central staan nog overeind. 1940. [SAR]



4. Wederopbouwplan Witteveen



Het bombardement van 14 mei 1940 verwoestte de Rotterdamse binnenstad, maar een aantal gebouwen overleefde de bommen, branden en het puinruimen. Op de Coolsingel waren dat bijvoorbeeld het stadhuis, het postkantoor, de beurs en hotel Atlanta. Aan de Kruiskade bleven Bioscooptheater Luxor en het naastgelegen Hotel Central, allebei gebouwd in 1917, gespaard. Bij de wederopbouw kon de stad zichzelf als het ware opnieuw uitvinden, maar moesten die gespaarde panden en de oude structuren van dijken en waterlopen in de plannen worden geïntegreerd.

Het eerste plan voor de wederopbouw van de Rotterdamse binnenstad ontstond in de eerste maanden na het bombardement. Het werd in anderhalf jaar tijd uitgewerkt door het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), onder leiding van stadsarchitect W.G. Witteveen (1891-1979).⁶ Witteveen wilde de belangrijkste karakteristieken van de vooroorlogse stad laten terugkeren: de driehoeksvorm van de binnenstad en het onderscheid tussen de landstad en de waterstad. Het bestuurscentrum bleef gesitueerd aan de Coolsingel, net als grote winkelketens en kantoorgebouwen. Het profiel en de rooilijnen van de Coolsingel werden uit de vooroorlogse situatie overgenomen en aangevuld met een plein tegenover het stadhuis. Toch zou het stadsbeeld van de Rotterdamse binnenstad sterk veranderen, door de introductie van monumentale architectuur. Voor de architectuur werd de verwoeste stad in 13 rayons opgedeeld, elk met een eigen supervisor.⁷ Het ASRO tekende voor ieder rayon gedetailleerde perspectief- en

geveltekeningen, ter inspiratie en referentie. De kruisingen met de zijstraten uit het Coolpolderplan van Rose werden geaccentueerd met kopgebouwen, waarvan de hoogte werd bepaald op 36 meter, want zo hoog was Hotel Atlanta.

Het Wederopbouwplan voorzag in een efficiënte verkeersstructuur, gekoppeld aan verblijfsplekken met gemengde functies. Het plein tegenover het stadhuis werd met een poort van de Coolsingel afgeschermd. Het ontwerp illustreert hoe destijds het autoverkeer nog als een 'regulier' bestanddeel van een binnenstedelijke programmering werd gezien. Pas decennia later werd duidelijk dat verblijfsruimten en verkeersruimten zich lastig lieten combineren, vanwege het fysieke gevaar en de overlast van geluid en stank.

Witteveen liet zijn vooroorlogse ontwerp voor het Hofplein voor wat het was. De verwoesting bood een onverwachte kans om de vooroorlogse opgave voor eens en altijd op te lossen. Hij projecteerde een flinke verkeersrotonde op de as van de Coolsingel. Aan de oostzijde was hier een groot ovaal plantsoen mee verbonden en aan de westzijde een halfrond bouwblok, waarmee de Kruiskade en de Stationsweg als gelijkwaardige boulevards op het Hofplein aansloten. Zo kreeg het Hofplein een make-over, met meer symmetrie en monumentaliteit van gebogen straatwanden en een torenaccent. Het treinstation werd naar het westen verplaatst, naar de kop van de Westersingel. De Stationsweg nam al enigszins de gedaante van het latere Weena aan, zij het noordelijker en gespiegeld

aan de Kruiskade. Door de oude, gekromde rooilijn van de Kruiskade als uitgangspunt voor deze symmetrische compositie te nemen, vonden het Luxor Theater en Hotel Central een vanzelfsprekende plek in de wand van de Kruiskade.

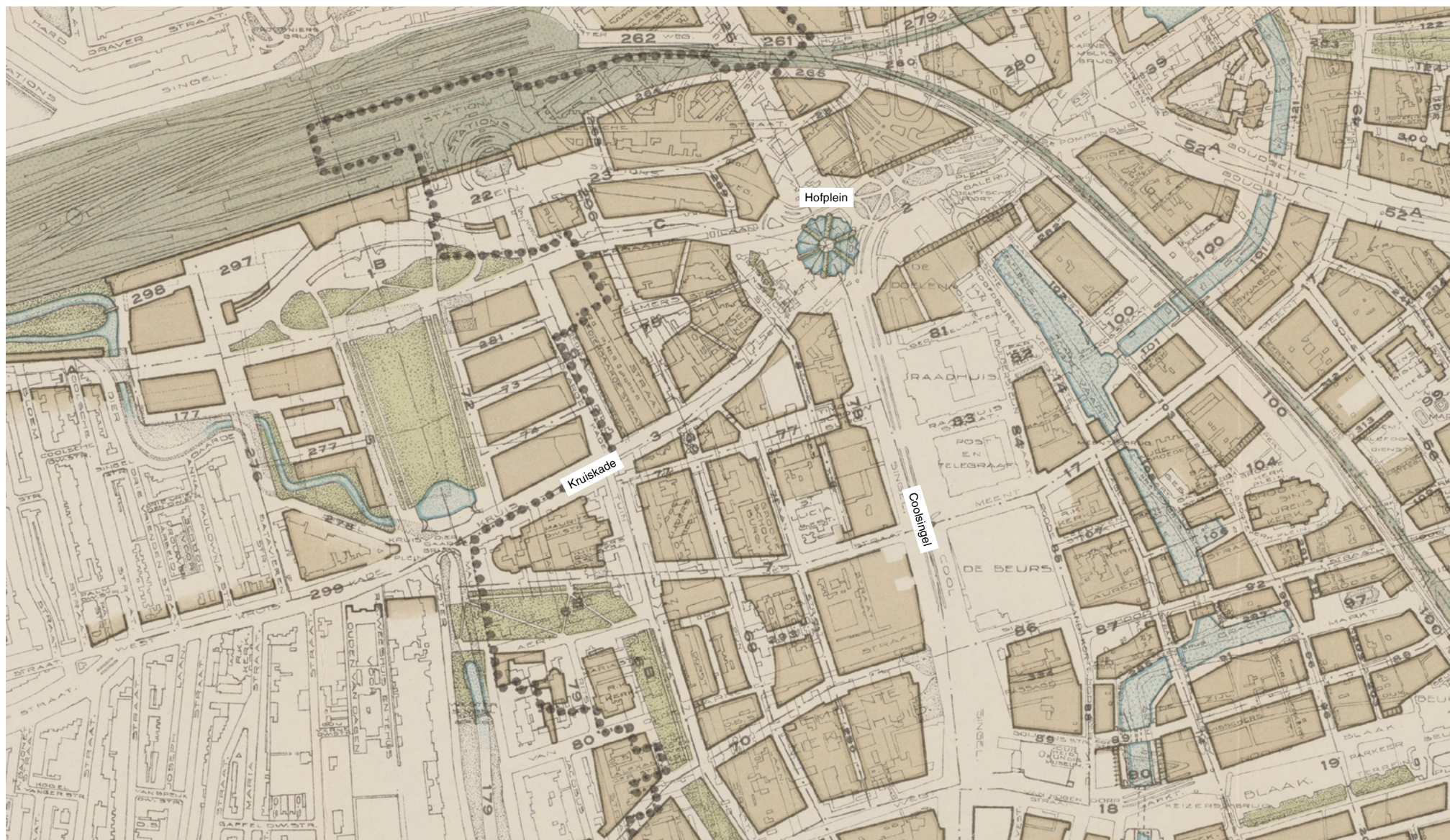
Met de stedenbouwkundige onderlegger van Witteveen als basis werden al tijdens de oorlog gronden uitgegeven, zoals aan de Coolsingel voor de bouw van de Rotterdamse Bank, bioscoop-hotel Caland (hoek Van Oldenbarneveltstraat) en de Amsterdamse Bank (hoek Aert van Nesstraat). Toch zou het wederopbouwplan de oorlog niet overleven. In 1944 werd Witteveen uit zijn functie ontheven, vanwege kritiek op het Wederopbouwplan en op zijn functioneren. Als directeur van het ASRO werd hij opgevolgd door C. van Traa. Mede onder invloed van hoofdrolspelers uit het Rotterdamse bedrijfsleven, die zich verenigd hadden in Club Rotterdam, werd een andere koers ingezet.⁸ Omdat echter projecten al liepen of toezeggingen aan opdrachtgevers waren gedaan, werd een deel van de oudere plannen alsnog uitgevoerd, soms jaren later.

Kruiskade

In het Wederopbouwplan werd de Kruiskade opgewaardeerd tot een monumentale boulevard, die uitkwam op het Hofplein. Door de 'kromme' loop van de Middeleeuwse dijk als motief voor de verdere stedenbouwkundige compositie in te zetten, veranderde de Kruiskade van een verstoring in een drager van de regelmatige verkaveling.



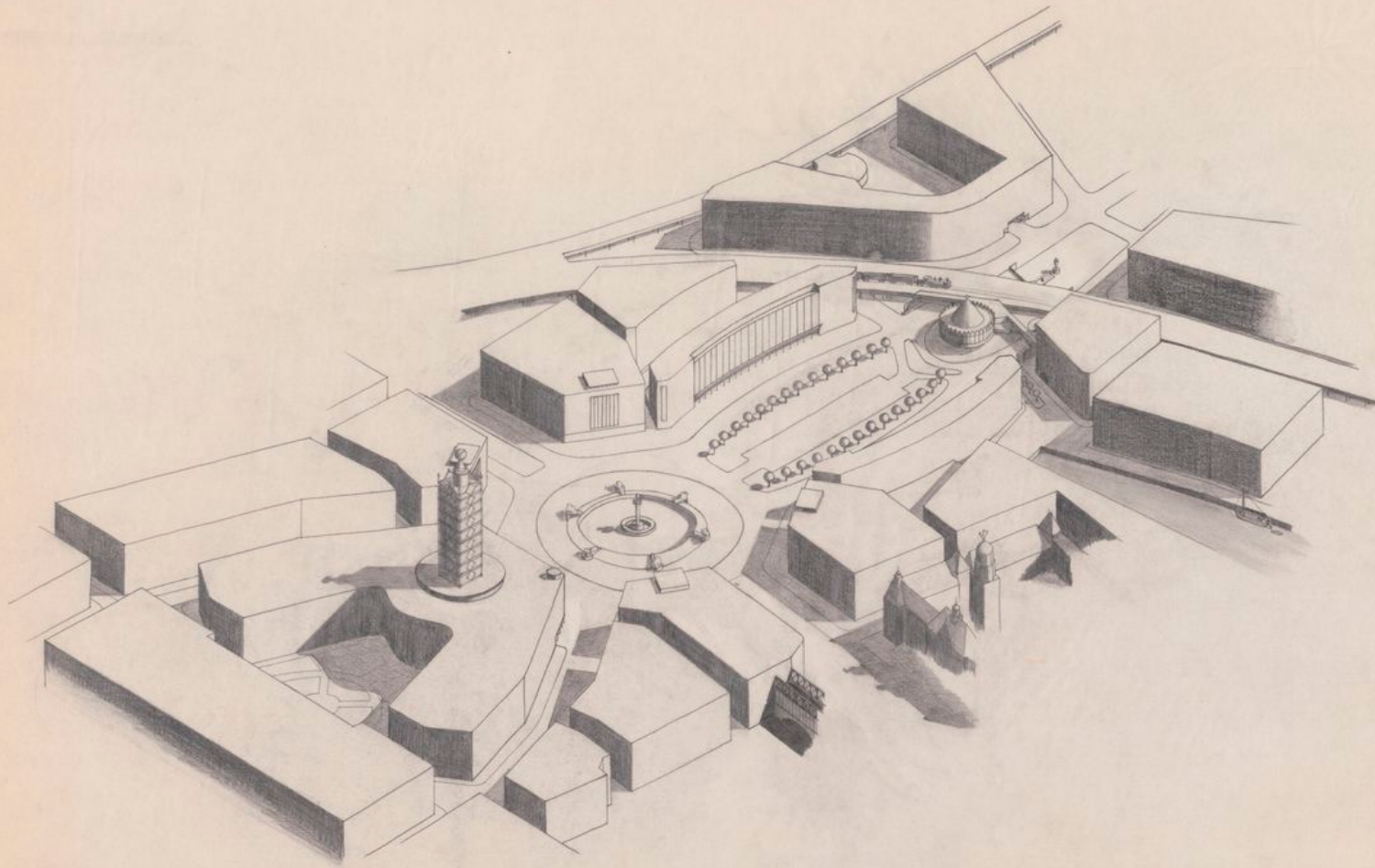
Fragment van het Wederopbouwplan van Witteveen, geprojecteerd op een kaart van de vooroorlogse stad. Het Hofplein werd een verkeersrotonde, met de weg naar het station als symmetrische kopie van de gekromde rooilijn van de Kruiskade. 1941. [SAR]





HOFPLEIN - ROTTERDAM

ONTWERP J.J.P. OUD



De binnenstad tijdens de wederopbouw. Onder andere de Lijnbaan en de verkeersaanleg van het Hofplein zijn gerealiseerd. 1953.. [SAR]



5. Basisplan Van Traa



De belangrijkste reden voor het terzijde leggen van het Wederopbouwplan van Witteveen was dat dit plan primair gericht was op een 'correctie op den toestand voor den ramp', terwijl al tijdens de oorlog stemmen opgingen voor een plan dat 'een zoo goed mogelijken grondslag zoekt te vormen voor de toekomst'.⁹ Het nieuwe Basisplan voor de Wederopbouw van Rotterdam kwam in 1946 gereed. Tien jaar later schreef Van Traa: 'Principieel moest het Basisplan een ontwikkelingsplan zijn, omdat bij de opzet uitgegaan werd van de gedachte, dat dit plan dienstbaar zou moeten zijn aan een zich herstellende en groeiende stedelijke gemeenschap [...] die na de zware oorlogsjaren nieuwe verlangens en illusies zou hebben en die op vele punten haar wensen nog niet goed zou kunnen formuleren, ook hier en daar de draagwijdte van haar plannen voor de toekomst nog maar ten dele zou kennen'.¹⁰

Het Basisplan nam de vooroorlogse relict en de erfenis van het Wederopbouwplan van Witteveen in zich op, maar had een andere grondslag. Het accent verschoof van een monumentaal architectonisch stadsbeeld naar een stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen. In het plan werd 'de vrijheid gelaten, welke noodzakelijk is om recht te doen aan den rijkdom en de veelvormigheid van geestelijke stroomingen, welke het huidige Nederlandsche cultuurleven kenmerken'.¹¹ De doorgaande verkeerwegen werden als een autonoom netwerk opgezet en kwamen losser in het stedelijk weefsel te liggen. De onbebouwde ruimte nam toe, vanuit de behoefte aan een open stadsbeeld. Concrete veranderingen waren de introductie van een Stationsboulevard (Weena) en een verkeersring op het Beursplein, verbreding van de Leuvehaven en versmalling

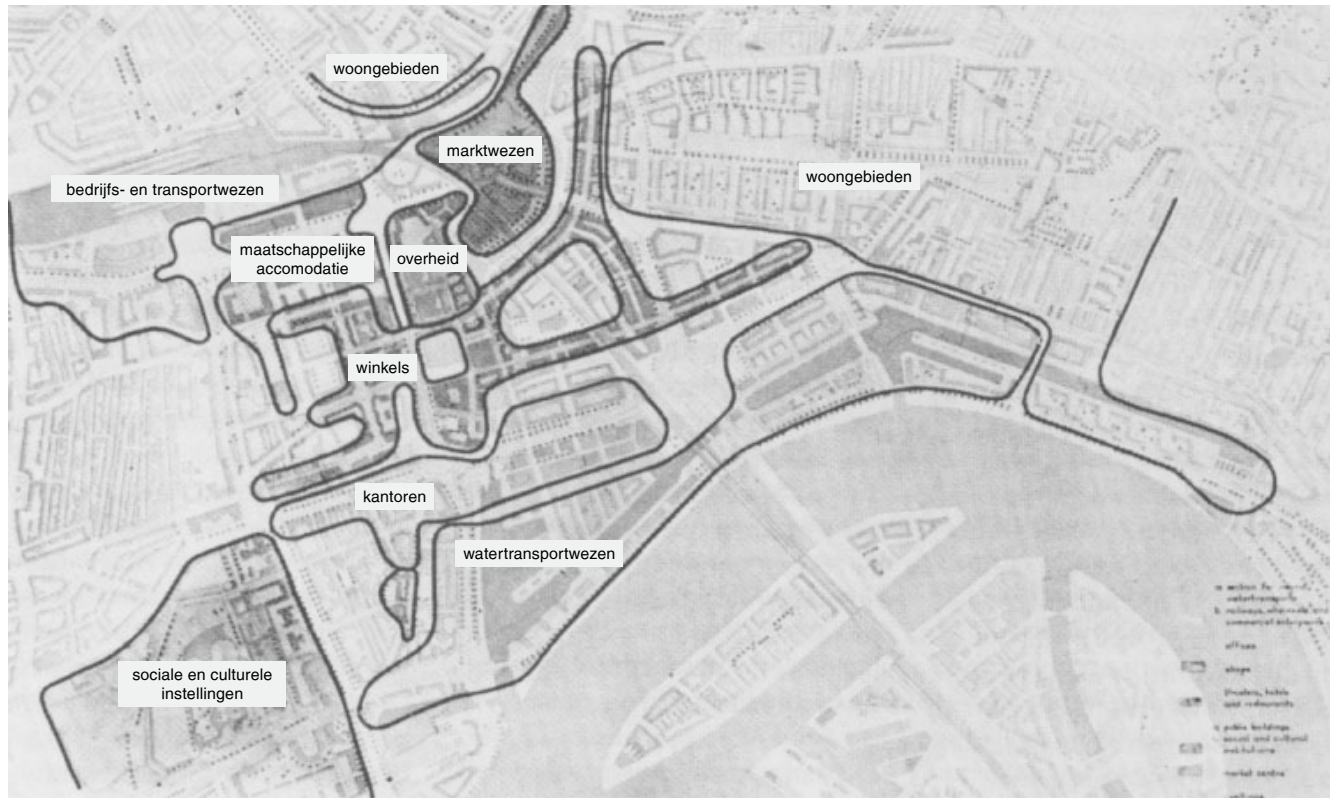
van de Schiedamsesingel, in combinatie met de het openen van een venster op de rivier vanaf de Coolsingel. De pandsgewijze aanpak maakte plaats voor een opbouw in grotere eenheden. Er kwam een sterke functiescheiding, met een indeling in zones: winkels (Lijnbaan), overheidsgebouwen (Coolsingel), maatschappelijke accommodaties (Kruiskade), etc. De beweging naar het westen werd voortgezet door het winkelgebied van de oude stadsdriehoek over de Coolsingel heen te verlengen tot de Lijnbaan. Het Hofplein werd in het Basisplan verengd tot een rotonde van kruisende hoofdwegen: Coolsingel, Stationsweg (Weena), Schiekade en Pompenburg. De verblijfsfunctie schoof op naar de Kruiskade en het Stadhuisplein, tegenover het stadhuis.

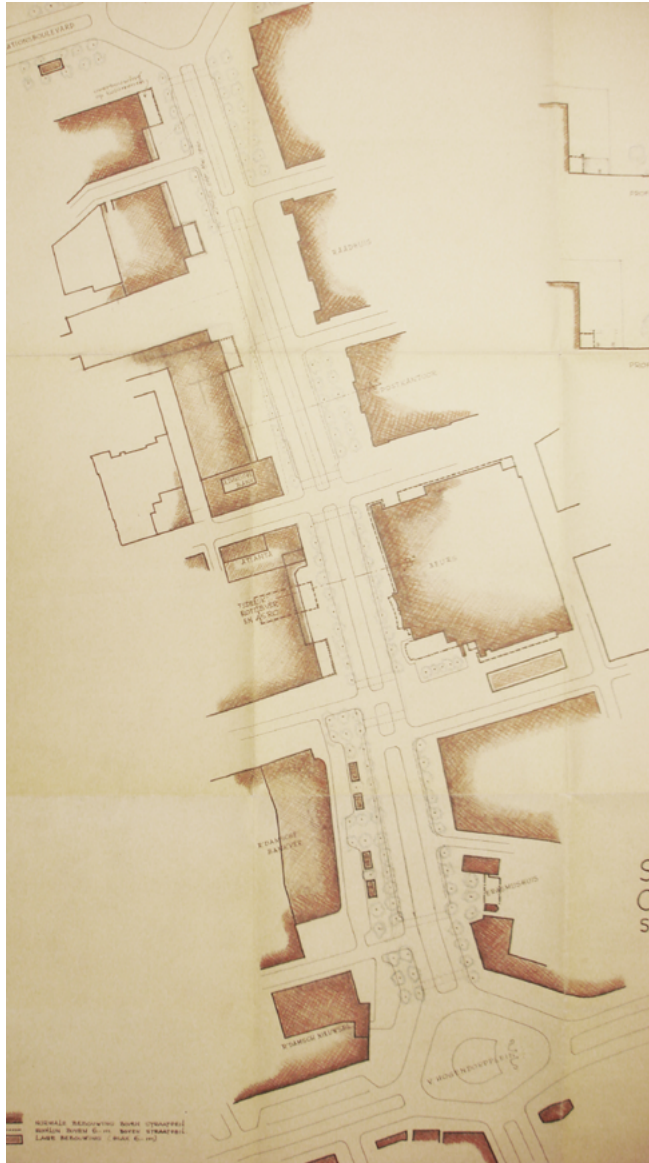
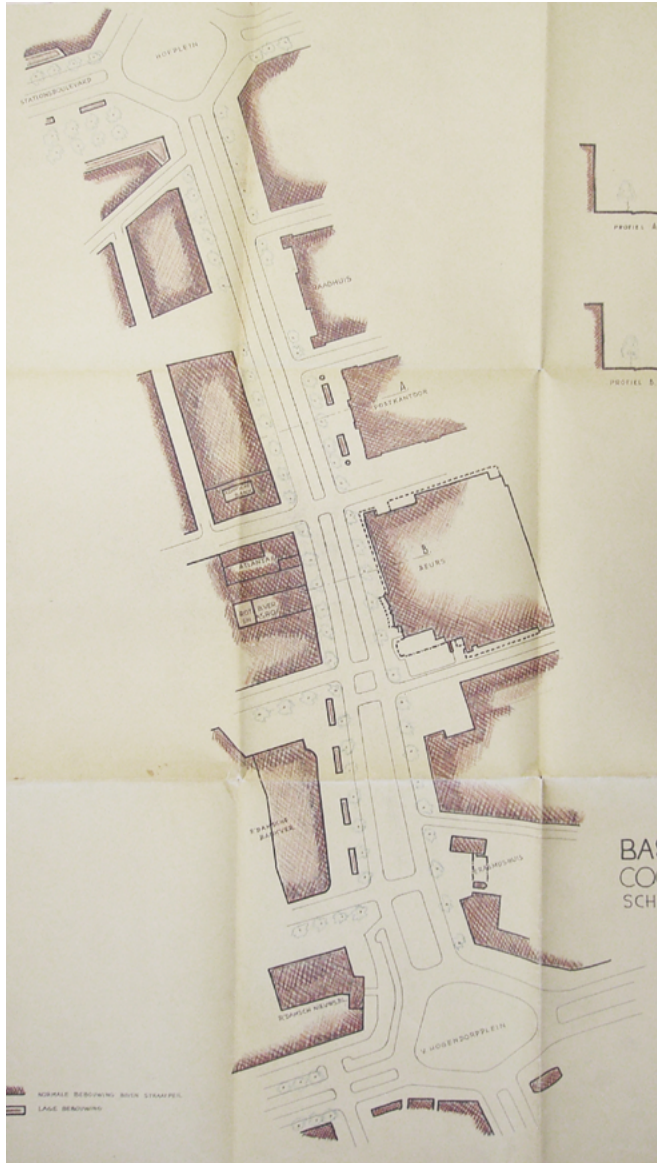
Bij de uitwerking en realisatie van het Basisplan werden steeds clusters tegelijk ontwikkeld. Zo ontstond binnen een jaar of tien een patchwork van architectonische ensembles binnen de grote stedenbouwkundige structuur: Coolsingel (met het Stadhuisplein), Lijnbaan en Weena. Ondanks vele aanpassingen en nieuwe ontwikkelingen, bleef het Basisplan tot het verschijnen van het Binnenstadplan in 1985 het vigerende plan.

Kruiskade

In het Basisplan behield de Kruiskade de functie van een uitgaanscentrum met 'maatschappelijke accommodaties'. Stedenbouwkundig werd de straat echter afgewaardeerd tot een historisch relict en 'afgesneden' van het Hofplein. De Kruiskade behield zijn schuine verloop, om de vooroorlogse bebouwing te sparen. Het werd een zone in de luwte van de grote boulevards en het winkelgebied.







6. Uitwerking Coolsingel, 1947



Dubbele rooilijn van de Coolsingel, ca. 1960. [SAR]



Al in 1947 moest het Basisplan voor de Coolsingel worden aangepast, want het verkeer had meer ruimte nodig.¹² Er speelden verschillende opgaven tegelijk. Voor het verkeer was het wenselijk om de westwand van de Coolsingel naar achteren te verschuiven. Tegelijk moesten hotel Atlanta en de nieuwbouwprojecten van de Amsterdamse en de Rotterdamse Bank worden gespaard. Ruimtelijk was een gepast 'antwoord' op de wand met grote vooroorlogse, monumentale gebouwen gewenst. En programmatisch was er behoefte aan flexibele kantoren voor verschillende soorten bedrijven. Grote, monumentale gebouwen werden hier ongeschikt voor geacht. Al deze punten leidden tot een inventieve oplossing: een kantorenwand met een verspringende rooilijnen. Deze vondst, toegeschreven aan hoofdarchitect bij het ASRO, R.H. Fledderus (1910-1970), loste alle opgaven in een keer op.¹³

In de vooruitspringende koppen konden de bestaande panden worden opgenomen en met de inkadering ontstond een passend tegenwicht voor de grote gebouwen aan de overzijde van de Coolsingel. Binnen de wand was plek voor bedrijven van uiteenlopende omvang. Via doorgangen in de kopgebouwen konden de trottoirs doorlopen, waarmee ook de verbreding van het profiel een feit was. Tegenover het stadhuis werd het Stadhuisplein met twee kopgebouwen (Holbeinhuis en Slavenburg) op een vanzelfsprekende manier met de Coolsingel verbonden. De dubbele rooilijn gaf met het meest noordelijke kopgebouw (het latere Hiltonhotel) ook een logische aansluiting van de Coolsingel op het Hofplein en het Weena.



Ingang van de Kruiskade vanaf de Coolsingel, 1962. [SAR]





Begin van de Kruiskade aan de Coolsingel, met rechts het Hiltonhotel van Maaskant. 1963. [SAR]



Kruiskade

Een consequentie van de stedenbouwkundige compositie van de westwand van de Coolsingel was dat de ingang van de Kruiskade het zonder monumentale kopgebouwen moest stellen en degradeerde tot een terloopse ingang op de tweede lijn. Architectonisch werd de hoek fraai vormgeven, met een over de plint uitkragend kantoor op pilotis (Philipsgebouw, E.H. en H.M. Kraaijvanger, 1960). Op de kopgevel bracht kunstenaar Jan Bezemer een mozaïek aan ('Vogels'). Aan de andere zijde van de Kruiskade kwam de laagbouw van het Hiltonhotel (H.A. Maaskant, 1964).



De Lijnbaan vanuit het zuiden, ca. 1960.



7. Uitwerking Lijnbaan, 1947-1950



Uitleg van het binnenstadshof. [S. J. van Embden, *Het nieuwe hart van Rotterdam*, 1946]

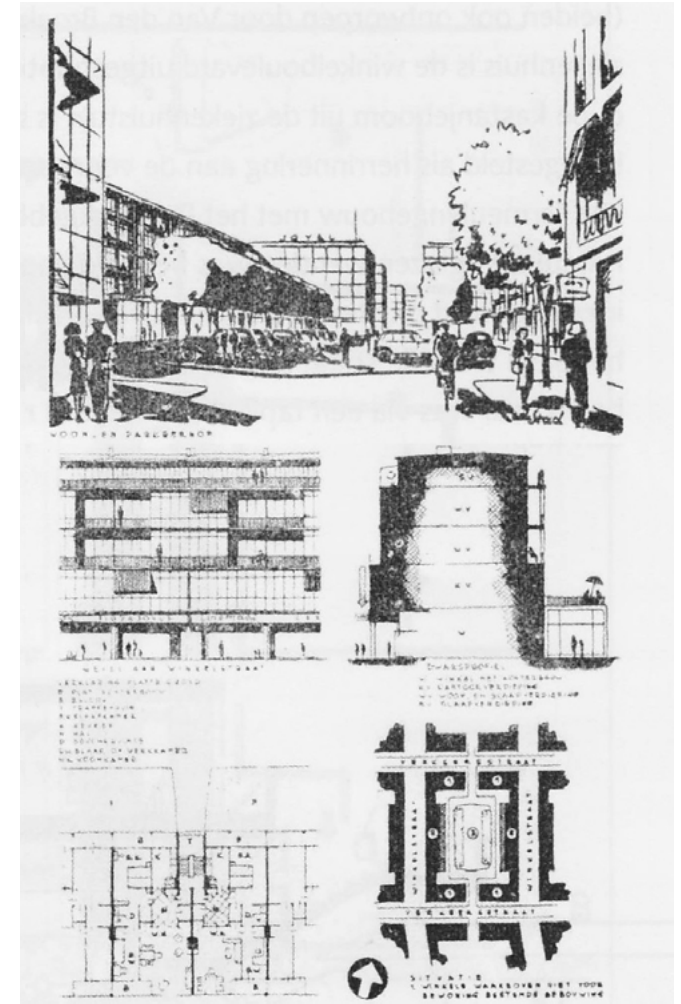


Het Basisplan ging uit van een vrij strikt doorgevoerde functiescheiding. Toch wilde Van Traa voorkomen dat er een eenzijdig winkelgebied ontstond, zonder ruimte voor ‘verpozing, geen cafés, geen bioscopen, geen aansluitende promenade, geen bijzondere hoogtepunten als theater of muziekzaal, kortom geen aan en met het leven onmisbaar verbonden elementen, geen “taches de beauté”, geen afwisseling, en misschien ... zelfs geen ruimte voor twijfel.’¹⁴ Het Basisplan voorzag alles bij elkaar in twaalf kilometer winkelfront: 5,5 kilometer in de oude stadsdriehoek en 6,5 kilometer ten westen van de Coolingsingel. De uitbreiding richting Lijnbaan was in het Basisplan voorgesteld als vijf bouwblokken tussen drie straten parallel aan de Coolingsingel. Zo zou haaks op de hoofdstraten uit de tijd van Rose een nieuw soort lanenkwartier ontstaan.

De opzet van bouwblokken rondom een centraal hof kwam uit het Wederopbouwplan van Witteveen en werd in het Basisplan overgenomen. Het ASRO had een ‘binnenstadshof’ ontwikkeld, met winkels op de begane grond, daarboven woningen en erachter een expeditiestraat. Zo kon het verkeer uit de winkelstraten worden geweerd. Schrikbeelden waren de Amsterdamse Kalverstraat, de Haagse Venestraat en de Rotterdamse Hoogstraat, waar de winkelende massa continue werd opgeschrikt door voorbijrazend verkeer. De hoven boden ruimte voor het parkeren en laden/lossens aan de achterzijde van de winkels. Ze werden overigens niet als restruimte gezien. Van Traa: ‘de architectuur van de omliggende bebouwing zal aan de hofzijde aan even hoge eisen van “welstand” moeten voldoen als aan de winkelstraatzijde. De woningen rondom zullen niet slechts uitzien op de op deze “squares” aanwezige boombeplanting, zij zullen ook

van deze zijde toegankelijk worden gemaakt, waardoor het doorgaande winkelfront aan de straatzijde ook niet door woonhuisingen hoeft te worden doorbroken en waardoor deze hoven als volwaardige stadsruimten zullen worden erkend’.¹⁵

Tijdens de uitwerking van het winkelgebied veranderde het ‘binnenstadshof’ in de inmiddels iconische Lijnbaan: een voetgangersgebied met lage winkels en daarachter expeditiestraten en het wonen in hoogbouw op de tweede lijn. Deze ontwikkeling kwam voort uit een intensieve samenwerking van winkeliers, het ASRO en J.H. van den Broek (1898-1978) van architectenbureau Van den Broek en Bakema. Er waren verschillende aanleidingen om het type van de ‘binnenstadshoven’ te heroverwegen. De eerste was dat winkeliers snel wilden bouwen en niet de middelen hadden om woningen boven hun winkels mee te ontwikkelen. Door winkels en woningen uit elkaar te trekken, konden zij zich op de winkels concentreren en werd het mogelijk om de woningen complexgewijs door professionele investeerders te laten bouwen. Een bijkomend voordeel was dat de winkelstraten vrij van portieken bleven en iedere winkel een maximale exposure naar het winkelend publiek kreeg. De laagbouwwinkels leverden een prettig verblijfsgebied op met een ‘laag, zonnig, blij en open’ karakter.¹⁶ De winkeliers waren tevreden met de opzet van de noodwinkels, zoals die direct na het bombardement waren neergezet in Blijdorp, bij Dijkzigt, langs de Coolingsingel en de Goudsesingel. Hier werden voor het eerst straten gebouwd met alleen winkels en geen woningen. Het winkelconcept van de Lijnbaan bestond in feite al, nog voor het werd bedacht.



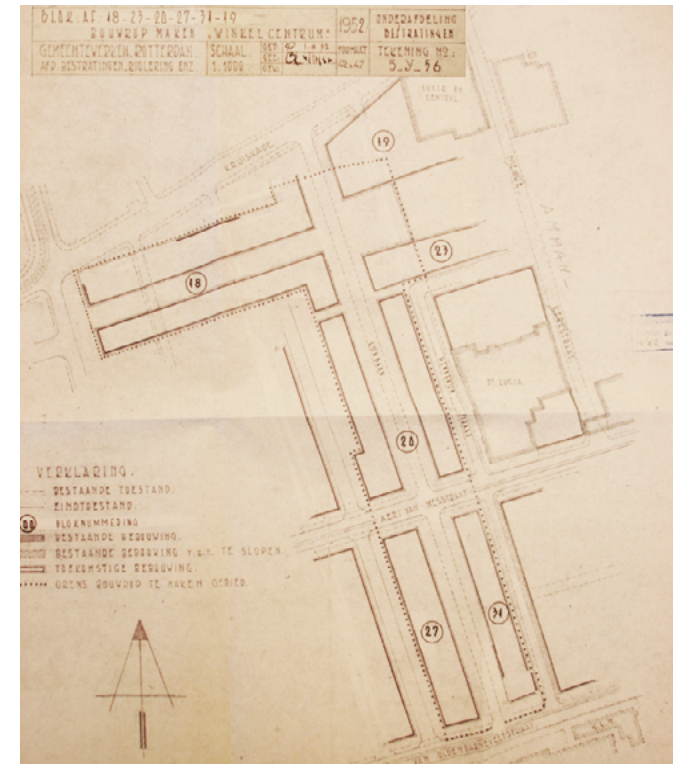
S.J. van Embden, vanaf 1945 adjunct-directeur voor de Wederopbouw van Rotterdam, vertelde in 1980 over het ontstaan van de Lijnbaan: 'Die werd geboren op een dag in het begin van 1947. [...] Op die bewuste dag kwam van Traa laat, onuitgeslapen en bedrukt op kantoor, met de verzuchting dat hij het niet meer zag zitten: 'de City komt niet van de grond, de winkeliers willen nu eenmaal laagbouw, er moet wat gebeuren; kunnen we niet tóch wat laags maken?' Van het hoe had hij nog geen voorstelling. [...] Ik zag niet in hoe je het winkelcentrum van een metropool in laagbouw zou kunnen realiseren. Op mijn negatieve reactie zei Van Traa dan ook zoiets van 'vergeet het maar, blijkaar is het toch een hersenschim'. Maar er op mijn beurt over doordenkend begon ik toch maar een gesprek met Cees [van Traa] (we zaten samen op één kamer), en in dat gesprek kwamen langzamerhand toch wat ideeën op een rijtje: hoogbouw direct achter de bedieningsstraten van de winkels die de nabijheid van de omringende Grote Stad weer voelbaar zouden kunnen maken, luifels voor de intimiteit enz. Na een uurtje enthousiast brainstormen belden we Rein Fledderus, toenmaals Hoofd Tekenkamer ASRO, en legden hem uit waar we heen wilden. Rein was aanvankelijk, zoals ikzelf ook geweest was, uiterst sceptisch maar beloofde 'er toch eens naar te kijken'. Resultaat; na de lunch komt hij weer binnen met schetsen, die eigenlijk al het hele plan inhielden zoals dat tenslotte geworden is.¹⁷

Medio 1947 werd het stedenbouwkundig plan voorgelegd aan de Centrale Opbouwbelangen.¹⁸ Aan de noordzijde zou de Lijnbaan worden doortrokken tot het Weena, de brede boulevard die (ook) bestemd was voor ontspanning met cafés, bioscopen en restaurants. Aan het zuidelijke uiteinde moest eerst het Coolsingelziekenhuis worden

gesloopt en kon de Lijnbaan daarna worden verlengd tot aan het Binnenwegplein, met de grote winkelpanden van Termeulen, Wassen en Van Vorst en H.H. de Klerk & Zn. Tussen beide uiteinden had de Lijnbaan volgens Van Traa nog wel wat 'markante punten die de spanning versterken' nodig.

Bureau Van den Broek en Bakema maakte in 1948 en 1949 een serie studies voor de stedenbouwkundige uitwerking van de woonhoven.¹⁹ In 1950 kwam de uiteindelijke opzet tot stand, met tien woonblokken. Rond elk van de drie hoven waren drie bouwblokken van verschillende hoogte gedacht: haaks op de Lijnbaanwinkels de hoogste flats, evenwijdig eraan iets lagere schijven en langs de Karel Doormanstraat winkels met twee lagen wonen. Het tiende woonblok was een hoogbouwflat aan de Kruiskade, die de reeks van vier hoge schijven haaks op de Karel Doormanstraat completeerde. De flats vormden samen een opvallende en indrukwekkende reeks in dit deel van de stad. De impact werd versterkt doordat het Stationspostkantoor (nu: Central Post) aan het Delftseplein in hetzelfde stramien werd geplaatst, maar dan aan de noordzijde van het Weena.

Van Traa presenteerde de winkelstraat als een 'plezierige binnenkamer' van een grote stad, 'gevoerd met winkels'. Autovrij, maar met op elke honderd meter parkeerterreinen. De breedte van 18 meter bood ruimte voor een inrichting met bankjes, een fontein, beelden, kiosk en een telefooncel. De voetgangersruimte zag Van Traa als een 'siertapijt', een attractieve wandelmat. Achter de winkels zouden de hoge wanden van de woonblokken opdoemen. Van Traa: 'men moet wat voelen van de hoogte, anders krijgt men het idee van een dorp'. Voorbeelden van een dergelijke nieuw



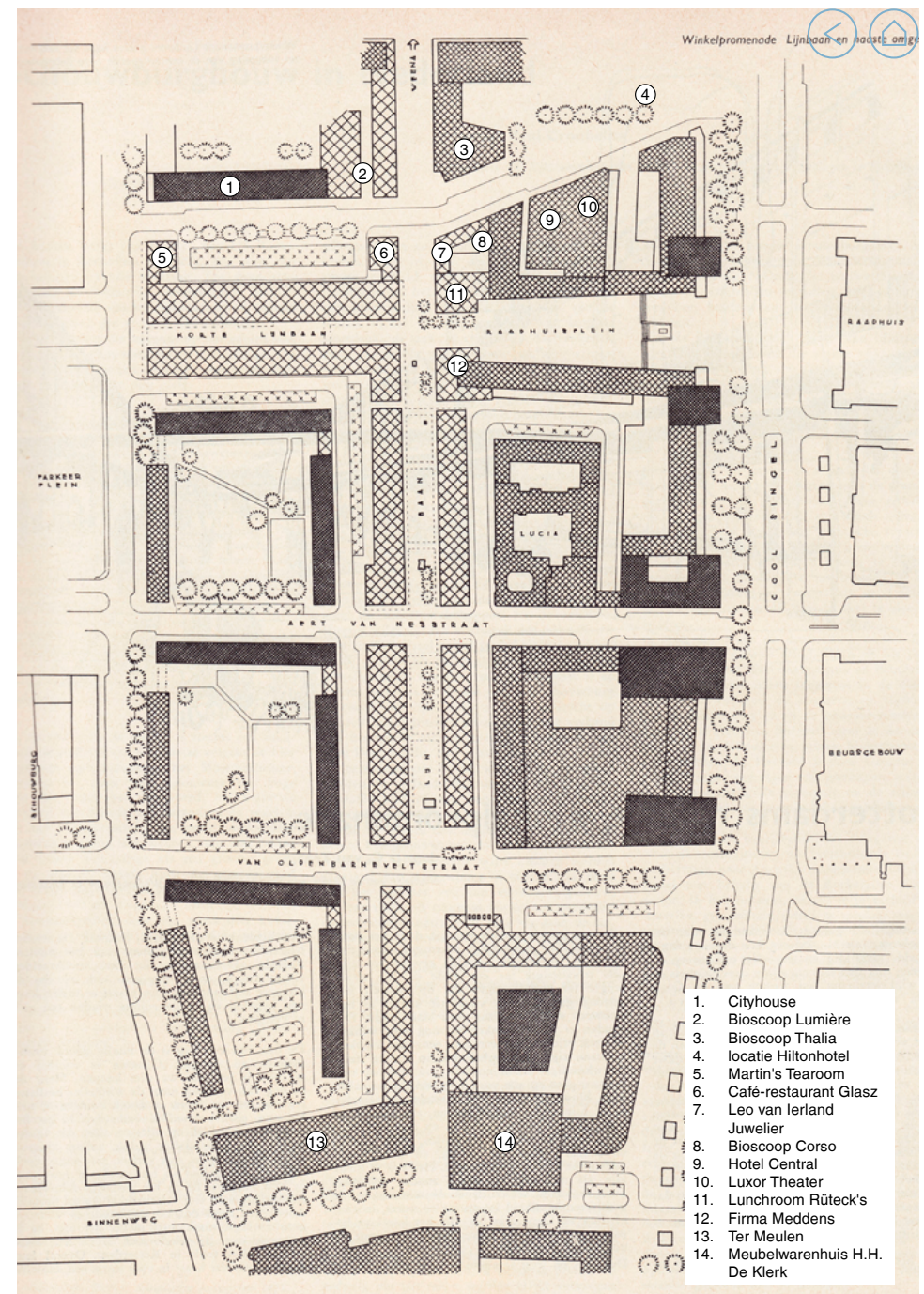
winkelconcept in binnen- of buitenland – en dus enige garantie van succes – kon hij de winkeliers niet geven'.²⁰

Het Lijnbaanensemble heeft een sterke ruimtelijke eenheid waarin zowel de wensen van de winkeliers als van ASRO een plek kregen. In hoofdlijnen bestaat de structuur uit vier elementen:

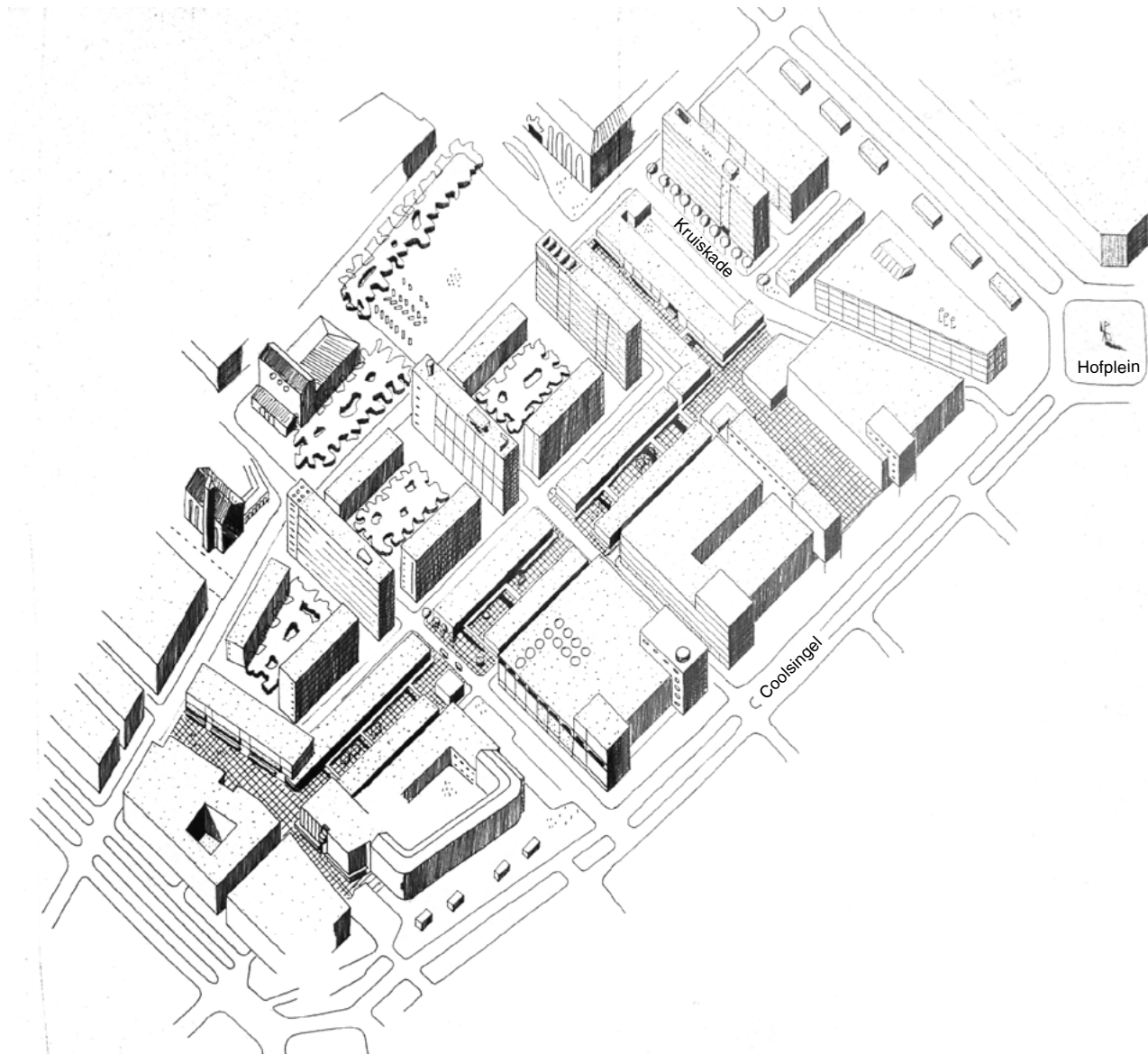
1. Lijnbaan: een lange noord-zuid as die het centrale oriëntatiepunt van het gebied vormt, het is bedoeld als lineaire versie van het traditionele centrale marktplein
2. Korte Lijnbaan: de zichtlijn op het Stadhuis, haaks op de Lijnbaan.
3. Karel Doormanstraat: as evenwijdig aan de Lijnbaan, een ritme van afwisselend hoogbouw (overhoeks georiënteerde koppen) en laagbouw (winkels met twee lagen wonen).
4. Rijgdraden (Aert van Nesstraat en Van Oldenbarneveltstraat): oost-west straten, die de verbinding tussen het 19^e-eeuwse stadsweefsel ten westen en de 20^e-eeuwse blokstructuur ten oosten leggen.

Kruiskade

Hoewel in het concept de Lijnbaan door zou lopen van Weena tot Binnenwegplein, hield het Lijnbaanensemble aanvankelijk direct ten noorden van het Stadhuisplein en bij de Van Oldenbarneveltstraat al op. Hoe het intieme winkelgebied met de Kruiskade zou worden verbonden, was nog onduidelijk.







↓ Ingang van de Korte Lijnbaan vanaf Schouwburgplein, ca. 1960. [SAR]



↓ Rütch's, aan de kruising van de Lijnbaan en de Korte Lijnbaan, ca. 1960. [SAR]



8. Lijnbaanwinkels



Onderhoud van de bloembedden van de Lijnbaan, ca. 1960. [SAR]



Voor de architectonische uitwerking van de winkels ontwikkelde Van den Broek een architectonisch repertoire, waarmee voor iedere van de 66 winkels kon worden gevarieerd. Tot het repertoire behoorde de eenheidsmaat van 1.10, het gebruik van (houten) luifels, met daarboven een collectieve uitdrukking en daaronder een individuele uitdrukking, continuïteit van binnen naar buiten, verbijzondering van de koppen, plastic en spelregels voor materiaal, kleur, reclame en verlichting.²¹ De openbare ruimte werd ingericht door de Dienst Plantsoenen van de gemeente. De Lijnbaan werd een wandelgebied met inspringende winkelpuien en eilandetalages. Een driedeling in de straatbreedte verzorgde de crowd handling: de middenstrook werd bestemd tot verblijfsruimte met terrasjes, bloembedden en bankjes. Aan weerszijden kwam een circulatiezone langs de etalages. In 1952 werd begonnen met de bouw en ruim een jaar later, in oktober 1953, opende het complex. Foto's van kort na de bouw van de Lijnbaanwinkels laten een haast surreëel beeld zien van een knus stedelijk interieur, omgeven door een gapende leegte. Dit contrast verklaart waarom de overgangen van de Lijnbaan naar de omgeving zo belangrijk waren: poorten bij het Schouwburgplein en de Van Oldebarneveltstraat, terrassen aan de kop van het voetgangersgebied (Scheffer en Glantz) en vierkante paviljoens op de overgang naar het Schouwburgplein en het Stadhuisplein (Martin's Tearoom, lunchroom Rütecks en kledingzaak Meddens). Binnen enkele jaren werd de Lijnbaan aan beide zijden verlengd. Bij de Kruiskade werd de Lijnbaan als voetgangersstraat in de richting van het Weena doorgezet, compleet met het kenmerkende winkelfront – dat voor de expeditiehof van de Korte Lijnbaan en de bioscopen Corso, Lumière en Thalia werd doorgezet. Rond de Kruiskade leverde dat een reeks 'voorzetwinkels' op, tegen de volumes van de bioscopen

aan. Tussen Rütecks en de Kruiskade bleef slechts een schamel perceeltje over. Hier ontwierp Van den Broek en Bakema een bijzondere Lijnbaanwinkel voor juwelier Van Iersel, als een stedenbouwkundig passtuk tegen bioscoop Corso aan – waarmee de hoekverdraaiing tussen Lijnbaan en Kruiskade werd opgevangen en het gevelfront van de Lijnbaan doorliep en met een klokkentorentje werd

verbijzonderd. Aan de zuidzijde van de Lijnbaan maakte de sloop van het Coolsingelziekenhuis (1963) de weg vrij voor het doortrekken van de voetgangersstraat naar het Binnenwegplein. Er ontstond een doorlopend winkelfront van het Binnenwegplein tot vlak voor het Weena. Alleen in de koppen van de gebouwen aan het Weena liep de winkelplint van de Lijnbaan niet door.



Luchtfoto van de Kruiskade (links), de Korte Lijnbaan en het Stadhuisplein (rechts), ca. 1965. [eigen collectie]





'Voorzetwinkel' tegen bioscoop Corso. Links de Kruiskade, rechts de Lijnbaan. Ca. 1965. [SAR]



'Voorzetwinkel' tegen bioscoop Corso, gezien vanaf de Lijnbaan. Ca. 1965. [SAR]



Kruiskade

Tijdens de realisatie en latere uitbreiding van het winkelgebied kreeg de kruising van Lijnbaan en Kruiskade gestalte. De Lijnbaan werd met een doorlopend winkelfront over de Kruiskade heen getrokken, voor de bioscopen langs, in de vorm van 'voorzetwinkels' tegen de bioscoopzalen aan. De achterzijde van de winkels aan de

Korte Lijnbaan lag dicht op de Kruiskade. De tussenruimte werd ingevuld met parkeren, een expeditiestraat en vijf paviljoens. Martin's Tearoom sloot het zicht vanaf de Kareldoormanstraat op het parkeerterrein af. Het gebouw stond met een tussenstuk tegen de eerste winkel van de Korte Lijnbaan (Sporthuis Centrum), zodat er wand ontstond waarin de entreepoort van de Korte Lijnbaan en

het zicht op het Stadhuis daarachter alle aandacht kreeg. De de toegang tot de Kruiskade vanaf het Schouwburgplein lag wat verscholen tussen Cityhouse en Martin's Tearoom en was van ondergeschikt belang in de stedenbouwkundige compositie van hoogbouw en laagbouw.



Kruiskade en de achterkant van de Korte Lijnbaan, vóór de bouw van de paviljoens.
Foto genomen vanaf Lumière. [SAR]



9. Lijnbaanhoven en woningbouw



Gevelaanzicht Cityhouse, bureau Van Tijen en Maaskant, ca. 1954.
[HNI]



Waar Van den Broek de regie had over de stedenbouwkundige opzet van het Lijnbaanensemble en de architectuur van de winkels, drukte H.A. Maaskant (1907-1977) zijn stempel op de uitwerking van de woningbouw. Het is verbazingwekkend dat beide architecten verschillende opvattingen hadden over centrum-stedelijk wonen, maar er toch een op het eerste gezicht zeer samenhangend ensemble van woongebouwen ontstond.

Van den Broek: wonen in het groen

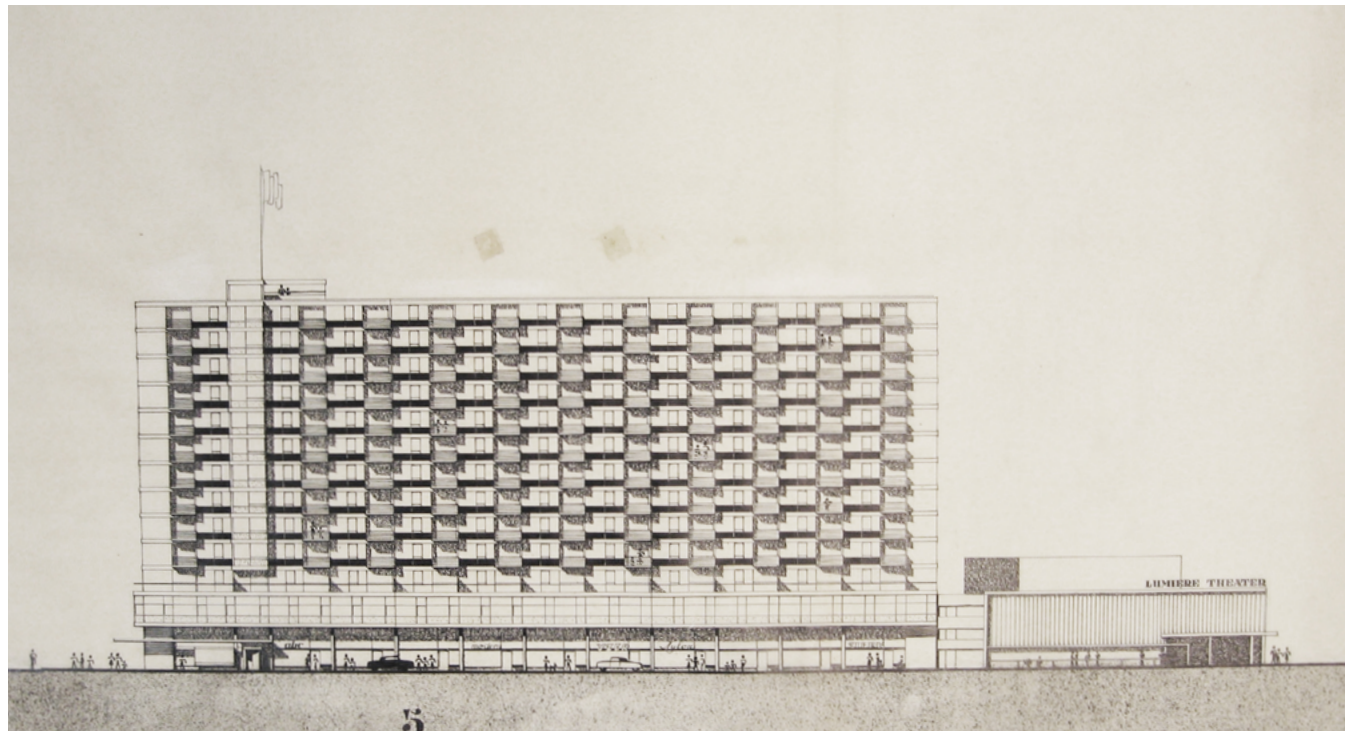
Van den Broek zag in het scheiden van winkels en woningen een aanleiding om een groen stedelijk woonmilieu te maken, dat je in hartje Rotterdam het gevoel gaf in een park te wonen. In het Lijnbaanontwerp waren de woonflats om drie grote groene hoven gedacht. Volgens Van Traa waren de hoven een soort pleinen, vergelijkbaar met Londense courts en qua formaat zelfs met de Grote Markt van Delft.²² Waar het winkelgebied zich kenmerkte als 'kleinschaligheid in drukte', moest het karakter van de woonhoven 'grootschaligheid met luwte' worden. Tussen deze milieus in kwamen de expeditiestraten, die de woningen en de winkels voor het gemotoriseerde verkeer ontsloten en parkeer- en stallingsruimte bevatten. Omdat zowel de woningen als de winkels de andere kant op waren georiënteerd, waren de expeditiestraten van meet af aan een wereld van hoofdzakelijk achterkanten – ondanks de aanwezigheid van vele woningentrees.

Van de vier hoogbouwflats haaks op de Karel Doormanstraat werden uiteindelijk alleen de middelste twee aan een groen hof gelegd. De derde, meest zuidelijke hof kon pas ontstaan na sloop van het Coolingselziekenhuis. Toen het zover was, sloeg architectenbureau Van den Broek en Bakema een andere weg in door de verlengde

Lijnbaan tot een plein te verbreden. Dit verkleinde de hof. Parkeerruimte werd inmiddels belangrijker geacht dan een plantsoen, wat er toe leidde dat er in 1970 geen groen maar een parkeergarage in de hof kwam. Bij de vierde, meest noordelijke schijf uit de reeks hoogbouwflats was van meet af aan geen ruimte voor een plantsoen. Het carré werd volledig ingenomen door de Korte Lijnbaan en de Kruiskade. De zichtlijn op het stadhuis was belangrijker dan de creatie van een groen woonmilieu. Ook aan de noordzijde van de flat was een groen hof ondenkbaar, omdat er permanent schaduw van de hoogbouw over zou vallen.

Benoeming supervisor

In 1954 kreeg Maaskant opdracht voor het ontwerp van de meest noordelijke schijf aan de Kruiskade, het eerste woongebouw dat werd gerealiseerd. Opdrachtgever was Milders Huizenbeheer. Volgens Steven Manhave, directeur en kleinzoon van de toenmalige directeur, was Milders niet meer betrokken bij de realisatie. De vergunning werd door Manhave & Kruidhof aangevraagd. Nadat Kruidhof zich halverwege de bouw terugtrok, bleef Manhave over en dit bedrijf is nog steeds eigenaar van het complex.



- ↓ Hof aan de Joost Banckertsplaats, hoogbouw links naar ontwerp van A. Krijgsman, rechts van architectenbureau van Tijen en Maaskant. Ca. 1960. [SAR]
- ↘ Cityhouse en Lumière, ca. 1960. [SAR]



Om de gewenste architectonische samenhang van het Lijnbaanensemble te bereiken, werd Maaskant door de Dienst Stadsontwikkeling aangesteld als supervisor van alle tien woonblokken bij de Lijnbaan. De hoogbouw aan de twee groene hoven werd door H.D. Bakker (in opdracht van Philips) respectievelijk A. Krijgsman (voor de Onderlinge Levensverzekeringgenootschap 'de Olveh' van 1879) ontworpen. E.F. Groosman, destijds in dienst bij Van Tijen en Maaskant, herinnerde zich dat Maaskant zijn medearchitecten een papiertje presenteerde met vier eisen voor de uitwerking: 'de dikte van de banden 30 centimeter, roomkleurige verblendsteen, witte puien, glimmend zwarte glazen borstweringen. Daaronder: 'Voor de rest gaan jullie je gang maar!'.²³ Ondanks het vrij summiere wensenlijstje, vormen alle flats een sterke architectonische eenheid. Vanaf 1955 werd gebouwd aan dit zogenaamde 'hoogbouwcentrum'. De bouwhoogte van maximaal 12 lagen op een plint van 2 lagen gaf destijds een radicaal contrast met de schaal van de omgeving. Het project werd vooral geroemd om haar omvang, 'grootse allure', haar betekenis als 'hoogtepunt van de Rotterdams wederopbouw' en om het 'spectaculair staaltje van ondernemingszin en teamgeest'.²⁴

Maaskant: wonen in de grote stad

Maaskant werkte vanaf de jaren dertig met de iets oudere architect W. van Tijen (1894-1974) samen. In de vooroorlogse jaren was het 'wonen in de grote stad' een belangrijk thema in internationale discussies onder architecten. Ook toen was er al aandacht voor het wonen

in torens, zoals in het boek Hoogbouw van architect J. Duiker uit 1930.²⁵ Maaskant en Van Tijen bouwden in 1938 een hoogbouwflat aan de Kralingse Plas. Tussen de galerij en de individuele balkons bevinden zich de woningen met brede woonkamers, een kleine, functionele keuken, een centrale badkamer en één, twee of drie slaapkamers. Deze woningplattegrond werd hét prototype voor veel naoorlogse flats in Nederland. Ook de indeling van de flat aan de Kruiskade volgde deze opzet. Maaskant ontwikkelde drie types: type A op de koppen met twee slaapkamers (22x), type B rond het centrale trappenhuis met twee slaapkamers (11x) en type C met één slaapkamer (88x). Het valt op dat de woningen maar weinig slaapkamers hebben en dus minder geschikt waren voor gezinnen. Dat was precies de bedoeling van Maaskant. 'Voor gezinnen met meerdere kinderen is hoogbouw alleen bij uitzondering geschikt' was zijn stelling. Flats waren volgens hem bedoeld voor 'vrijgezellen, werkende vrouwen, oudere alleenwonende dames en pasgehuwden'.²⁶

De plattegronden laten zien dat Maaskant een glasheldere compositie voor ogen stond: een betonskelet met wanden om de zeven meter en verdraaide koppen. De woningen waren vanuit het centrale trappenhuis ontsloten via galerijen. De appartementen waren voor hun tijd ongekennd luxueus. Er was meer aandacht besteed aan voorzieningen en afwerking van de woningen dan tot dan toe gebruikelijk in Rotterdam. Zo kregen alle woningen centrale verwarming (middels stadsverwarming), een badkamer met ingebouwd bad en noviteiten als een stortkoker voor afval en een

huistelefoon in verbinding met de hal. De representatieve ruimten, zoals de entreehal en het trappenhuis, waren extra luxueus uitgevoerd. Zo was de entreehal voor de bewoners ruim opgezet, bekleed met zwarte leisteen en voorzien van een royale trap, twee liften en een balie naar de naastgelegen kiosk. Daarnaast kwamen, in een extra volume, een gezamenlijke berging en installatieruimte. De kantoren hadden een eigen entree met trappenhuis aan de Kruiskade. De flat kreeg een afleesbare opbouw: een plint met winkels, een uitkragende tussenlaag met kantoren en een hoogbouw met appartementen. De winkels hadden een dubbele hoogte met aan de achterzijde entresols. Dit leverde extra hoge etalages op en opslagruimte aan de achterzijde.

Met hun ligging aan de groene hoven, ademden de flats van Krijgsman en Bakker een haast suburbane sfeer. De flat van Maaskant vormde hier een contrast mee, met op het maaiveld winkels, kantoren en vermaak. In dat verband spreekt de naam Cityhouse voor zich. Waarschijnlijk was deze naam meteen in zwang, in het archief van Maaskant wordt over 'flat Milders' gesproken en op de bouwtekeningen staat 'Blok 5'. De naam 'Cityhouse' duikt eind jaren vijftig (1958) al wel op in advertenties. Zo adverteerde keurslager H.J. Hoefsmits op oudejaarsdag 1958 in het Vrije Volk, dat hij was gevestigd 'in het cityhouse bij de Lijnbaan'. Met Cityhouse stelde Maaskant de norm voor de architectuur van de woonblokken van de Lijnbaan, maar realiseerde hij tegelijk de uitzondering op het ensemble – waar het ging om programmering en doelgroep.

De Kruiskade, met links de winkels op de begane grond van Cityhouse en rechts de paviljoens die de parkeerplaats achter de Korte Lijnbaan afschermden. 1961. [SAR]





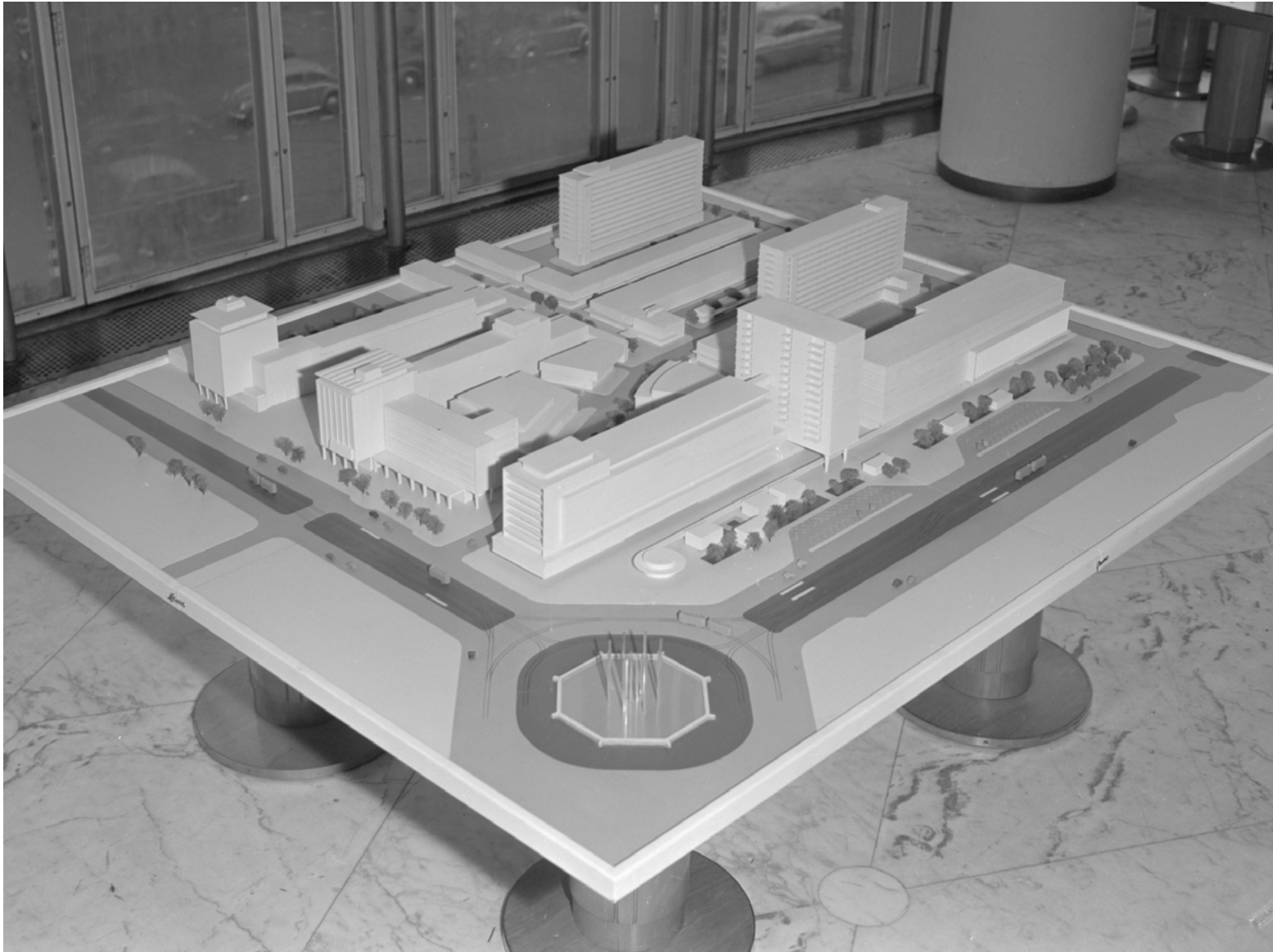
Kruising van de Lijnbaan en Kruiskade, met Lumière en daarachter Cityhouse. Ca. 1960. [SAR]



Kruiskade

Cityhouse gaf de Kruiskade een belangrijke voorkant: de entreezone van de hoogbouw en twee lagen met winkels en kantoren. Tegenover het Cityhouse ontwierp Maaskant in 1959 vijf paviljoens aan de Kruiskade, als begrenzing van het achterliggende parkeerterrein met de achterkanten van de winkels van de Korte Lijnbaan. De paviljoens hadden een doorlopende luifel en werden door Manhave's Bouwbedrijf gebouwd. Maaskant ontwierp ook de inrichting van het maaiveld aan deze zijde van de Kruiskade. De winkels werden onderbroken door 'pergola's met een boom als centraal punt en een versiering van bloembakken, die 's avond een speciale belichting krijgen.'²⁷ In de relatieve luwte van de grote wederopbouwensembles van Coolsingel, Lijnbaan en Schouwburgplein ontstond aan de Kruiskade een centrumstedelijk binnenmilieu met uiteenlopende functies en sferen. Dit werd versterkt door de aanwezigheid van bioscoop Lumière, direct naast Cityhouse. De paviljoens werden in 1986 vervangen door een rij winkels: Crystal House.





Binnen het Lijnbaanensemble was het Cityhouse uitzonderlijk, door de focus op stedelijk wonen in plaats van het wonen aan een groen hof. Als het aan Maaskant had gelegen, was hetzelfde Cityhouse ook onderdeel van een tweede ensemble geworden, namelijk de zuidzijde van het Weena. Nadat hij in 1954 op eigen initiatief een ontwerp voor een hotel op de hoek van Coolsingel-Weena had gepresenteerd, breidde Maaskant zijn visioen in 1957 uit tot een ensemble van gebouwen, dat zich over 260 meter lengte van de Karel Doormanstraat tot de Coolsingel uitstreckte. Met dit voorstel speelde Maaskant zich in de kijker van Rotterdamse ondernemers die zich al sinds de oorlogstijd voor de bouw van hotels in de Maasstad beijverden.

In het Hotelplan uit 1957 breidde Maaskant het concept van het Cityhouse uit tot een heuse City. Uniek aan het concept waren de vele meer of minder tijdelijke woonvormen: 500 (zakelijke) hotelbedden, 14 luxe appartementen bij het hotel, 130 service flats in een torengedouw voor 'zakenmensen, die voor langere tijd in Rotterdam verblijven en de voorkeur geven aan een meer eigen omgeving' en de flats van het Cityhouse. Verder bestond het complex uit een groot aantal winkels en kantoren en een garage voor 600 à 700 auto's. Alle gebouwen waren onder de grond of met loopbruggen met elkaar verbonden. Het project moest volgens Michelle Provoost, biograaf van Maaskant, 'het prototype zijn van de moderne city, waar de zakenman met zijn auto uit het buitenland komt gereisd, de auto parkeert in de torengarage, door de tunnel naar het Hilton loopt, een

kamer neemt of een appartement huurt in de naastgelegen serviceflat voor een langer verblijf. In die flat kon hij op een van de zestien verdiepingen een appartement kiezen met meer comfort en ruimte dan een hotelkamer. Het appartement was uitgerust met een kleine kitchenette, maar op de begane grond was ook een quick service gevestigd, die maaltijden kon bezorgen. Samen vormden ze de ideale omgeving voor winkelen, zakendoen, kantoor houden, autorijden, parkeren en al die andere aspecten van het contemporaine stadsleven.'

Op het moment dat Hilton in beeld kwam als exploitant van het hotel aan het Hofplein, was wel duidelijk dat Maaskant de architect zou worden. Hij reisde met zijn Amsterdamse collega F.W. de Vlaming naar Amerika om het ontwerp van de Hilton vestigingen voor Rotterdam en Amsterdam te bespreken en aan de maatstaven van het Amerikaanse concern aan te passen. Het resultaat was een on-Nederlands luxe hotel, dat de westwand van de Coolsingel afmaakte met het laatste kopgebouw, in lijn met het oude hotel Atlanta. De serviceflat die Maaskant naast het Hilton in gedachten had, werd nimmer gerealiseerd. Wel zou Manhave, enkele jaren later, het naastgelegen garagegebouw in gewijzigde vorm bouwen (1968). Deze Esso-torengarage, ook wel Texaco-gebouw genoemd, had negen bouwlagen en bevatte winkels op de begane grond met daarboven een parkeergarage en vanaf de vijfde verdieping kantoren. Het gebouw werd bekend vanwege een geruchtmakende vastgoedtransactie van het ABP in de jaren tachtig. Hilton en het Texaco-gebouw vormden

samen de hoofdmoot van de zuidelijke Weenawand tussen station en Hofplein. Anders dan de dubbele rooilijn van de Coolsingel en de afwisseling van hoge koppen en lage blokken van de Karel Doormanstraat, ontstond hier een lange, gladde, hoge wand aan een onmetelijk brede boulevard.

In het binnenhof tussen het Texaco-gebouw en het Cityhouse kwam de spiraalvormige oprit van de garage. Het hof werd aan de zijde van de Karel Doormanstraat afgesloten met een benzinepomp en de showroom van garage Victoria Mercedes-Benz. Onder de luifel aan de Karel Doormanstraat zat een doorrit naar een expeditiestraat die achter Cityhouse en Lumière langsliep tot de Lijnbaan. In het voormalige garagepand opende in 1983 de Blue Tiek-in discotheek, met plek voor 2.000 bezoekers, in 1989 volgde Network, een jaar later Club Carrera en als Baja Beach Club bleef te discotheek vijftien bestaan, tot in 2010 het doel viel. Na verschillende renovaties heet het voormalige Texaco-gebouw nu Gebouw Weena (The Core), met als adres Weena Zuid.

In de jaren negentig werd het Weena versmald, zoals in het Binnenstadsplan was voorzien. Voor de zuidelijke wand ontstond een rij kantoorgebouwen, waardoor het Texaco-gebouw letterlijk op de tweede lijn kwam te staan, De nieuwe zuidelijke wand van het Weena liep tot vlak voor het Hilton door.

Het Weena en het Hofplein. In het midden van de foto het Hiltonhotel, rechts daarvan Gebouw Weena. 1969. [SAR]





Het Hiltonhotel gezien vanaf de Kruiskade, foto door F.H. van Dijk, 1963. [SAR]



Kruiskade

Het Hotelplan van Maaskant is het enige naoorlogse plan voor een groot ensemble, waarin de Kruiskade een centrale rol speelde, samen met het Weena. Het complex van met elkaar verbonden gebouwen vormde een alzijdig blok, met een hoge wand naar het Weena en bij het Cityhouse, en een lage wand bij de Lijnbaan en het uitgaanscentrum met bioscopen. Ook al werden de serviceflat en de luchtbrug niet gerealiseerd, er ontstond wel een stuk stad met allure en een mix van stedelijke functies. Cityhouse en Hilton fungeerden als schakels naar de Lijnbaan respectievelijk de Coolsingel/Hofplein. De Kruiskade ontwikkelde zich rondom het Cityhouse tot een winkelgebied in de luwte van de Lijnbaan en bij de bioscopen tot uitgaansgebied in de luwte achter de grote boulevards. De expeditiestraten tussen Weena en Kruiskade kregen de gedaante van een achterstraat – en waren, anders dan bij de Lijnbaan, feitelijk van het publieke domein afgesloten, omdat je er niets te doen of te zoeken had.



Lumière en Cityhouse, vanaf waar tegenwoordig de parkeergarage achter Thalia staat. Ca. 1960. [SAR]



11. Lumière

↓ Plattegrond van Lumière, A. Krijgsman & A. Bodon, 1954. [SAR]



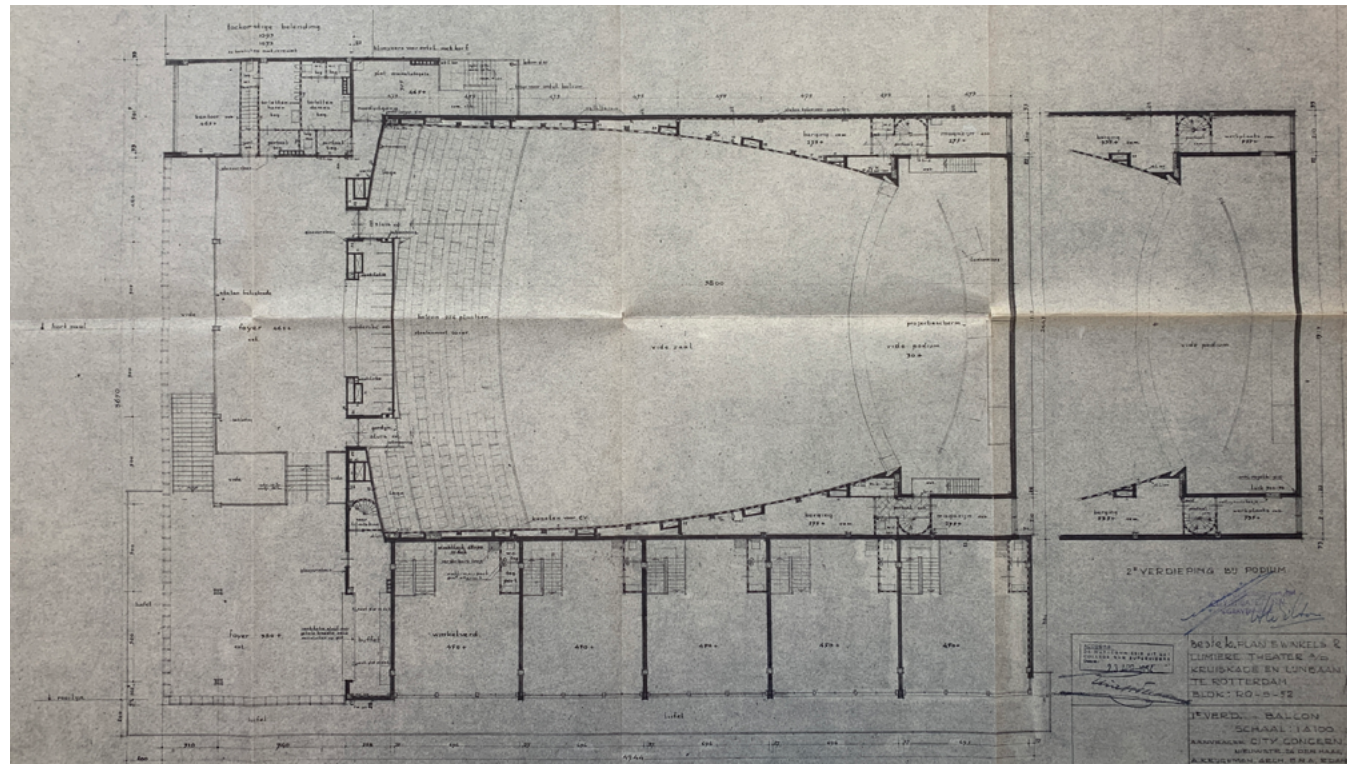
Het Basisplan uit 1946 bestemde de Kruiskade tot een zone met maatschappelijke functies, inclusief de locaties waar later Cityhouse en Hilton zouden verrijzen. Concreet ging het om een reeks bioscopen en concertzaal De Doelen. Bioscooptheater Luxor had de oorlog overleefd, daar kwamen Corso, Thalia en Lumière bij. Deze bioscopen openden vanaf midden jaren vijftig hun deuren. De doosvormige filmtheaters werden langs de Lijnbaan afgezoomd met winkels en kregen aan de Kruiskade opvallende entrees. Thalia (J.P.L. Hendriks, 1955) werd verbijzonderd met een afgerond volume, voorzien van een groot plastiek van Carel Kneulman. Corso (C. Wirtz en T. Nix, 1960) was vormgegeven als een doos van beton en baksteen op een glazen open plint. Aanvankelijk was de hoofdingang van Corso aan het Stadhuisplein, met een tweede entree aan de Kruiskade. Binnen de kortste keren was dit omgedraaid en werd de Kruiskade de hoofdentree. Lumière (A. Krijgsman en A. Bodon, 1955) kreeg vorm als een glazendoos met een lamellengevel, op de hoek verbijzonderd met een luifel en overhoekse entree.

Oorspronkelijk had Lumière slechts een grote zaal en vijf winkels langs de (verlengde) Lijnbaan. De zaal had een zwevend plafond, een hellende vloer en een losstaande geluidsschelp. Bij een verbouwing in 1974 kwamen er op de verdieping twee zalen bij: op het oude balkon van de grote zaal en in de bovenfoyer. De indeling en de positie van de trap moesten hiervoor wijzigen. De gedachte was dat de premières de eerste week in de grote zaal draaiden (800 plaatsen), en vervolgens doorschoven naar de 'prolongatiezalen' op de verdieping (met 173 en 300 plaatsen). Zo was het mogelijk dat films langer bleven te zien, zonder de komst van nieuwe films in de weg te zitten. Het ontwerp van de verbouwing was van Spaargaren,

Valkenberg & Partners uit Amsterdam.²⁸ Na sluiting van de bioscoop in 2004 werd het pand door Manhave Vastgoed aangekocht en verbouwd tot een miniatuur winkelcentrum over drie lagen. Het was van architect Wim de Bruijn, die een opvallende nieuwe hoekoplossing bedacht, met de entree, roltrappen en een lift.²⁹ Langs de Kruiskade werden twee, met Belgisch blauwe hardsteen omkaderde puien toegevoegd. Van het oude Lumière bleef weinig over, behalve de twee gesloten gemetselde gevels aan de expeditiestraat – waar enkele ramen en een nooduitgang werden toegevoegd. Daarnaast is in de belijning van de

aluminium puien op de verdieping een verwijzing naar de verdwenen bioscoop te zien.

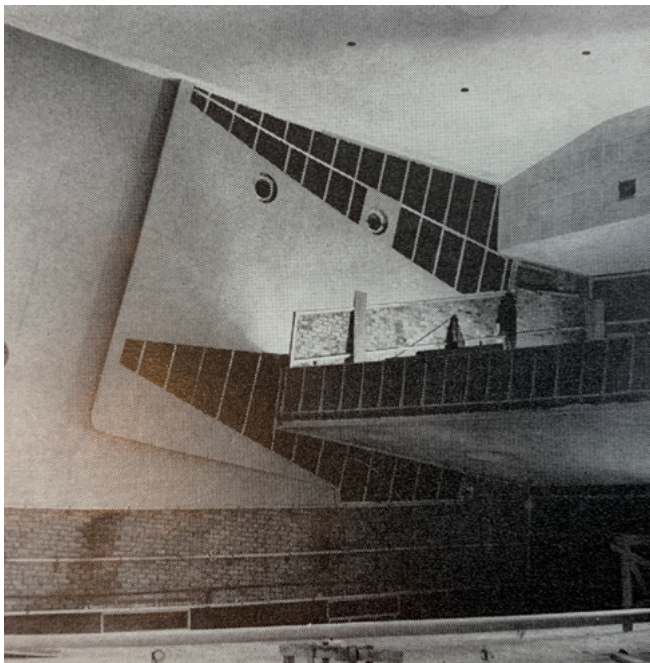
Door de positie van Lumière aan de Lijnbaan droeg de ombouw van bioscoop tot winkelmall bij aan de koppeling van het exclusieve winkelareaal van de Kruiskade (Lumière, Cityhouse, Crystal House) aan de Lijnbaan. Juist door de centrale ligging en tegelijk een positie terzijde van het drukke deel van de Lijnbaan, konden hier de winkels uit het hogere segment floreren.



Verlengde van de Lijnbaan, met de 'voorzetwinkels' voor de zijgevel van Lumière. Ca. 1960. [SAR]







De Lijnbaan en Lumière in een verder nog onbebouwde vlakte, gezien vanaf het station. Ca. 1956. [SAR]





12. Latere wijzigingen



Advertentie voor de opening van een winkel in het Crystal House, met een optreden van Lee Towers. [Algemeen Dagblad, 28-08-1986]



Sinds de wederopbouw uit de jaren vijftig hebben aan en om de Kruiskade de nodige wijzigingen plaatsgevonden, waarvan een aantal hierboven al aan de orde kwam. Een grote transformatie vond in 1986 plaats, met het vervangen van de vijf paviljoens tegenover Cityhouse door een blokje winkels, genaamd Crystal House. Samen met de Korte Lijnbaan en de koppen aan de Lijnbaan en de Karel Doormanstraat leverde dat een haast gesloten bouwblok op, onderbroken door de ingangen van de expeditiestraat links en recht van Crystal House. Het winkelblok valt op door een typische 'jaren tachtig' uitstraling met rastervormige puien en een uitkragende gevel met spiegelglas en rood geverfde kozijnen en afgeronde hoeken. Hoewel de gebruikte materialen in lijn zijn met het idioom van de Lijnbaan, wijkt de architectonische vormgeving daar van af wat betreft maatsysteem, indeling met variabele plint en doorlopende bovenbouw, hoekoplossingen, kleur, etc. Het profiel van de Kruiskade voor Cityhouse en Crystal House werd meermalen aangepast en bestaat nu uit brede stoepen, een smalle rijbaan, met langsparkeren (voor het Crystalhouse) en aan weerszijden een rij bomen.

De volgende belangrijke verandering aan de Kruiskade was de sluiting van de bioscopen Thalia (1996), Corso (1997) en Lumière (2004). Luxor werd diverse malen verbouwd maar bleef een theater. Corso werd een discotheek (of-corso) en in 2015 een casino. In Thalia opende in 2002 een bar, restaurant en uitgaansgelegenheid (De Beurs). Dit pand is sinds 2010 een rijksmonument. Lumière onderging, zoals beschreven, een metamorfose tot een winkelgebouw. Een andere grote wijziging bestond uit de vernieuwing aan de uiteinden van de Kruiskade. Op de hoek van de Karel Doormanstraat werd de voormalige Martin's Tearoom

('Dreamhouse') tot winkelgebouw verbouwd (Claus en Kaan Architecten, 2013). Omdat het pand de status van rijksmonument heeft, werd de vernieuwing vormgeven als een nieuwe interpretatie van het Lijnbaan-idiom. Aan het andere uiteinde van de Kruiskade ging de Coolsingelwand tot aan het Stadhuisplein grotendeels tegen de vlakte (kopgebouw Slavenburgsbank en het Philips-gebouw) en werd vervangen door 'contextuele' nieuwbouw met een hoogbouwaccent op de tweede lijn ('Cool 63', Allies & Morrison, 2015). De blinde kopgevel aan de Kruiskade verdween en daarmee ook het kunstwerk.

AKKERMAN
INTERNATIONAL EYE FASHION

**OPENT MORGEN
IN HET
CRYSTAL HOUSE**

**DAT MAG U
NIET MISSEN!**

OP VRIJDAG 29 AUGUSTUS A.S.
OM 16.00 UUR ZAL
LEE TOWERS
PER ROLLS ROYCE ARRIVEREN
BIJ HET FONKELNIEUWE CRYSTAL HOUSE
AAN DE KRUISKADE OM
ROTTERDAMS MOOIESTE BRILMODEZAAK
FEESTELIJK TE OPENEN

Crystal House, Kruiskade 90, 3012 EH Rotterdam, 010-4128774
Weissenbruchlaan 152-154, 3054 LS Rotterdam, 010-4188146/4187013



Lumière verbouwd tot sportschool.



Crystal House aan de Kruiskade



↓ Dreamhouse aan Schouwburgplein.



↓ Cool63 aan Coolsingel.

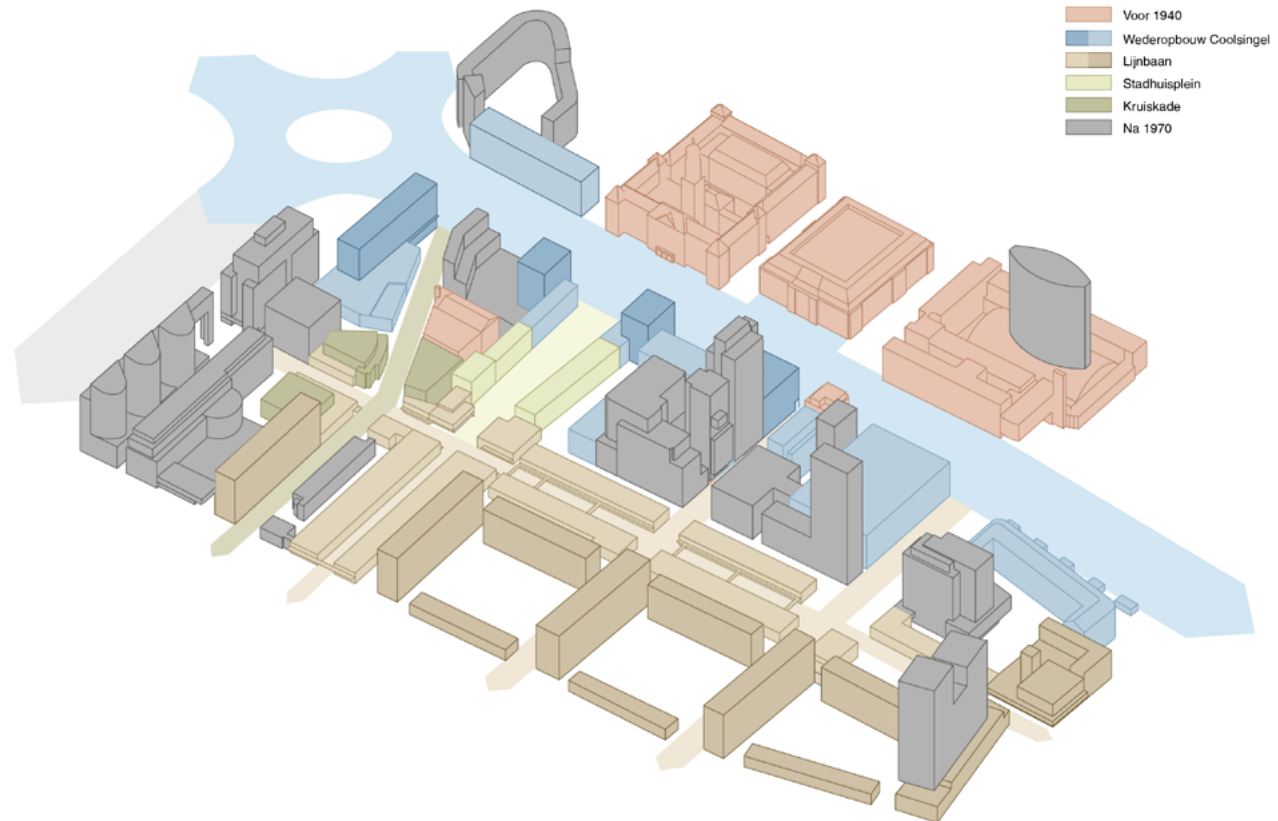


B. Ruimtelijke analyse



Historische gelaagdheid	53
Ruimtelijke diversiteit	54
Conceptuele tegenstellingen	55
Typering Kruiskade	57

In het voorafgaande is de ontwikkelingsgeschiedenis van de Kruiskade en omgeving geschetst. Uit al deze fases in de ontwikkeling van dit stuk Rotterdam ontstaat het beeld van een gebied met een grote gelaagdheid en contrasten. Ondanks de letterlijk egaliserende uitwerking van het bombardement, heeft de Kruiskade een opmerkelijke historische gelaagdheid, met herkenbare sporen uit uiteenlopende perioden van de stadsgeschiedenis. De Kruiskade kent voorts een sterke ruimtelijke diversiteit, omdat tijdens de wederopbouw geen specifiek ontwerp voor de Kruiskade als geheel is gemaakt, maar verschillende plannen en grote ensembles hier samenkwamen. Op de Kruiskade liggen de lasnaden tussen de grote ensembles van Coolsingel/Stadhuisplein, Lijnbaan en Weena. Omdat de uitgangspunten van die ensembles op onderdelen verschillen, is de naoorlogse Kruiskade ook een plek van enkele fricties en conceptuele tegenstellingen.



Historische gelaagdheid



In de hedendaagse Kruiskade zijn de verschillende historische lagen herkenbaar:

1. De middeleeuwse verkavelingsstructuur van dijken en ontginningsloten (herkenbaar in het afwijkende verloop van de Kruiskade en haaks daarop staande straten en singels),
2. De wereldboulevard uit de vooroorlogse periode, waarin rondom het Hofplein het Rotterdamse culturele en nachtleven zich concentreerde en de naam Kruiskade synoniem werd voor uitgaan en verpozing (herkenbaar in het 'merk' Kruiskade en de aanwezigheid van bioscopen en uitgaansgelegenheden);
3. Het bombardement (vooral herkenbaar door de aanwezigheid van de twee niet-gebombardeerde panden van Luxor en Central);
4. De wederopbouwperiode, waarbij de Kruiskade en omgeving werden opgebouwd met verschillende ensemble en functies (Cityhouse, Lumière, Thalia, Hilton, Corso).
5. Latere wijzigingen: sluiting bioscopen, uitbreiding en specialisatie winkelgebied, nieuwbouw Dreamhouse (Martin's Tearoom), Crystal House, Cool '63 (zuidelijke hoek Coolsingel-Kruiskade).



Aan de Kruiskade komen drie grote naoorlogse ensembles samen:

1. De Coolsingel westwand, met een dubbele rooilijn en een afwisseling van kopgebouwen en kantoorwanden. Binnen deze stedenbouwkundige compositie werd de Kruiskade tot een tweederangs zijstraat afgewaardeerd, omdat het ritme van kopgebouwen (Aert van Nesstraat, Stadhuisplein, Hofplein) de Kruiskade oversloeg. Het Coolsingelplan voegde een plein tegenover het stadhuis toe, zodat het gebouw monumentaler in de stad zou komen te liggen. Het Stadhuisplein werd doorgetrokken naar de Korte Lijnbaan, wat een lange zichtlijn op het Stadhuis vanaf het Schouwburgplein opleverde. De zichtlijn werd ingekaderd door een uiteen wijkende en in hoogte oplopende bebouwing richting het stadhuis (Lijnbaanwinkels, Rütecks en Meddens, de wanden van het Stadhuisplein en de kopgebouwen van Slavenburgsbank en het Holbeinhuis aan de Coolsingel). De nadruk op deze nieuwe structuur in de stad had tot gevolg dat de naastgelegen Kruiskade aan de Karel Doormanstraat en de Coolsingel naar de achtergrond werd gedrukt.
2. Het Lijnbaanensemble, bestaande uit een winkelgebied rondom de lange en Korte Lijnbaan en een hoogbouwcomplex met woningen aan de zijde van de Karel Doormanstraat. Dit ensemble heeft op drie

manieren impact op de Kruiskade:

- a) de lange Lijnbaan, die vanaf de kruising met de Korte Lijnbaan stapsgewijs over de Kruiskade, tot vlak voor het Weena werd doorgetrokken. De zijkanten van de bioscopen aan de Kruiskade werden met 'voorzetwinkels' afgezoomd.
 - b) de expeditiestraat met parkeerruimte achter de Korte Lijnbaan grensde aanvankelijk direct aan de Kruiskade, later werd dit veld met een reeks paviljoens afgeschermd (nu: Crystal House).
 - c) de wand met woongebouwen langs de Karel Doormanstraat, met een afwisseling van de kopgevels van hoogbouw (ritme van vier flats) en drielagenbouw daartussen (woningen, kopwinkels van de Korte Lijnbaan, Martin's Tearoom). In dit ritme is de Kruiskade 'weggestopt' in de plint van de Cityhouse flats; net als bij de Coolsingel werd het hoofdmoment bij de entree van de Korte Lijnbaan met de zichtas op het Stadhuis gelegd.
3. Hotelplan Weena, bestaande uit een ensemble van onderling verbonden gebouwen aan de zuidzijde van het Weena, met een zeer diverse invulling. Dit gebied onderscheidde zich in Rotterdam door luxe, functiemenging en diversiteit. Gerealiseerde onderdelen van dit plan zijn Cityhouse en Hilton aan de Kruiskade en het Texaco-gebouw (Gebouw Weena) op de tweede lijn.

De ontmoeting van de verschillende ensembles bij de Kruiskade laat een aantal tegenstellingen en rafelranden zien die in de bouwtijd trouwens niet allemaal als probleem werden gezien.

1. Voorkanten en achterkanten

De Kruiskade werd in de wederopbouw opnieuw een uitgaanscentrum in de binnenstad. Dat lijkt, vanuit het nu gezien, onverenigbaar met het parkeerterrein en de blinde achterkanten van de winkels aan de Korte Lijnbaan, pal tegenover het Cityhouse. Hoewel Van Traa benadrukte dat de welstandseisen in de expeditiehoven net zo hoog waren als in de winkelstraten, droegen de grotendeels blinde achtergevels, met daarvoor een parkeervlakte weinig bij aan de attractiviteit van het uitgaansgebied en de plint met entrees en winkels van Cityhouse. Het voor- en achterkanten conflict werd in 1959 deels opgelost door de bouw van een strook lage paviljoens (zoals in het Basisplan was voorzien), met een door Maaskant toegevoegde doorlopende luifel. In 1986 maakten de paviljoens plaats voor een winkelblokje en werd de expeditiestraat (Kruiskadehof) aan alle zijden door achterkanten van winkels ingesloten.

2. Functiescheiding en functiemenging

Het Basisplan sprak zich uit voor functiescheiding in de binnenstad. Bij de Lijnbaan werd dat versterkt door

aparte sferen voor winkels en wonen te maken. Zo ontstonden monofunctionele zones binnen het ensemble: voetgangersstraten met winkels en groene hoven met woningen. In het Cityhouse zijn de contouren van een andere benadering zichtbaar, gericht op een andere doelgroep (zonder kinderen) en gevestigd bovenop alle stedelijke voorzieningen. In het latere Hotelplan van Maaskant werd dit verder ontwikkeld, met een grote functiemenging en gevarieerde voorzieningen voor een mondaine doelgroep. Qua opzet en doelgroep heeft Cityhouse evengoed met het Hiltonhotel als met de andere flats van het Lijnbaanensemble te maken.

3. Open bouwen of bouwen in blokken

Een ander punt uit het Basisplan dat rondom de Lijnbaan gestalte kreeg was het open bouwen. Hierbij staan alle gebouwen vrij in de ruimte op een doorlopend maaiveld. De consequentie van de alomvattende alzijdigheid van de gebouwen was dat ook typische achterkanten aan publieke buitenruimten lagen. Zo kwamen woningentrees in expeditiestraten en hoge plinten vol bergingen aan groene hoven.

In het Hotelplan Weena werd de stad iets minder open van opzet, de binnenterreinen waren meer besloten (of bebouwd) en de expeditiestraten verdwenen naar de achtergrond achter smalle toegangen of poorten. Door de jaren heen is de bebouwing aan de Kruiskade

allengs minder open van opzet geworden. De gebouwen klonterden samen tot min of meer gesloten bouwblokken, met een doorlopende voorkant en de expeditiestraten op de binnenterreinen. Dit gebeurde zowel met de paviljoens (en vervolgens Crystal House) achter de Korte Lijnbaan, als met de hof ten noorden van Cityhouse, waar een benzinepomp met garage kwam, later herbestemd tot discotheek.

4. Uitgaan of winkelen

Het Lijnbaankwartier kreeg tijdens de wederopbouw de vorm van een 'soepbord', met een hoge rand (kantoren en woningen) en een laag middendeel. De laagbouw had twee tot drie lagen en was te vinden rondom de publieke buitenruimten, zoals de winkelstraten en het cluster bioscopen aan de Kruiskade. In de uitwerking werd de Lijnbaan met voorzetwinkels langs de bioscopen richting het Weena doorgezet, waarbij de bioscopen met hun entrees op het winkelgebied werden georiënteerd. Het gaf een ietwat onbestemde openbare ruimte, omdat het nachtleven in een wat treurig decor van gesloten winkels functioneerde. Met de bouw van Crystal House (1986) en de transformatie van Lumière tot winkelgebouw (2004) kreeg de Kruiskade een scherper onderscheid in twee sferen: (high end) winkels aan de westzijde van de Lijnbaan en uitgaangelegenheden aan de oostzijde.

De historische gelaagdheid, ruimtelijke diversiteit en conceptuele tegenstellingen maken de Kruiskade tot een van de meest gemêleerde stedelijke gebieden uit de wederopbouwperiode in Nederland. Het resultaat is een ietwat rauwe en gefragmenteerde stedelijke ruimte, waarin het nachtleven opmerkelijk goed zijn plek vond – omringd door boulevards en winkelmilieus. Met de uitwerking van het Basisplan was de Kruiskade ‘afgewaardeerd’ in het stelsel van boulevards en publieke ruimten, maar door de steeds sterker wordende verkeersdruk in het centrum gaf dat ook een voordeel – van een ‘veilige’ niche in de drukke stad, een besloten wereld omgeven door allerlei soorten drukte.

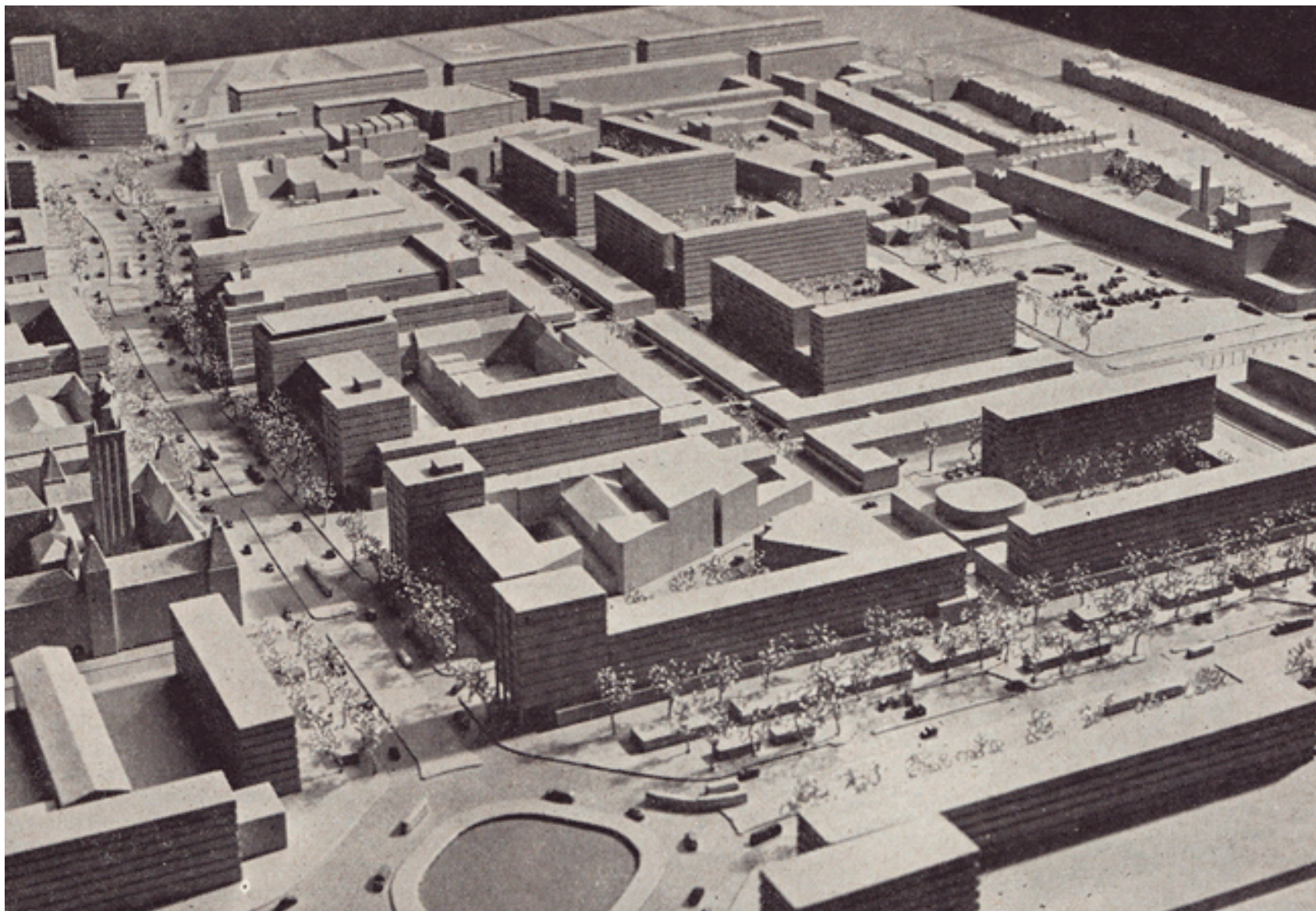
De toegangen tot de Kruiskade vanaf de Coolsingel en de Karel Doormanstraat zijn redelijk verstopt. Het bebouwingsbeeld achter deze entrees is laag in het centrale cluster met bioscopen. Op de tweede lijn en naar de randen toe staat hogere bebouwing (richting Weena, Coolsingel, Karel Doormanstraat). Cityhouse is de hoge uitzondering aan de Kruiskade zelf. Met een uitkragende eerste verdieping komt vanaf het maaiveld gezien de hoogbouw enigszins op de tweede lijn. Het gebaar met de uitkragende verdieping is aan de overzijde van de straat in het Crystal House herhaald, maar heeft daar als enig effect dat het volume van de laagbouw er onduidelijk van wordt. Halverwege wordt de Kruiskade onderbroken door

de doorlopende structuur van de Lijnbaan. De winkels zijn tegen de bioscopen aan gebouwd. Op de hoek van Kruiskade en Lijnbaan waren de entrees van Lumière en Thalia.

De architectuur van de Kruiskade is rijk en divers. Opvallend is de kunsttoepassing op de gebouwen (deels verdwenen) en de plastische uitwerking van de laagbouw aan de noordzijde van de Kruiskade: luifels, afgeronde volumes, uitkragende volumes, gelede volumes. De plinten zijn merendeels open en in gebruik als uitgaansgelegenheden (hotellobby, café, restaurant) of winkel (Lumière en Cityhouse). Op de tweede lijn staat de hoogbouw van Hilton, het Texaco-gebouw (Gebouw Weena) en Cityhouse (boven de uitkragende verdieping op de winkels). De zuidelijke wand bestaat uit de vooroorlogse volumes van Luxor en Central, Corso en op de hoek met de Lijnbaan de voormalige juwelier Van Iersel. Aan de overzijde van de Lijnbaan waren winkels, met op de hoek een Wienerwald-paviljoen en daarachter een parkeerterrein met expeditiestraat, dat door vijf lage paviljoens van de Kruiskade was gescheiden (nu: Crystal House). De hoek met de Karel Doormanstraat bestond uit de vierkante laagbouw van Martin's Tearoom (nu: Dreamhouse), vergelijkbaar met Rütecks, Meddens en Wienerwald).



Maquette van het gebied, ca. 1950. Laagbouw in het midden,
hoogbouw langs de rand. [SAR]



C. Cultuurhistorische waardering



Cultuurhistorische waardering	60
Kernwaarden	64



Kruiskade, met linksvoor Bioscoop Thalia, daarachter het Hiltonhotel en rechts bioscoop Corso, Hotel Central en het Luxortheater 1964. [SAR]



De Kruiskade is een belangrijke structuur in het Lijnbaankwartier, waarin de geschiedenis van Rotterdam herkenbaar en voelbaar is gebleven. Hier zijn sporen te vinden van de middeleeuwse ontginning van de Coolpolder, van de opkomst van Rotterdam in de negentiende eeuw, de groei en bloei rondom het Hofplein in het interbellum, het bombardement en de wederopbouwperiode. De Kruiskade is meer dan alleen een 'plek' in Rotterdam, het is ook een begrip, een 'merk' dat staat voor het culturele en nachtleven van de stad, zowel in de periode voorafgaand als na het bombardement.

De Kruiskade is cultuurhistorisch van waarde:

- als plek waar sporen van de ontwikkelingsgeschiedenis van de Coolpolder vanaf de ontginning in de Middeleeuwen tot nu hoe herkenbaar zijn gebleven;
 - als getuige van het bombardement, met name door de aanwezigheid van twee gebouwen die het hebben doorstaan (Luxor en Central);
 - als begrip in Rotterdam; de Kruiskade is een symbool voor de opkomst van cultuur en vermaak in de negentiende eeuw en de revival daarvan in de naoorlogse jaren. Vanaf midden jaren vijftig was het kwartet bioscooptheaters (Luxor, Corso, Thalia en Lumière) een van de eerste plekken in de verwoeste binnenstad die Rotterdammers gelegenheid tot ontspanning bood en een venster op de wereld opende.
 - als vroeg voorbeeld van het mondaine leven in de werkstad, zoals met de opzet en inrichting van Cityhouse, het Hiltonhotel en later (toen de grote ketens zich aan de Lijnbaan hadden gevestigd) de komst van 'high end' retail, geïnspireerd op de P.C. Hooftstraat in Amsterdam.
- als plek waar uiteenlopende ideeën en visioenen over de wederopbouw zijn te herkennen. De soms tegengestelde uitgangspunten hebben de straat een zekere rauwheid gegeven, passend bij Rotterdam.

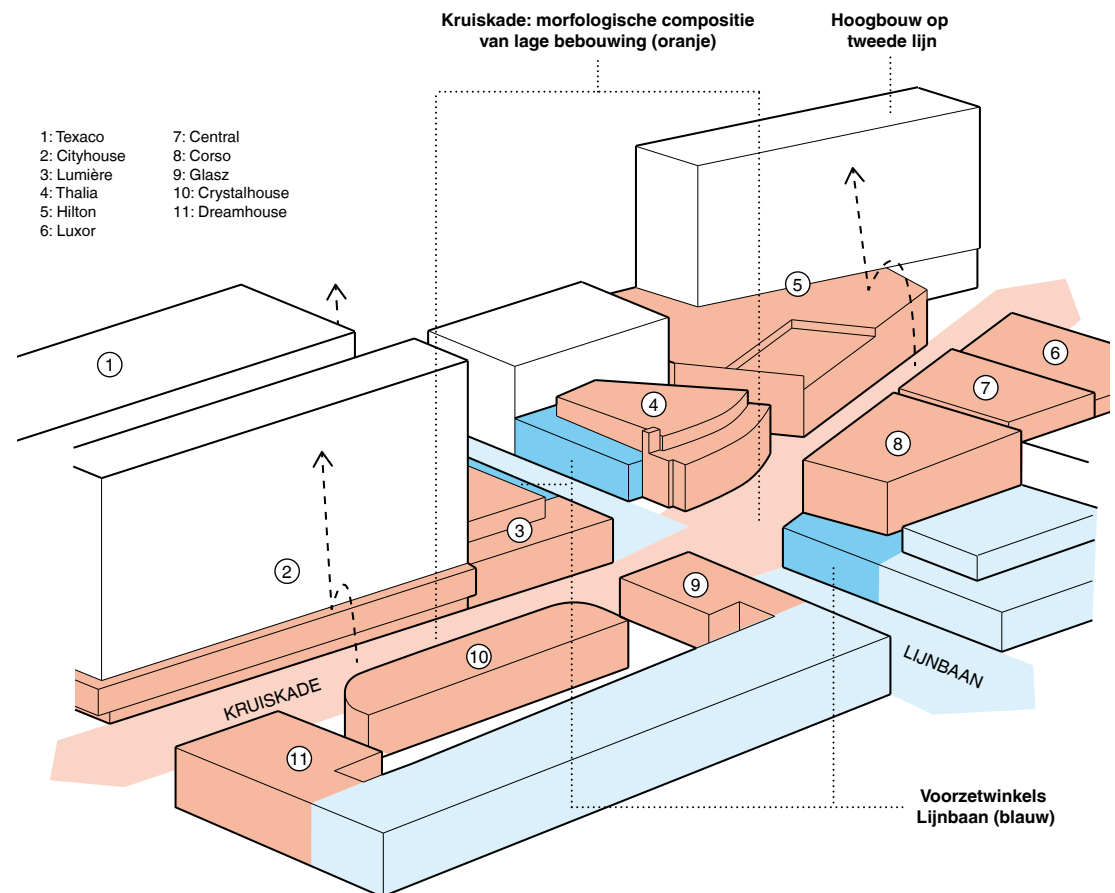


De Kruiskade is stedenbouwkundig interessant, omdat drie grote ensembles elkaar hier ontmoeten. De straat heeft een historische gelaagdheid, met een stedenbouwkundige diversiteit en conceptuele tegenstellingen.

Stedenbouwkundig is de Kruiskade van waarde:

- als voormalige ontginningsas uit de Middeleeuwen. Vanaf de Kruiskade en de Binnenweg werden de verkavelingssloten aangelegd.
- als stedenbouwkundig relict van het vooroorlogse Rotterdam; dit geldt met name voor het schuine gedeelte tussen Coolsingel en Lijnbaan, dat in de wederopbouwperiode niet kon worden recht gelegd omdat twee vooroorlogse gebouwen (Luxor en Central) gespaard dienden te blijven.
- als exemplarisch resultaat van de wederopbouw, die in een reeks grote ensemble gestalte kreeg. Aan de Kruiskade ontmoeten de ensembles van Coolsingel, Lijnbaan en het Weena elkaar. Sommige aansluitingen hebben een vanzelfsprekende uitwerking (bijvoorbeeld de hoek Lijnbaan-Kruiskade), andere aansluitingen gaven fricties (achterzijde Korte Lijnbaan naast de Kruiskade en Cityhouse).
- als centraal gebied in de luwte van Coolsingel, Karel Doormanstraat en Weena. Juist door een enigszins weggestopte ontsluiting vanaf Coolsingel en Karel Doormanstraat, kon de Kruiskade zich tot een interieur in de stad ontwikkelen dat een invulling kreeg met niche functies: uitgaan, hoogstedelijk wonen en luxe winkelen.
- als morfologische compositie van lage bebouwing: Martin's Tearoom (Dreamhouse), Lijnbaan, Lumière, Thalia, Corso en de plint van Hilton. Op de tweede lijn was hoogbouw: Hilton, het Texaco-gebouw, de Coolsingelwand. Het Cityhouse is de hoge uitzondering

aan de Kruiskade, waarbij de hoogbouw met architectonische middelen (uitkragende verdieping) min of meer op de tweede lijn is gebracht. De compositie wordt verbijzonderd door het gebruik van plastiek (afgeronde vormen, uitkragingen, luifels) en kunstwerken als verbijzondering van de noordelijke wand.



De architectuur van de Kruiskade laat de rijkdom en diversiteit van de wederopbouw zien. Cityhouse, Thalia en Hilton zijn monumenten uit de jaren vijftig, een van de belangrijkste perioden uit de lokale architectuurgeschiedenis. Daarnaast is de Kruiskade exemplarisch voor de reguliere wederopbouwarchitectuur en de eindeloze variaties met materiaal (beton, glas, staal, steen), kunst, plastic en maatsystemen waarmee zij gestalte kreeg.

Architectonisch is de Lijnbaan van waarde:

- vanwege het kenmerkende en gevarieerde beeld van de wederopbouwgebouwen,
- vanwege de uitzonderlijke gebouwen: Hilton, Thalia en Cityhouse.
- vanwege de overeenkomsten in schaal, plastic, verticale geleding en architectonische rijkdom, met name in de noordwand: Hilton, Thalia, Lumière (oorspronkelijke gevelindeling en -afwerking grotendeels verdwenen) en Cityhouse.
- als mini-ensemble van bioscooptheaters uit de wederopbouwperiode: Corso, Thalia en Lumière. Elk kreeg een andere uitwerking vanuit min of meer gelijke uitgangspunten. Samenhang ontstond door de opvallende entrees, (voorheen) de reclame en billboards, de grotere gesloten bouwvolumes die aan de Lijnbaan achter voorzetwinkels lagen en de toepassing van kunst in de gevels.
- vanwege de toepassing van de logica van de Lijnbaan in de 'voorzetwinkels' tegen de bioscopen aan: maatsysteem, onderscheid tussen de vrij indeelbare onderpui en de redelijk uniforme bovenpui, het gebruik van luifels, kleur, materiaal en de plaatsing van reclame.



Stedenbouwkundig is Lumière een sleutellocatie aan de Kruiskade, als onderdeel van verschillende ensembles tegelijk. Lumière is een van het kwartet bioscooptheaters van de Kruiskade, onderdeel van de winkelbebouwing aan de Lijnbaan en direct aangesloten op de voorzieningenplint van Cityhouse. Lumière paste binnen het concept voor het Hotelplan aan het Weena. De eigenheid van dit gebouw dat verder overal bij hoorde, lag met name in de overhoekse entree op de hoek Kruiskade-Lijnbaan en de voor een bioscoop uitzonderlijke transparante uitstraling.

Na verbouwingen in 1974 en 2004 resteert niet zoveel van het oorspronkelijke gebouw. De beide gevels aan de Lijnbaan (de expeditiestraat) zijn redelijk gaaf bewaard, maar weinig meer dan blinde gemetselde wanden. Ook het volume en het casco bleven herkenbaar, maar de interieurs en gevels zijn onherkenbaar verbouwd. Het gebouw is stedenbouwkundig belangrijk (volume, hoogte, oriëntatie op Lijnbaan en Kruiskade), maar vertegenwoordigt in zijn huidige staat geen bijzondere architectonische waarde.



De cultuurhistorische betekenis van de Kruiskade laat zich in vijf kernwaarden beschrijven. Hierbij gaat het om stedenbouwkundige en architectonische kenmerken en ontwerpprincipes die het gebied hebben gemaakt tot wat het is, alsmede om waarden die later zijn ontstaan door het gebruik. De kernwaarden duiden het karakter van de plek. Ze kunnen in de loop van de tijd anders worden ingevuld of veranderen. Het is denkbaar dat de kernwaarden in de toekomst opnieuw worden ingevuld of transformeren.

1. Historisch gelaagd en ruimtelijk divers

De Kruiskade is stedenbouwkundig en ruimtelijk opgebouwd uit verschillende structuren, tijdlagen en architectonische concepten. Het levert een sterke diversiteit en verhalen-dichtheid op. De dynamiek van al die tijdlagen en ensembles geeft de Kruiskade een grootstedelijke sfeer. Tegelijk zit er een duidelijk systeem in: laag en compact rondom de Lijnbaan en hoger en naar de randen toe (Karel Doormanstraat, Weena, Coolsingel).

2. Venster op de wereld

Vanaf het einde van de negentiende eeuw ontwikkelde de Kruiskade zich tot een venster op de wereld voor de Rotterdammers. In de Diergaarde konden ze zich vergapen aan de wonderbaarlijke natuur, het nabijgelegen station verbond hen met de buitenwereld, alle lijnen en stromen van Rotterdam kwamen samen op het Hofplein en de bioscooptheaters brachten de wereld binnen – in bewegend beeld en later ook met geluid. Na de oorlog bleef de Kruiskade een venster op de wereld met het kwartet bioscooptheaters. Via het luxe Cityhouse en Hilton kwam daar het mondaine leven bij. De recentere specialisatie van het gebied naar 'high-end retail' biedt de Rotterdammers opnieuw een venster op de wereld, ditmaal van mode en luxe merken.

3. Lasnaad tussen de grote ensembles

Verschillende grote stedenbouwkundige ensembles ontmoeten elkaar aan de Kruiskade: de Coolsingel (hoek Kruiskade-Coolsingel, Hilton), de Lijnbaan (Cityhouse, Lijnbaan, expeditiestraat van de Korte Lijnbaan, Karel Doormanstraat) en het Hotelplan Weena (Hilton, Texaco-gebouw, Cityhouse). Ertussen ligt een mini-ensemble van voormalige bioscopen, doorsneden door de Lijnbaan (inclusief 'voorzetwinkels' tegen de bioscopen aan). De stedenbouwkundige en ruimtelijke logica van de Kruiskade wordt sterk bepaald door de grenzen waar het ene ensemble ophoudt en het volgende begint. Tegelijk zijn er overlappen, waardoor enkele plekken bij verschillende ensembles horen. Zo is Hilton onderdeel van zowel de structuur van kopgebouwen langs de Coolsingel, als van de zuidelijke Weena wand met stedelijke voorzieningen. Ook het Cityhouse hoort bij die zuidelijke wand, maar is ook een bouwsteen van het Lijnbaanensemble. Lumière is onderdeel van de Lijnbaan en het theatercluster.

4. Staalkaart van Wederopbouw

Jarenlang was Rotterdam het bonkend hart van de wederopbouw in Nederland. Voor de Nederlandse architectuur van de jaren vijftig, zestig en zeventig was Rotterdam het belangrijkste centrum. Dat is terug te zien op de lijst van rijksmonumenten uit de wederopbouwperiode, waarin Rotterdam onevenredig zwaar is vertegenwoordigd. Tegelijk is veel van de wederopbouwarchitectuur de afgelopen decennia weer verdwenen en is de 'historische moderne stad' Rotterdam op nog maar weinig plekken in zijn samenhang te bewonderen. De Kruiskade is zo'n plek, waarin zowel uitzonderlijke architectuur (Hilton, Cityhouse, Thalia) als de kenmerkende architectuur van de wederopbouw (Lijnbaan, bioscopen) is te zien. Door de diversiteit van structuren en ensembles is het wederopbouwbeeld aan de Kruiskade ook divers, rijk en verrassend (kunst, plastiek, details).

5. Besloten wereld

Door de ligging op de tweede lijn ten opzichte van de grote stedenbouwkundige boulevards en ensembles (Coolsingel, Karel Doormanstraat, Lijnbaan) ontwikkelde de Kruiskade zich in de wederopbouwperiode in de luwte. Er ontstond een binnenwereld in het hart van de stad, voor de Rotterdamse 'insiders' en specifieke doelgroepen. In deze niche nestelde zich het uitgaansleven, dat de afgelopen twintig jaar geleidelijk vervangen werd door high-end retail.

- 1 Berens 2001, 90-91
- 2 Nieuwenhuis 1956, 167.
- 3 Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap 2009-A, 17-23
- 4 Gemeentearchief Rotterdam, archief ASRO, 'Nota van toelichting bij het gewijzigde plan voor de herbouw van de Coolsingel', 1947.
- 5 Meurs 2000, 226-241.
- 6 Mens 2007, 138-155.
- 7 Tijhuis 1995, 29-43.
- 8 Commissie waardestelling wederopbouw 1997, 13.
- 9 Nationaal Archief, 2.17.3Archief van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Centrale sector 1945-1981, inv nr 1737. Toelichting binnenstadsplan, verzameling 1946, volgnummer 37, o.w. nr 7365, 107.
- 10 Van Traa 1956.
- 11 Nationaal Archief, 2.17.3Archief van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Centrale sector 1945-1981, inv nr 1737. Toelichting binnenstadsplan, verzameling 1946, volgnummer 37, o.w. nr 7365, 130.
- 12 Stadsarchief Rotterdam, Archief Asro, 'Nota van toelichting bij het gewijzigde plan voor de herbouw van de Coolsingel', 1947.
- 13 Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap 2009-A, 36.
- 14 Van Traa 1953.
- 15 Van Embden 1946.
- 16 GAR, toegang 413 Adviesbureau Financiering Opbouw, inv. nr. 1200, Vergadering Centrale Opbouwbelangen en Dienst Stadsontwikkeling, 1950.
- 17 Verslag van een gesprek met S.J. van Embden op 16 juli 1980, uit: HNI, archief ODEE, inv. nr. d2378, 3.
- 18 HNI, archief ODEE, inv. nr. d2378, Bespreking Centrale Opbouwbelangen en Van Traa en J.T. Smits betreffende winkelwijk ten westen van de Coolsingel, 26 juni 1947.
- 19 HNI, archief BROX, inv. nr. 907.
- 20 Verslag van een gesprek met S.J. van Embden op 16 juli 1980, uit: Het Nieuwe Instituut, archief ODEE, inv. nr. d2378, 3.
- 21 SteenhuisMeurs 2013, 4.
- 22 Van Traa 1948.
- 23 Groosman 1983.
- 24 'Hoge woonflats verrijzen tussen Lijnbaan en Karel Doormanstraat. Project dat de binnenstad zal sieren', in: De Maasstad 12 (1956) 7, 221-225. 'Lijnbaancomplex - hoogtepunt van Rotterdams wederopbouw', Stedebouw 12 (1958)2, 11. 'Hoogen laagbouw rond de Lijnbaan: projekt van grootse allure', Stedebouw 10 (1956)12, 29-31.
- 25 Duiker 1930.
- 26 Van Tijen 1938.
- 27 Vrije Volk, 24 januari 1959.
- 28 'Rotterdam is straks vijf filmzalen rijker', Rotterdams Dagblad, 3 mei 1974.
- 29 Wim de Bruijn, Lumière schetsboek, Rotterdam 2004 [archief Manhave].

Bibliografie

- Hetty Berens, *W.N. Rose 1801-1877*, Rotterdam 2001.
- Van den Broek & Bakema, 'Winkelpromenade Lijnbaan', in: *Bouw* 8 (1953) 45, 864.
- Commissie waardestelling wederopbouw, *Het gebruik van de stad*, Rotterdam 1997 p 13
- Jan Duiker, *Hoogbouw*, Rotterdam 1930
- S. J. van Embden, *Het nieuwe hart van Rotterdam*, Rotterdam 1946.
- E.F. Groosman, 'Herinneringen aan Hugh Maaskant', in: *Bouw* 38 (1983) 19, 18.
- Jan Nieuwenhuis, *Mensen maken een stad*, Rotterdam, 1956.
- Noor Mens, *W.G. Witteveen en Rotterdam*, Rotterdam, 2007.
- Paul Meurs, *De moderne historische stad*, Rotterdam, 2000
- Herman Moskoviter, 'Maaskant: man van het grote gebaar', *Het Vrije Volk*, 17 september 1983
- E. Roelofsz, *De frustratie van een droom*, Rotterdam, 1989
- Michelle Provoost, *Hugh Maaskant, architect van de vooruitgang*, Rotterdam 2003
- C. van Traa, 'Rotterdam's nieuwe binnenstad', *Bouw* 3 (1948) 27, 206.
- C. van Traa, 'Rotterdams nieuwe winkelpromenade', *Bouw* 10 (1953) 41, 783- 788.
- C. van Traa, 'Tien jaar aanpassing en realisering van het Basisplan', *De Maasstad*, 12 (1956) 5, 104-109.
- SteenhuisMeurs, *Martin's Tearoom, Lijnbaan, Rotterdam. Cultuurhistorische analyse en waardestelling*, Schiedam 2011

SteenhuisMeurs, *Lijnbaan akkoord*, Schiedam 2013

SteenhuisMeurs, *Cityhouse, Rotterdam. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling*, Rotterdam en Paterswolde, 2017.

SteenhuisMeurs, *Jan Evertsenplaats, Rotterdam. Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling*, Rotterdam en Paterswolde, 2018.

W. van Tijen, 'Twee hoge woongebouwen in Rotterdam', *de 8 en Opbouw*, 1938 nr. 11, 105

W. van Tijen en H.A. Maaskant, *Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam*, Rotterdam 1941

Annet Tijhuis, 'Vergeten stadsbeelden', in: G. Andela en C. Wagenaar (red.), *Een stad voor het leven*, Rotterdam 1995, 21-58

Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap, *De Lijnbaan. Cultuurhistorisch kader voor transformatie*, 2007

Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap, *Laurenskwartier, cultuurhistorische verkenning*, Schiedam 2007

Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap, *Coolsingel, cultuurhistorische analyse en verkenning*, Schiedam 2009-A

Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap, *Coolsingel, Luxorblok: referentiekader voor herontwikkeling*, Schiedam 2009-B

Urban Fabric / Steenhuis stedenbouw-landschap, *Coolsingel, Hiltonblok: referentiekader voor herontwikkeling*, Schiedam 2009-C

Lara Voerman en Johanna van Doorn, *Weena-Hofplein Rotterdam, cultuurhistorische verkenning*, 2021.

Geraadpleegde archieven

Het Nieuwe Instituut, Rotterdam
Nationaal Archief, Den Haag
Stadsarchief, Rotterdam

Afkortingen

NIMH Nederlands Instituut voor Militaire Historie
SAR Stadsarchief Rotterdam

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs in opdracht van Manhave en Vorm.

Projectteam SteenhuisMeurs:
Dr. ir. Paul Meurs, Vita Teunissen MSc MA

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde

