



STEENHUISMEURS

CITYHOUSE ROTTERDAM

CULTUURHISTORISCH ONDERZOEK &
WAARDESTELLING



“Wanneer de grote lijnen, die nodig zijn, getrokken worden met kracht, waarachtigheid en warmte, zal het voor allen een geluk zijn te werken áán en te wonen ín het nieuwe Rotterdam.”

Van Tijen en Maaskant, 1941, p. 97



INHOUD

INLEIDING	07
MONUMENTENOMSCHRIJVING	08
	09
CULTUURHISTORISCHE WAARDENKAART	
1. HISTORISCHE CONTEXT	10
1.1 CITYHOUSE ALS ONDERDEEL VAN DE LIJNBAAN	10
1.2 CITYHOUSE VAN MAASKANT	14
1.3 CITYHOUSE ALS 'COMMUNITY'	18
1.4 CITYHOUSE PERMANENT IN VERANDERING	20
2. KERNWAARDEN	26
3. WAARDERING	28
NOTEN EN BRONNEN	38
COLOFON	39



INLEIDING

Het Cityhouse werd in 1958 gebouwd door bouwbedrijf Manhave (tot halverwege de bouw in samenwerking met bouwbedrijf Kruidhof) naar ontwerp van de bekende Rotterdamse architect H.A. Maaskant. Dit gebouw, een rijksmonument, is een van de meest beeldbepalende onderdelen van het Lijnbaanensemble – en tegelijk een aantrekkelijke woon-, werk- en winkellocatie. Maaskant zette met Cityhouse de toon voor de rest van de, nog te bouwen, woonflats van de Lijnbaan. Het ‘hoogbouwcentrum’ met een bouwhoogte van veertien lagen vormde destijds een radicaal contrast met de schaal van de omgeving. Het project werd na oplevering vooral geroemd om haar omvang, ‘grootse allure’, haar betekenis als ‘hoogtepunt van de Rotterdams wederopbouw’ en om het ‘spectaculair staaltje van ondernemingszin en teamgeest’¹. Het Cityhouse onderscheidde zich van de rest door niet monofunctioneel te zijn. Met een functiemenging van wonen, kantoren en winkels vormde het een vitaal stukje stad in één complex.

Bij de cultuurhistorische analyse van een rijksmonument is

het steevast de vraag hoe de waarden in onze tijd leesbaar en betekenisvol kunnen blijven en toch de nieuwe tijd en een nieuw gebruik toegelaten kunnen worden. Dat vergt duidelijke keuzes (wat is werkelijk essentieel?) en een scherpe analyse van het gebouwconcept en de ruimtelijke opbouw van het ensemble. Wanneer de logica van een gebouw duidelijk is (ontwerpprincipes, kernwaarden), kunnen nieuwe ingrepen daarop verder bouwen. Bij het Cityhouse zal deze benadering ook van toepassing zijn. Het is een indrukwekkend voorbeeld van een tot in de details doorgevoerd ontwerp door Maaskant. Dit kan gemakkelijk tot de conclusie leiden dat alles onmisbaar is – waarmee de continuïteit en dynamiek van het gebruik in de knel kunnen komen. Door de nadruk te leggen op het ontwerpconcept kan worden gezocht naar de ruimte voor (gepaste) verandering in dit rijksmonument en kan nieuwe gebruiks- en architectonische waarde ontstaan.

Dit cultuurhistorisch onderzoek is bedoeld om te komen tot een waardering van het Cityhouse en (vanuit

cultuurhistorisch perspectief) aanbevelingen te doen voor de ontwikkelingen in en rondom het complex. Het eerste hoofdstuk biedt een overzicht van de historische ontwikkeling in vier thema’s waarmee het Cityhouse zowel in relatie tot de grotere context (Lijnbaanensemble en rest van de stad), als binnen zijn eigen kwaliteiten wordt getypeerd. In het tweede hoofdstuk vatten we de essentie van het monument samen aan de hand van de vier thema’s van hoofdstuk 1. Het derde hoofdstuk bevat een waardering van het gebouw, in de vorm van een beschrijving met waardekaarten volgens de richtlijnen van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van eerder onderzoek van ons bureau naar de Lijnbaan als geheel en naar afzonderlijke winkelpanden en Martin’s Tearoom.

SteenhuisMeurs, oktober 2017

¹ 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. ‘Hoog- en laagbouw rond de Lijnbaan: project van grootse allure’, Stedebouw 10 (1956)12, 29-31

MONUMENTENOMSCHRIJVING

RIJKSDIENST VOOR HET CULTUREEL ERFGOED

Inleiding

GALERIJFLAT “City house” aan de noordzijde van de Kruiskade in het gedeelte tussen de Karel Doormanstraat en de Lijnbaan naar ontwerp van H.A. Maaskant. Het City house onderscheidt zich van de andere Lijnbaanflats door een wat luxueuzere opzet en eigen gevelschema en detaillering, waarin verder zowel in opzet als materiaalgebruik een sterke verwantschap bestaat met de andere woonschijven in het ensemble. Deze afzonderlijk aan een straat gesitueerde galerijflat is uitgevoerd in 1955-1958 binnen het stedenbouwkundig deelplan voor de wederopbouw van de stadskern in modernistische trant en vormt een onlosmakelijk onderdeel van het totale Lijnbaanensemble. De flat maakt deel uit van de dwarse schijfvormige ruimtelijke accenten die het Lijnbaangebied markeren en het de unieke stedenbouwkundige karakteristiek geven. De achterzijde van de flat wordt ontsloten door een expeditiestraat tussen Karel Doormanstraat en Lijnbaan, de Lijnbaanhof. Het aan de oostzijde aansluitende volume (tot winkels verbouwde voormalige bioscoop Lumière) behoort niet tot de van rijkswege beschermde onderdelen van het ensemble.

Omschrijving

GALERIJFLAT van oorspronkelijk 121 appartementen, verdeeld over twaalf woonlagen op een onderbouw bestaande uit een uitkragende verdieping met kantoorruimten, waaronder een teruggerooide begane grondlaag met winkelruimten. In de naar de straat gerichte zuidgevel zijn de winkels voorzien van -thans voor een deel

vervangen maar oorspronkelijk glazen- winkelfronten. De aan de zuid- en westzijde uitspringende kantoorverdieping is omlopend voorzien van een transparante vensterstrook met regelmatige onderverdeling (thans vernieuwd). Doorgaande betonbanden in de gevel van de flat benadrukken de toepassing van gewapend betonvloeren in de constructie van het gebouw. Kenmerkend is verder de afwisseling van lange horizontale lijnen van de galerijen (noordgevel) en de onderbroken verticale lijnen van de beglaasde balkons. Het karakter van de zuidgevel en de kopgevels van de flat wordt bepaald door de ritmische werking van uitspringende balkons die worden afgewisseld met glaspartijen. De smalle balkons hebben een scheluwe grondvorm waardoor de diagonale belijning voor een sterke plasticiteit van de gevel zorgt. Alle balkons zijn uitgevoerd met roosterbalustrades en uniforme glazen windschermen. De entreeportieken van de woningen aan de galerijen zijn steeds iets teruggedragen, evenals de balkonpuilen in overige gevels, en hebben in veel gevallen ook glaspanelen als windschermen, die verticale en diagonale banen in de gevels vormen. De gevelpuilen van de woningen zijn voorzien van een onderverdeling met zwarte horizontale glaspanelen in de borstweringen. Aan de westzijde in beide langsgevels een naar boven doorgaande verticale zone met uitspringende raampartijen, waarachter het inpandige trappenhuis met liften schuilgaat. Op het dak wordt deze zone geaccentueerd door de dakopbouw met lifthuis. Aan de noordzijde wordt het oostelijke uiteinde van de gevel beëindigd door een uitspringend (nood) trappenhuis. De gesloten muurvlakken, die de langsgevels aan weerszijden ter plaatse van de hoekappartementen beëindigen, zijn uitgevoerd in gele verblendsteen, zoals

elders in het ensemble is toegepast. Voor het overige gelden de algemene kenmerken zoals aangegeven in de complexomschrijving. De woonlagen bevatten praktisch ingedeelde, voor de bouwtijd relatief grote twee- en drie- (en vier-) kamerwoningen, die ontsloten worden vanaf de doorgaande galerijen via licht teruggerooide entrees.

Waardering

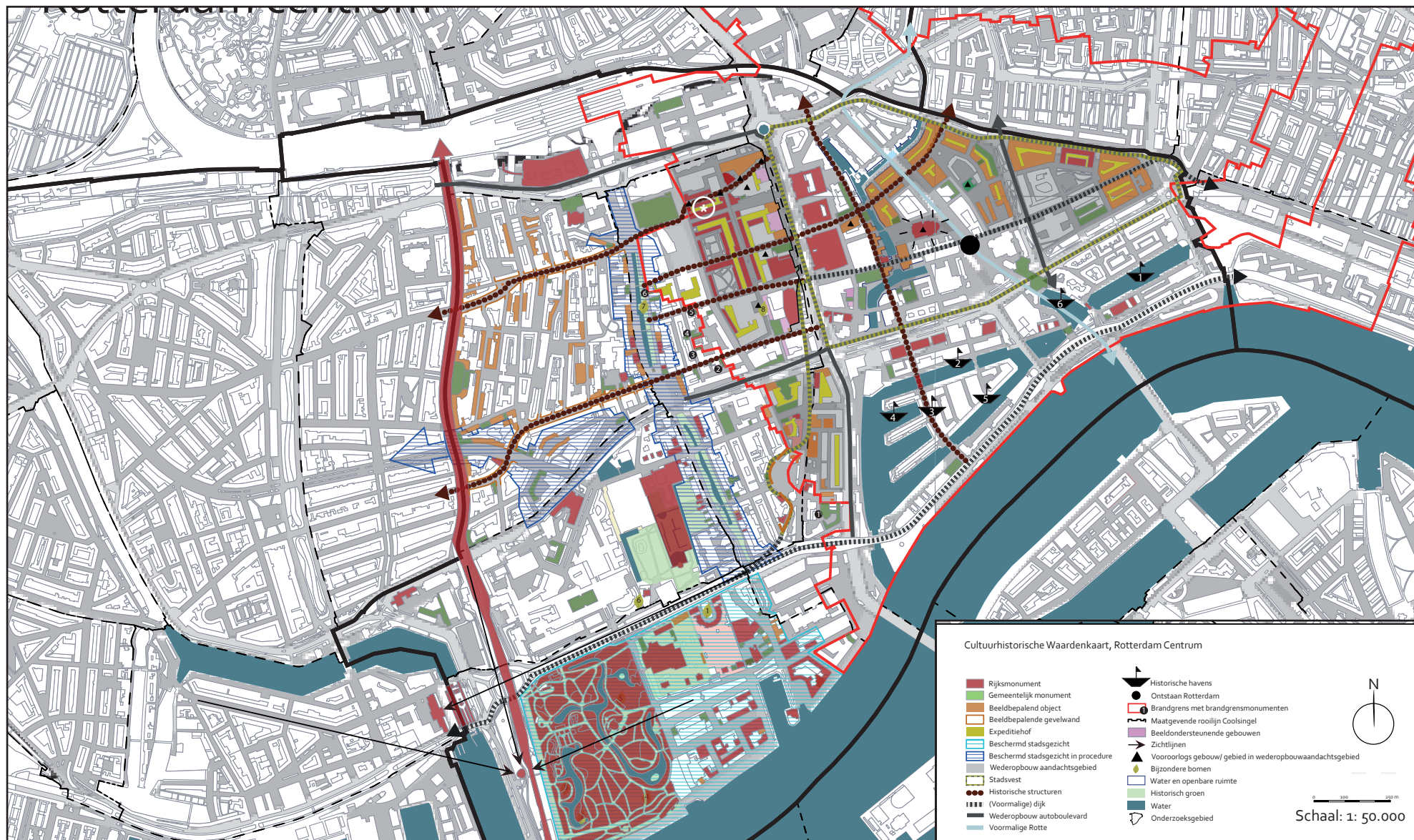
De GALERIJFLAT “City house” is van algemeen belang als essentieel toonbeeld van de Wederopbouwperiode 1940-1958 vanwege de cultuurhistorische, architectuurhistorische en stedenbouwkundige waarde:

- als onderdeel van het ensemble en individueel is de flat van belang als vroeg en relatief gaaf bewaarde uiting van grootstedelijk wonen in hoogbouw, met ruimte voor licht, lucht en groen en met directe aansluiting op het culturele leven in de binnenstad;
- als onlosmakelijk onderdeel van het Lijnbaanensemble wegens de innovatieve waarde als samenhangend citycluster met een gedifferentieerde open en orthogonale aanleg van familiale bouwvolumes gericht op maximale bezonning, vrije uitzichten en doorzichten;
- vanwege de hoogwaardige esthetische kwaliteit van de architectuur die zich onder meer uitdrukt in een meesterlijke uitwerking van de repeterende toepassing van standaardelementen en de plastische werking van de ritmische uitstekende balkons aan de straatzijde;
- vanwege de bijzondere betekenis als onderdeel van het stedenbouwkundig ritme van dwarse accenten dat het gebied markeert.

CULTUURHISTORISCHE WAARDENKAART

GEMEENTE ROTTERDAM

★ LET OP! CRYSTAL HOUSE IS - IN TEGENSTELLING TOT WAT OP DE KAART IS AANGEGEVEN - GEEN RIJKSMONUMENT.



[Gemeente Rotterdam, 2012, <https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/onderzoeken-monumenten/CH-Waardenkaart-Centrum.pdf>]

1. HISTORISCHE CONTEXT

1.1 CITYHOUSE ALS ONDERDEEL VAN DE LIJNBAAN

De Lijnbaan werd kort na de Tweede Wereldoorlog bedacht als een autovrij winkelgebied, op dat moment uniek in Europa. De sfeer was die van een ‘interieur’ van de stad, met achterliggende hoge woongebouwen die voor een gevoel van stedelijkheid zorgden. Het ontstaansproces kenmerkte zich door een intensieve wisselwerking van ideeën tussen verschillend publieke en private partijen. Het Lijnbaanensemble heeft dan ook meerdere geestelijk vaders: het ASRO (Adviesbureau Stadsplan Rotterdam), de winkeliers en architectenbureau Van den Broek & Bakema. De noodwinkels die direct na het oorlogsbombardement van 1940 werden gebouwd, werden onbedoeld het prototype voor de Lijnbaan. Hier werden voor het eerst straten gebouwd met alleen winkels, en dus zonder woningen.

ONTSTAANSPROCES: WAT IS DE IDEALE WINKELSTRAAT?

De gemeentelijke ontwerpdienst (ASRO) en de winkeliers hadden in de periode 1943-1947 ieder een eigen voorstelling van hoe de meest aantrekkelijke winkelstraat er na de oorlog uit moest komen te zien. De denkbeelden liepen aanvankelijk sterk uiteen. De winkeliers zagen hun in de oorlog verwoeste zaken het liefste terugkeren in een smalle winkelstraat, zoals ze die kenden uit het vooroorlogse centrum. Alle succesvolle winkelstraten, in binnen- en buitenland, waren nu eenmaal smal en hoog: Old Bond Street in London en de Kalverstraat in Amsterdam. Omdat de vooroorlogse winkelstraten in Rotterdam allemaal in oostwest-richting liepen (Hoogstraat, Meent, Binnenweg), wilden de ondernemers deze oriëntatie ook in de nieuwe situatie. De belangrijkste wens van de winkeliers was het afzien van investeringen in woningen boven winkels. Ze stopten hun geld liever in het aanleggen van voorraden. Een goede bereikbaarheid voor zowel

voetgangers als autoverkeer was een vereiste. Het ASRO wilde het idee van de vooroorlogse winkelstraat het liefste loslaten en kwam met een plan dat op vrijwel alle fronten verschilde van de ideeën van de winkeliers. De nieuwe winkelstraat kreeg het karakter van een hoogstedelijk winkelgebied. Hoogbouw was een cruciaal onderdeel van deze visie voor een metropolitaans winkelcentrum. Een sterke clustering van winkels was een belangrijke eis voor de aantrekkingskracht van het gebied, net als een continue winkelfront. De ultieme moderne winkelstraat was breed met voldoende licht en aantrekkelijk voor voetgangers. Dit laatste werd zo ver doorgevoerd dat de gemeentelijke ontwerpers gemotoriseerd verkeer volledig uit het winkelgebied wilden verbannen.

GEEN COMPROMIS MAAR EEN COMPOSITIE

De uiteenlopende en vaak tegenstrijdige eisen van de verschillende partijen leidden niet tot een compromisoplossing, maar tot een zorgvuldig gecomponeerd stadsdeel. In de archieven is een interview met S.J. van Embden, vanaf 1945 adjunctdirecteur voor de Wederopbouw van Rotterdam, bewaard. Het vond plaats in 1980. Op de vraag hoe het idee van de Lijnbaan ontstond antwoordde Van Embden: ‘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 toch 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, blijkbaar 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.”¹

DEFINITIEVE PLANNEN

In 1950 waren de definitieve plannen voor het gebied gereed. 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 straatbreedte van 18 meter was ingegeven door de noodzakelijke hoeveelheid infrastructuur van buizen, leidingen en riolering. Bovendien gaf het de mogelijkheid om de straat in te richten 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.

¹ Verslag van een gesprek met S.J. van Embden op 16 juli 1980, uit: Het Nieuwe Instituut, archief ODEE, inv. nr. d2378, 3



De Kruiskade voor de Tweede Wereldoorlog, omstreeks 1920 [eigen collectie]
Noodwinkels aan de Mathenesserlaan, omstreeks 1940 [eigen collectie]

Het Lijnbaanensemble net na oplevering, omstreeks 1960 [eigen collectie]

De kracht van de Lijnbaan lag nu juist in haar noviteit, een "open-air systeem" vergelijkbaar met een permanent tentoonstellingsterrein.

HET LIJNBAANCONCEPT: DE BOUWDOOS

Het Lijnbaanensemble vormt een sterke eenheid waarin zowel de wensen van de winkeliers als van ASRO een plek hebben gekregen. In hoofdlijnen bestaat de structuur van het ensemble uit vier elementen:

1. Lijnbaan: een lange noord-zuidas die het centrale oriëntatiepunt vormt van het gebied. De Lijnbaan is bedoeld als lineaire versie van het traditionele centrale marktplein
2. Korte Lijnbaan: de zichtlijn op het Stadhuis, dat werd gezien als centrumpunt, haaks op de Lijnbaan.
3. Karel Doormanstraat: as evenwijdig aan de Lijnbaan, een afwisseld beeld met hoogbouw (met overhoeks georiënteerde koppen) en laagbouw (winkelplinten).
4. Rijgdraden (Aert van Nesstraat en Van Oldenbarneveldstraat): oost-west straten, verbinding tussen het 19e eeuwse stadsweefsel ten westen en het 20e eeuwse blokstructuur ten oosten.

De Lijnbaan is een samenstel van twee ruimtelijke composities, namelijk het winkelcentrum en het woongebied. Het winkelcentrum werd ingericht als kleinschalig verblijfsgebied met een hoogwaardige openbare ruimte, dat via gestileerde stadspoorten bereikbaar was. De winkels waren opgebouwd uit een modulair bouwsysteem en hadden, door de luifels, een sterke samenhang. Onder de luifels hadden winkeliers de vrijheid om de puien naar eigen inzicht in te delen. De expeditiestraten bevonden zich aan de achterzijden van de winkels. Het wonen kreeg een plek in hoogbouw rond open hoven. Waar het winkelgebied zich kenmerkte

als 'kleinschaligheid in drukte', moesten het karakter van woonhoven juist 'grootschaligheid met luwte' worden. Elk woonhof moest bestaan uit hoogbouw aan de noord- en oostzijde (13 respectievelijk 9 lagen), laagbouw aan de westzijde (2 lagen op een winkelplint) en open ruimte aan de zuidzijde. Hierdoor ontstond een luwe, bezonde ruimte in de stad.

HOOGBOUW MET MAASKANT ALS SUPERVISOR

In totaal bestond het plan uit tien bouwblokken voor woningbouw. Acht konden direct gebouwd worden. Voor de bouw van de overige twee diende gewacht te worden op de sloop van het Coolsingelziekenhuis.

In 1954 kreeg architect Hugh Maaskant de opdracht de eerste flat te ontwerpen. Deze flat vormde het meest noordelijke blok van het ensemble en werd het Cityhouse genoemd. Het is niet precies duidelijk wie de opdrachtgever was. Op de bouwtekeningen staat beleggingsmaatschappij Milders vermeld als principaal en Manhave & Kruidhof als aanvragers. Volgens Steven Manhave, directeur en kleinzoon van de toenmalige directeur, was Milders niet betrokken bij dit project. Het was Manhave die samen met Kruidhof de flat bouwde en in eigendom had. Kruidhof trok zich halverwege de bouw terug. Manhave bleef over en is nog steeds eigenaar van het complex. Voor de overige geplande flats ten westen van de Lijnbaan dienden zich institutionele beleggers aan (Olveh, Nillmij, Philips en Nationale Levensverzekering Bank N.V.). Naar aanleiding van de opdracht aan Maaskant besloot de Dienst Stadsontwikkeling dat alle woonflats architectonisch een zekere eenheid moesten vormen. Maaskant werd aangesteld als supervisor om dit te waarborgen. Interessant is het verschil tussen enerzijds het Cityhouse en anderzijds de flats van A. Krijgsman (Joost Banckertsplaats) en H.D.

Bakker (Jan Evertsenplaats). Door de positionering van de Korte Lijnbaan op de as van het stadhuis, was er aan de zonzijde van het Cityhouse geen plek voor een groen plantsoen. Hier kwam de expeditie van de Lijnbaanwinkels en een pleintje (later bebouwd met het Crystal House). De hof aan de noordzijde van het Cityhouse is in de stedenbouwkundige studies van eind jaren veertig gevuld met plein, laagbouw, een theater, e.d. en heeft niet direct toegevoegde waarde voor het woonmilieu (aan deze zijde zit bovendien de galerijontsluiting). Het verschil in de stedenbouwkundige inbedding is altijd gebleven. Cityhouse heeft een stedelijke footprint (winkels en kantoren), de flats van Krijgsman en Bakker hebben een ontsluiting vanuit de expeditiestraten en een oriëntatie op de groene hoven, en ademen daardoor een meer suburbane sfeer. Binnen het grote gebaar van het Lijnbaanensemble hebben subtiele verschillen ertoe geleid dat de woonmilieus uiteenlopen: wonen in het park (bij de Lijnbaanhoven) en stadswonen (in het Cityhouse).

De stedenbouwkundige rol van de flats strekt verder dan alleen de Lijnbaan. De flats versterken de samenhang van dit deel van het centrum, doordat ze van ver zichtbaar zijn en als een rij 'boekensteunen' de winkels en woningen ordenen.² Dat effect wordt versterkt doordat Central Post aan het Delftseplein (het voormalige Stationspostkantoor) in hetzelfde stramien is geplaatst als het Cityhouse.

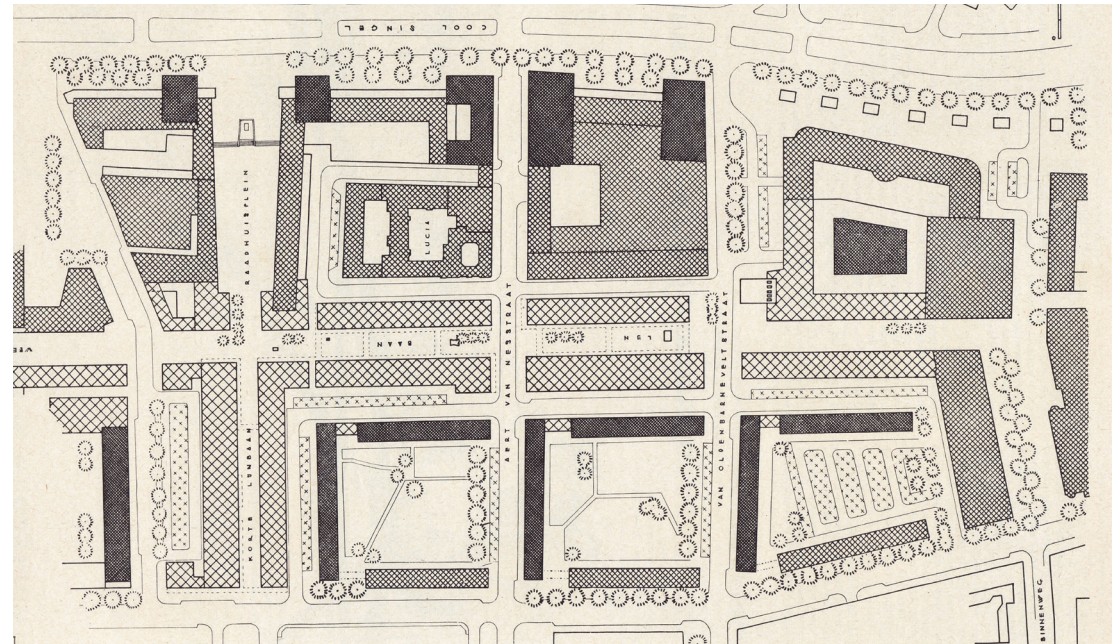
KRUISKADE: AANHECHTING MET DE STAD

Voor de afsluiting van de Lijnbaanzone en de aanhechting met de stad zijn vanaf 1955 verschillende aparte panden gebouwd. Een niet onbelangrijk deel van elk ontwerp werd besteed aan het aanpassen van deze gebouwen aan het strakke ontwerp van de Lijnbaanwinkels. De directe

2 Crimson, 2014, p. 68

zijde van de Karel Doormanstraat werd de Korte Lijnbaan afgesloten door Martin's Tearoom met een twee meter uitkragende verdieping. Aan de overkant van Cityhouse werden in 1959 vijf paviljoenwinkels gebouwd op een 'trottoireiland' met parkeerplaatsen. De paviljoens waren eveneens een ontwerp van architect Maaskant en werden gebouwd door Manhave's Bouwbedrijf. Eenheid in het straatbeeld werd verkregen door de vijf paviljoens een gezamenlijke luifel te geven. Maaskant ontwierp ook het straatbeeld van deze zijde van de Kruiskade, waar de winkels werden onderbroken door 'pergola's met een boom als centraal punt en een versiering van bloembakken, die

3 in: Vrije Volk, 24 januari 1959



Plankaart van het Lijnbaanensemble [Bouw, 1953, p784]

SUPERVISOR MAASKANT

Voor de woningbouw van het Lijnbaanensemble heeft het ontwerp van Maaskant voor het Cityhouse de toon gezet. Maaskant werd door de Stedenbouwkundige Dienst gevraagd om supervisor te worden, met als doel om architectonisch een zekere eenheid te bereiken in de woongebouwen. Dit kwam erop neer dat de andere gebouwen zich moesten voegen naar de standaard die met het Cityhouse werd gezet. Volgens architect Groosman (destijds werkzaam bij Maaskant) werd de samenhang gezocht in 30cm dikke banden (in de gevels, ter hoogte van de vloeren), roomkleurige verblendsteen, witte puien en glimmend zwarte glazen borstweringen – en mochten (wat betreft Maaskant) de architecten verder hun gang gaan. Het Cityhouse kreeg binnen deze uitgangspunten een rijke, strakke en precieze uitwerking. Opvallend genoeg vormde Cityhouse gelijk een uitzondering op de andere woonflats. Zo maakt de flat geen onderdeel uit van een groen hof maar staat het op zichzelf. Daarnaast bestaat de flat niet alleen uit woningen, maar uit een menging van functies (wonen, kantoren en winkels).

DOORSNEDE CITYHOUSE

Het Cityhouse heeft een afleesbare opbouw: een plint met winkels, een uitkragende tussenlaag met kantoren en een hoogbouw met appartementen. De winkels kregen een dubbele hoogte met aan de achterzijde entresols. Dit leverde extra hoge etalages op en ruimte voor opslag aan de achterzijde. De woningen werden aan de achterzijde - via galerijen - ontsloten en hebben aan de voorzijde een balkon.

PLATTEGRONDEN CITYHOUSE

Schema's van de plattegrond laten zien dat Maaskant een

glasheldere compositie voor ogen stond: een skelet met wanden om de zeven meter en verdraaide koppen. De gehele kop aan de Karel Doormanstraat werd ingericht als entreeruimte voor bewoners met een ruim opgezette trap, twee liften en een balie naar de naastgelegen kiosk. Daarnaast kwamen, in een extra volume, gezamenlijke bergingsruimten voor fietsen en kinderwagens en een installatieruimte. De woningen waren vanuit het centrale trappenhuis ontsloten via galerijen. De kantoren hadden een eigen entree met trappenhuis aan de Kruiskade.

GEVELS CITYHOUSE

De winkelplint bestond uit zwarte leisteen, stalen puien en een horizontale band van zwart marmorite. Aan de achterzijde bevonden zich op de begane grond garagedeuren (strobanddeuren). De gevel van de kantoren bestond grotendeels uit stalen puien afgewisseld met wit marmorite en glazen jaloezieën. De gevels van de hoogbouw erboven waren opgebouwd uit roomkleurige verblendsteen afgewisseld met horizontale banden van geverfde beton. Daartussen bevonden zich de woningpuien van zwarte marmerite, stalen taatsvensters (voor- en zijgevels en trapportaal, houten kozijnen (t.p.v. balkons en achtergevel) en bruut draadglas. De balkon- en galerijen waren opgebouwd uit een combinatie van 'wema' roosters, bruut draadglas en blankglas. De materialisering van de gevels lijkt sterk op die van flatgebouw Groenendaal in Rotterdam die in dezelfde periode werd ontworpen door Maaskant.

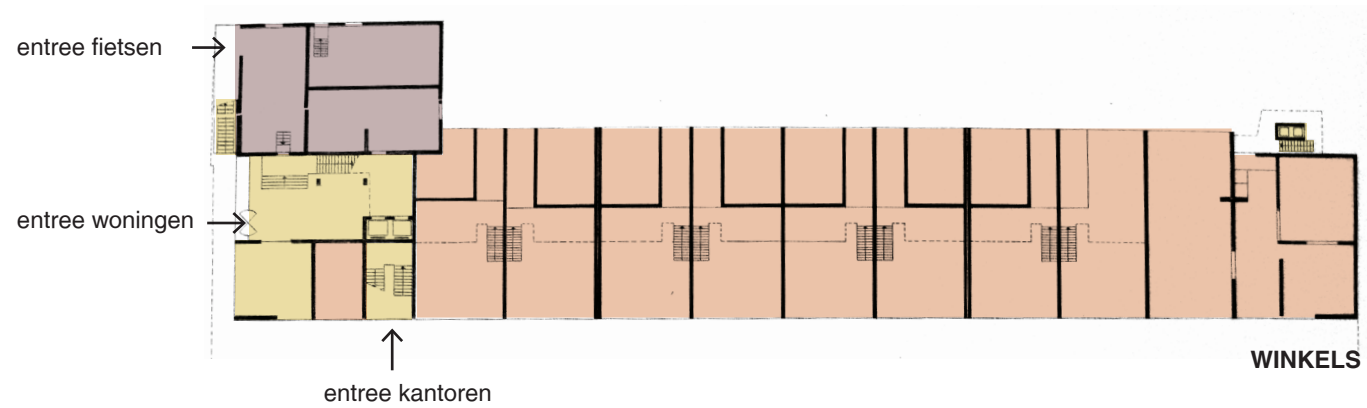
Opvallend aan het gevelontwerp zijn de contrasten: tussen plint en hoogbouw (door de uitkragende eerste verdieping), tussen de verdraaide koppen en het lijf en tussen de voor- en achterzijde (lange galerijen versus de afgeschuinde individuele balkons). Met deze bijzondere details bereikte

Maaskant een sterke plastische en grafische uitstraling van het blok als geheel, waarbij het grote gebaar steeds leidend is. Net als in de plattegrond, oogt ook het gevelschema van Maaskant uiterst eenvoudig. Het zijn de lange galerijen aan de achterzijde en de individuele balkons aan de voorzijde die het stramien van de gevels bepalen. Maar juist in die eenvoud schuilt de kracht. Maaskant weet alle functionele onderdelen in te zetten voor een krachtig architectonische beeld zonder dat hij daar verdere verfraaiing voor nodig heeft. Waar een noodtrappenhuis vaak de sluitpost is op de begroting en afbreuk doen aan het beeld, weet Maaskant ook dit onderdeel in te zetten als krachtig architectonische element. Hetzelfde geldt voor de dakopbouw met uitkragend dak en voor de trap naar de fietsenberging op de entresol aan de Karel Doormanstraat (inmiddels verdwenen). Het levert een ongecompliceerd beeld op zonder verrommeling. In het oorspronkelijke ontwerp bevindt zich onder de uitkragende kantoorverdieping op de hoek van de Karel Doormanstraat een winkelluifel met bronzen rand. Het is onduidelijk waarom de luifel niet is opgehangen; zeker omdat de bevestigingspunten voor luifel wel gemaakt zijn.

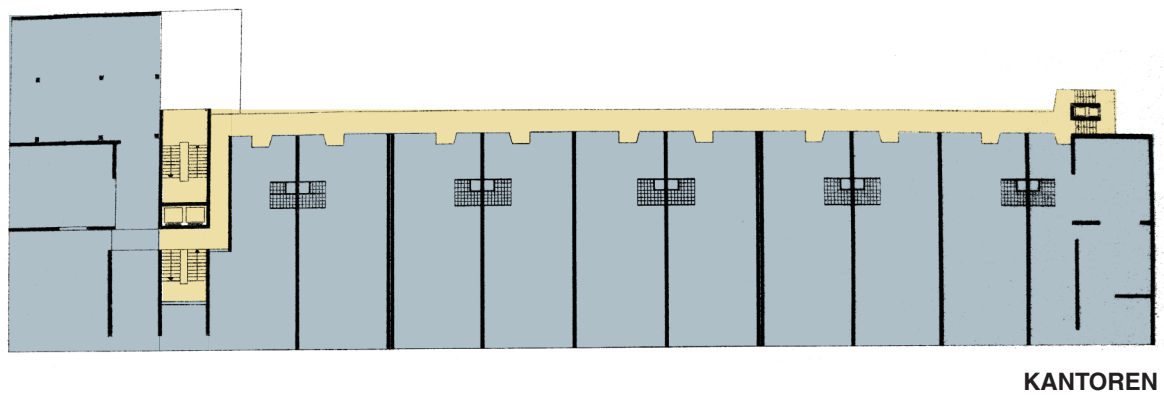
WONINGPLATTEGRONDEN CITYHOUSE

Maaskant was een architect van het grote gebaar, maar ging daarbij niet voorbij aan de kleinere schaal die bepalend is voor de beleving van de bewoners. Dit komt tot uiting in de materialisering en detaillering van de woningen. Zo is er in het ontwerp aandacht voor de overgang van gemeenschappelijke ruimte naar privéruimte. Dit is zichtbaar in de terugliggende entree met stoep van elke woning en de verbreding van de galerij op die plaats. Daarnaast is elk balkon voorzien van een bloembak.

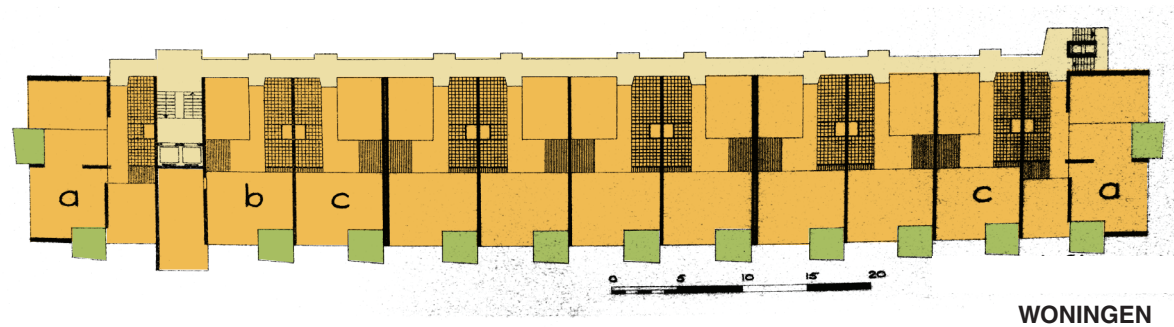
BG



1E



3E - 13E



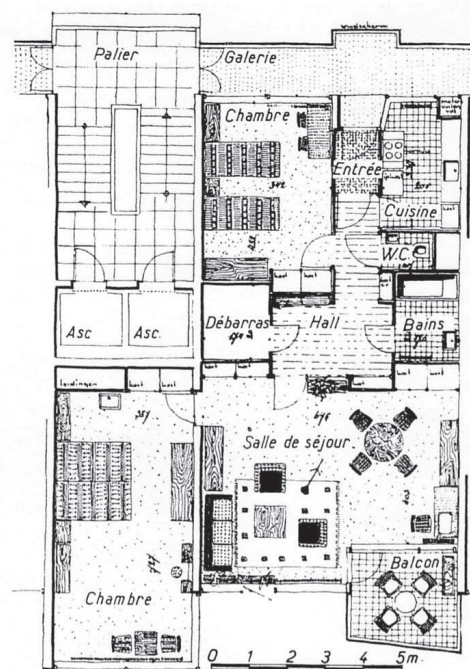
WONEN IN DE GROTE STAD

Maaskant begon zijn loopbaan in samenwerking van de bekende architect Van Tijen in het midden van de jaren dertig. In die periode stond het 'wonen in de grote stad' centraal in de internationale discussies onder architecten. Een belangrijk onderdeel van die discussie is het wonen in hoogbouw, een relatief nieuwe typologie die dankzij een skelet van gewapend beton mogelijk werd. Maaskant en Van Tijen leverden in 1938 een belangrijke bijdrage aan deze discussie met het ontwerp voor hoogbouw aan de Kralingse Plas. Tussen de galerij en de individuele balkons bevinden zich de woningen met ruime woningbrede woonkamers, voorzien van een kleine, functionele keuken, een badkamer centraal in de woning en één, twee of drie slaapkamers. Deze woningplattegronden werden hét prototype voor de vele flats die na de oorlog in Nederland werden gebouwd. Ook de indeling van woningen van Cityhouse volgt dit model. 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).

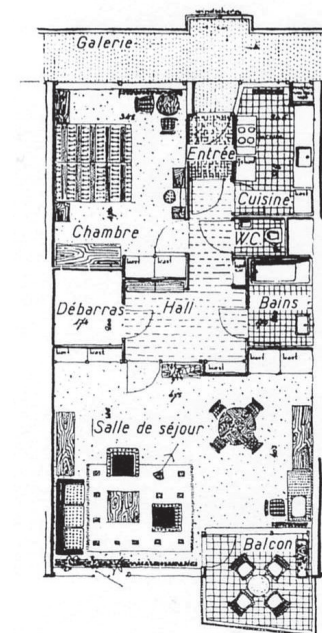
Het valt op dat de woningen maar weinig slaapkamers hebben en dus ongeschikt zijn voor gezinnen. Dat was ook de bedoeling van Maaskant. 'Voor gezinnen met meerdere kinderen is hoogbouw alleen bij uitzondering geschikt' was zijn stelling. Flats waren volgens hem bedoeld voor 'vrijgezellen, werkende vrouwen, oudere alleenwonende dames en pasgetrouwden'.¹



Type A



Type B

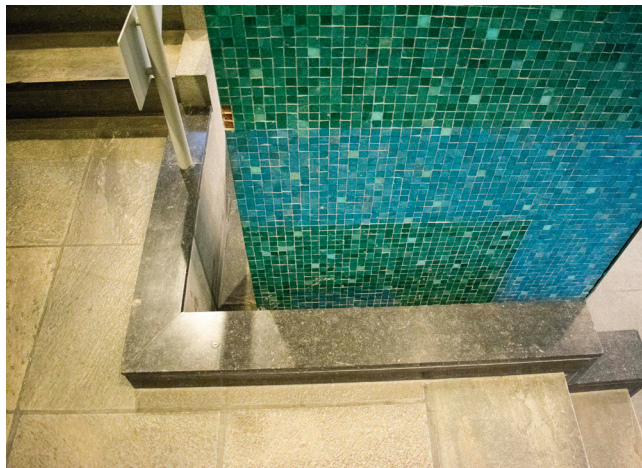


Type C

Woningplattegronden type A, B en C van het Cityhouse
[Dubourg, 1960, p. 164]

¹

de 8 en Opbouw, 1938, p105



THE MODERN CITY VAN MAASKANT

Cityhouse is als onderdeel van een modern, metropolitaan leefmilieu in het stadscentrum ontworpen. Maaskant had het Cityhouse bedacht als onderdeel van een heel stadsdeel, waarvan alle onderdelen met elkaar verbonden waren via luchtbruggen of tunnels.

Hij ontwierp, op eigen initiatief, in 1957 een plan voor een hotel op de hoek van de Coolsingel en het Weena. Naast het hotel moest aan het Weena een torengedebouw met serviceflats komen. Een luchtbrug over de Lijnbaan zou het flatgebouw verbinden met een kantoorgebouw aan het Weena. Naast dat kantoorgebouw was een parkeergarage gedacht. Op de maquette die Maaskant presenteerde, is te zien dat ook het Cityhouse een vanzelfsprekend onderdeel is van het plan.¹

Dit project moest volgens Michelle Provoost, biograaf van Maaskant, 'het prototype zijn van de modern 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.'²

HILTON & HET CITYHOUSE

Maaskants plan was al zo realistisch uitgewerkt, dat toen de firma Hilton interesse toonde om op deze plek een hotel te bouwen, het voor Rotterdam eigenlijk al vast stond dat Maaskant de architect zou worden. En zo werd Maaskant de eerste niet Amerikaanse architect van een Hilton hotel. Het werd een complex dat enerzijds voldeed aan de strenge standaarden van Hilton en anderzijds de droom van Maaskant voor een dynamische stad voor een groot deel verwezenlijkte. Al werden de serviceflat en de luchtbrug niet gerealiseerd, er ontstond wel een stadsdeel met allure en mix van stedelijke functies. Het Cityhouse speelt hier samen met het Hilton hotel een cruciale rol in. Dankzij de functiemenging en de ruimtelijke geleding (winkels, uitragende kantoren en daarboven een woontoren) draagt het Cityhouse bij aan de grootstedelijke uitstraling van het gebied. Het Hilton hotel voegt hier een cosmopolitische, internationale dimensie aan toe. Het Cityhouse werd een schakel in de stad, zowel naar de Lijnbaanflats als naar het Weena/ Hilton. Het gebouw maakt ook adres aan de Karel Doormanstraat en opging in de straatwand met een geopende kopgevel.

LUXUEUZE UITWERKING

Het Cityhouse was luxer en bevatte grotere appartementen dan de overige drie woonflats. De appartementen waren luxueus: groot van maat, vanaf circa 90 vierkante meter, en rijk van detaillering. Hier woonden dan ook, zoals de latere bewoner Adriaan Geuze (landschapsarchitect en eigenaar van West 8) schreef, voorname, chique en ook

ietwat tuttige middenstandsechtparen zonder kinderen, die genoten van de comfortabele en ruime appartementen en het fenomenale uitzicht over de stad. Daarnaast 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 storkoker voor afval en een huistelefoon in verbinding met de hal.

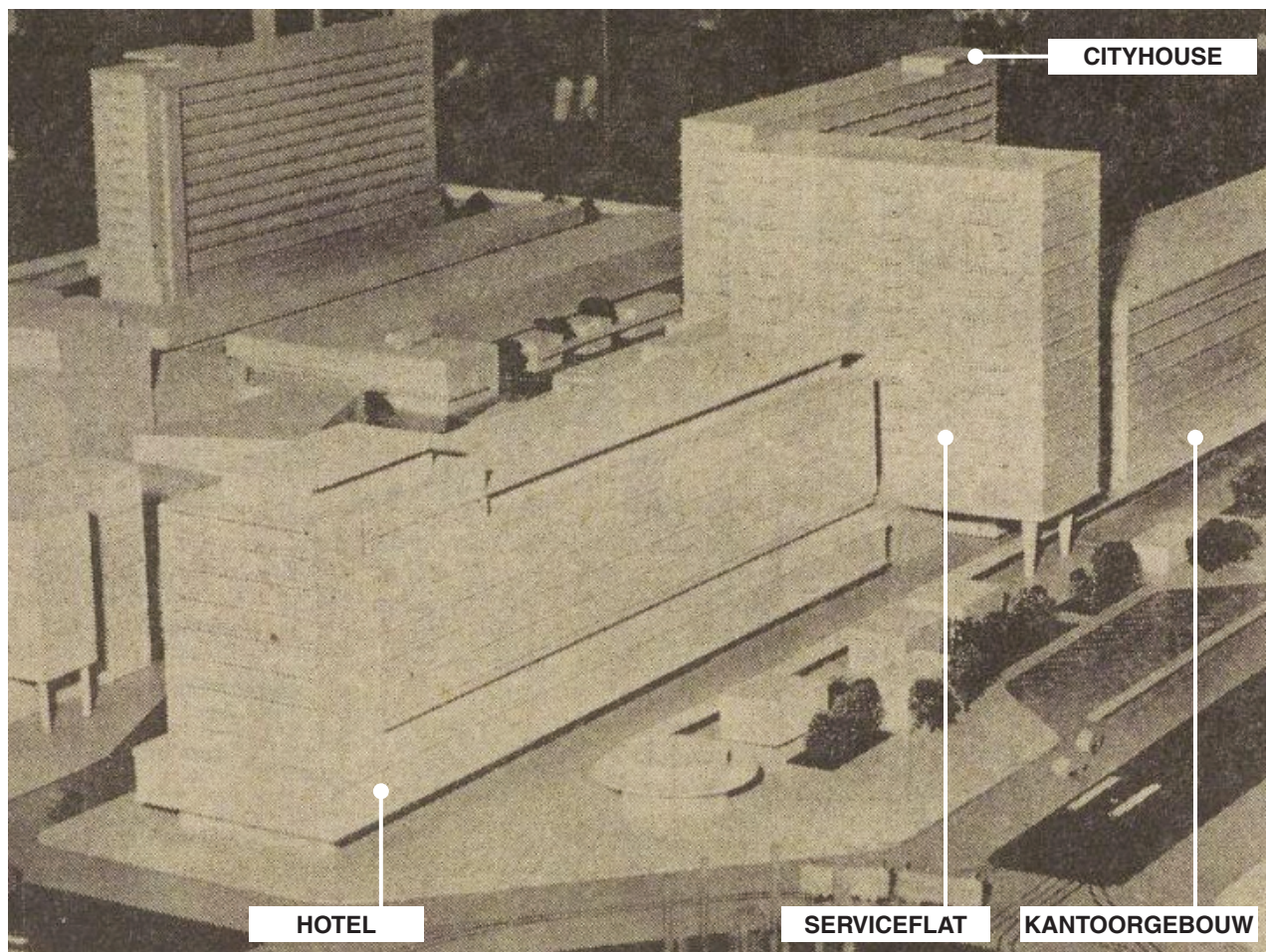
De representatieve ruimten, zoals de entreehal en het trappenhuis, waren extra luxueus uitgevoerd. Zo besloeg de met zwarte lestenen beklede hal een oppervlakte van 8 bij 16 meter. De hal had een centrale positie op de kop van het gebouw en grensde aan een kiosk met balie. Wellicht had Maaskant hier zelfs een self-service voor ogen.

NAAM CITYHOUSE

Alhoewel de naam 'Cityhouse' zo goed de lading dekt van Maaskants visie, is dit waarschijnlijk niet de oorspronkelijke naam van het gebouw. Cityhouse wordt in het archief van Maaskant, in Het Nieuwe Instituut, aangeduid als 'flat Milders' en op de bouwtekeningen staat 'Blok 5'. De naam 'Cityhouse' duikt voor het eerst op in de jaren zestig in een advertentie van een van de firma's in het gebouw. Toevalligerwijs vestigde zich in de jaren zeventig Herenmodezaak 'Cityhouse Internationaal B.V.' in de flat. Van naamsbeïnvloeding lijkt toch geen sprake. De modezaak werd in al 1936 opgericht in Den Haag.

¹ in: Het Vrije Volk, 13 september 1957

² Provoost, 2003, p. 249



Maquette van het plan van Maaskant voor een hotel op de hoek van het Weena en de Coolsingel [Het Vrije Volk, 13 september 1957]

MAN VAN HET GROTE GEBAAAR

Hugh Maaskant wordt vaak gememoreerd als de man van het grote gebaar.¹ Dit is ingegeven door zijn oeuvre van met name grootschalige gebouwen als het Groot Handelsgebouw te beschrijven. Tegelijkertijd staat dat gebaar synoniem voor grote lijnen, monumentaliteit en stedelijkheid; kernwoorden voor zijn ontwerpen. Zo schreef hij slechts een jaar na het oorlogsbombardement in zijn visie op het wonen in het weder op te bouwen Rotterdam: 'In het nieuwe Rotterdam zoeke men weder meer naar de monumentaliteit van het leven. [...] Rotterdam streve naar zijn aard in de eerste plaats naar belangrijkheid en karaktervolheid. De kans voor de stad ligt niet in de greep naar de schoonheid, maar in die naar de grootheid.'² Maaskant greep de kans een belangrijke bijdrage te leveren aan de wederopbouw van het centrum van Rotterdam met ontwerpen voor het Groot Handelsgebouw (1945 - 1953), Flatgebouw Groenendaal (1953 - 1955), Cityhouse (1953 - 1958), Torengarage Esso (1955 - 1970), Nijverheidsscholen Technikon (1956 - 1970), Vijf Paviljoenwinkels Kruiskade (1956 - 1970, inmiddels afgebroken) en het het Hilton hotel (1961 - 1964).

¹ Moskoviter, 1983

² Van Tijen en Maaskant, 1941, p. 97

VERANDERING EN CONTINUÏTEIT

Het Cityhouse is een aantal malen verbouwd en deels vernieuwd. Het hoort bij het periodiek herijken van een complex dat inmiddels al bijna zestig jaar bestaat. Winkeliers komen en gaan en passen hun winkels aan, installaties worden vervangen en nieuwe eisen van comfort zorgen voor aanpassingen. Sommige aanpassingen uit het verleden lijken voort te komen uit de logica van het gebouw en andere gaan daar tegenin en leveren een verrommeld beeld of een vertroebeld programma op. Het gaat hier echter niet slechts om een architectonisch object, maar om een stuk stad, met diversiteit in het gebruik, dynamiek van functies en pluriformiteit van nieuwe ontwikkelingen. Voor het Lijnbaanensemble als geheel speelt dit nog sterker. Enkele gebouwen die op de monumentenlijst staan, hebben zelfs geen of amper oorspronkelijke substantie. Bij het monument Lijnbaan spelen beleving, structuur en logica en immateriële waarden een belangrijke rol. De waardering van de Lijnbaan als rijksmonument heeft dan ook niet alleen betrekking op de materie van de gebouwen zelf. Het gaat ook om het ervaren van een samenhangend ensemble en om de waardering voor de uitwerking van ontwerpthema's als 'huiskamer van de stad', 'wonen in een park' en 'grootstedelijk woonmilieu'. Dit uit het besef dat een vitale stad altijd ruimte heeft voor verandering, maar ook voor continuïteit.

BOUWEN VOOR DE TOEKOMST

Maaskant heeft in zijn ontwerp voor het Cityhouse op de dynamiek van gebruik en bijbehorende transformaties geanticipeerd. Het was zijn streven om monumenten voor de toekomst te bouwen. Architecten hadden volgens Maaskant de taak om 'de decors van de wereld, waarin de

komende honderd jaar wordt geleefd'¹ te scheppen. In het ontwerp van het Cityhouse komt dit tot uiting in heldere ontwerpschema's van plattegronden en gevels waarbinnen ruimte is voor aanpassingen. Het zijn de spelregels die nog steeds valide zijn. Voor het Cityhouse gaat het om: de driedelige opbouw van winkels – kantoren – wonen die tot uiting komt in de opbouw en de uitwerking van de gevels; om het betonskelet met een stramien van zeven meter waar binnen flexibiliteit is; om ruime en degelijke representatieve ruimten (entreehal, trappenhuis, galerijen) om een centrale plaats en om de functionele woningplattegronden met oog voor detail. Die spelregels zijn, evenals de spelregels die Maaskant als supervisor voor de woonflats van de Lijnbaan meegaf, zeer beknopt.

AANPASSINGEN CITYHOUSE

In hoofdlijnen zijn aan het Cityhouse twee aanpassingen gedaan: een grootschalige renovatie/ verbouwing van het gehele complex in 1987 onder leiding van Groosman partners (Groosman is een oud-medewerker van Maaskant) en aanpassing van winkelpuien (en gevels achterzijde) in verschillende jaren en door verschillende ontwerpers. Vanuit de zojuist benoemde spelregels kan ten aanzien van deze aanpassingen het volgende worden opgemerkt:

Renovatie/verbouwing in 1987

- **Gevelpuien van kantoren en winkels vervangen waarbij stalen kozijnen zijn vervangen door kunststof kozijnen.**
De strakheid en slankheid van de stalen profielen ging verloren. Wel is de oorspronkelijk gevelindeling grotendeels gehandhaafd.

- **Verbouwing entreehal.**

De entreehal is verkleind ten behoeve van extra winkelruimte. Hierbij is de breedte van het onderste trapdeel gehalveerd. De kiosk met balie naar de entreehal is verdwenen. Deze ingreep is ten koste gegaan van de ruimtelijke kwaliteit en representativiteit (materiaal en positionering in het complex) van de gemeenschappelijke ruimte.

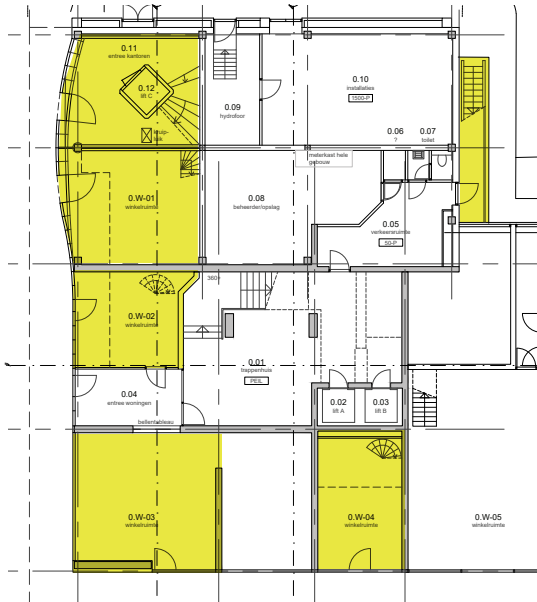
- **Verbouwing bouwdeel aan de Karel Doormanstraat.**

Binnen het bestaande betonstramien is verbouwd ten behoeve van een nieuwe kantoorentree met galerij en extra winkelruimte. De plint heeft een nieuwe gevel gekregen. De trap van de fietsenberging is verplaatst naar de expeditiehof. Aan het geheel is een extra, tweede verdieping, toegevoegd. Dit bouwdeel draagt niet bij aan het ruimtelijke concept en is van matige architectonische kwaliteit (materiaal, samenhang). Met name de nieuwe gevel en de kantoorentree (via lift en galerij) doen afbreuk aan het totaalbeeld.

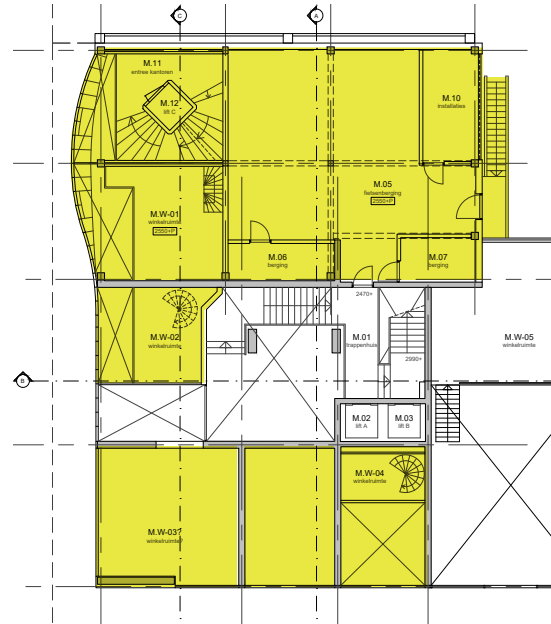
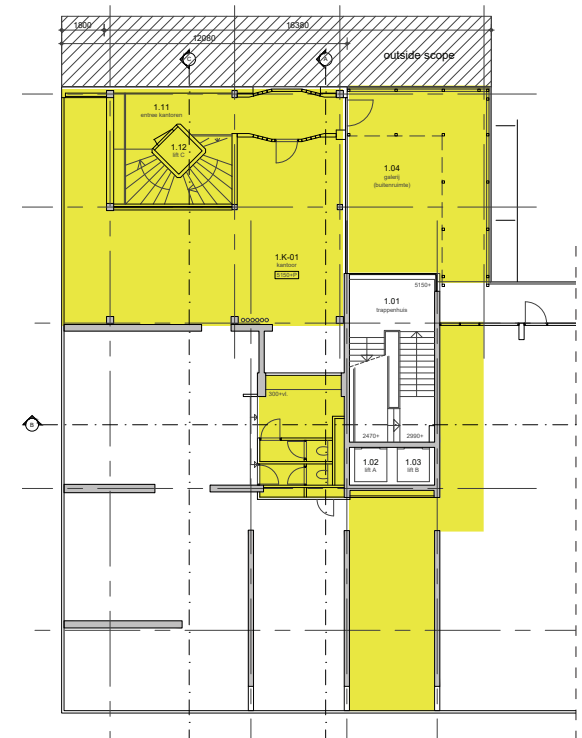
Winkelpuien (verschillende jaren)

- Deze aanpassingen hebben gezorgd voor verrommeling, verminderde transparantie en een kakefonie aan reclame. Wel is de articulering van de plint (en het hele complex) in een stramien van zeven meter zichtbaar gebleven.

SITUATIE 2017 - AANPASSINGEN INTERIEUR

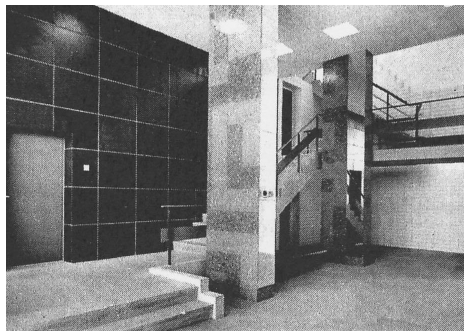


BEGANE GROND

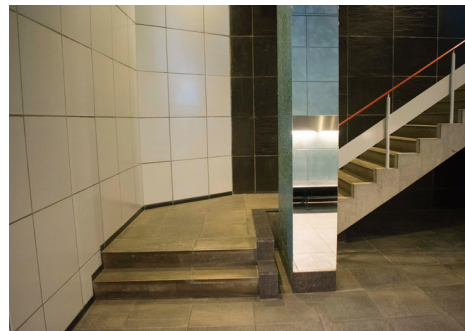
**ENTRESOL**

EERSTE VERDIEPING

aanpassingen interieur in 1987

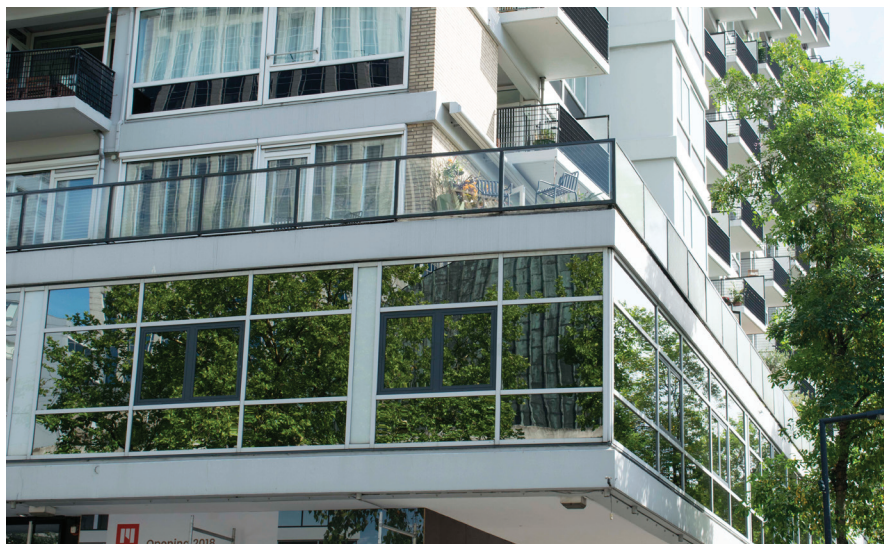


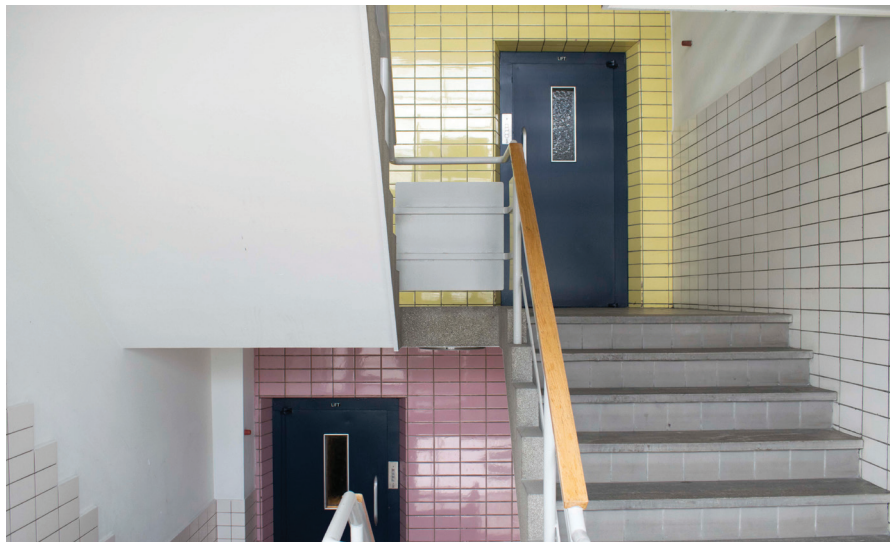
entreehal in 1960 - met breed bordes
[Dubourg, 1960, p. 164]



entreehal in huidige situatie - met gehalveerd bordes





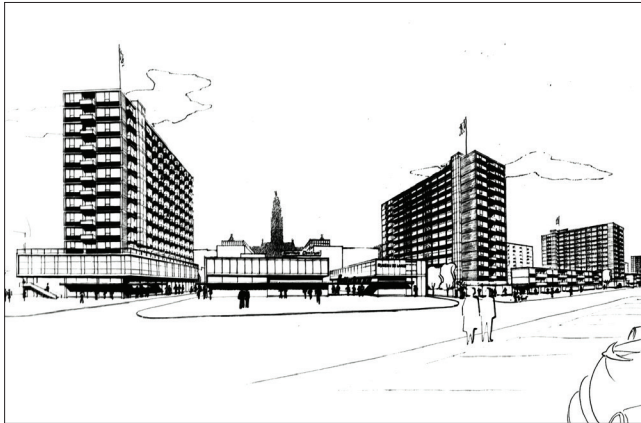




2. KERNWAARDEN

In dit hoofdstuk vatten we de essentie van het monument samen aan de hand van vier kernwaarden. De kernwaarden zijn ontleend aan uitspraken van de architect zelf, krantenartikelen en vakliteratuur. De volledige bronnenlijst is achterin deze rapportage opgenomen.

De vier kernwaarden zijn:



Cityhouse als onderdeel van de Lijnbaan

Het Cityhouse is onderdeel van de Lijnbaan, die kort na de Tweede Wereldoorlog werd bedacht als een autovrij winkelgebied, op dat moment uniek in Europa. Waar het winkelgebied door haar kleinschaligheid en drukte functioneert als een 'interieur' van de stad, zorgen de achterliggende hoge woongebouwen, waaronder het Cityhouse, voor een gevoel van stedelijkheid. Het Cityhouse onderscheidt zich van de andere hoogbouwflats doordat het geen groen hof heeft. Hier was door de positionering van de Korte Lijnbaan op de as

van het stadhuis geen ruimte voor. Het Cityhouse heeft een stedelijke footprint met winkels en kantoren. Binnen het grote gebaar van het Lijnbaanensemble hebben deze verschillen ertoe geleid dat de woonmilieus uiteenlopen: wonen in het park (bij de Lijnbaanhoven) en stadswonen (in het Cityhouse). De stedenbouwkundige rol van de woonflats strekt verder dan alleen de Lijnbaan. De flats versterken de samenhang van dit deel van het centrum, doordat ze van ver zichtbaar zijn en als een rij 'boekensteunen' de winkels en woningen ordenen.



Cityhouse van Maaskant

Voor de woningbouw van het Lijnbaanensemble heeft het ontwerp van Maaskant voor het Cityhouse de toon gezet. Het Cityhouse werd niet alleen als eerste gebouwd, maar werd ook al voorbeeld gesteld voor de andere woonflats die onder supervisie van Maaskant werden ontworpen. De flats vormen een architectonisch eenheid door 30 centimeter dikke banden (in de gevels, ter hoogte van de vloeren), roomkleurige verblendsteen, witte pui en glimmend zwarte glazen borstweringen. Opvallend aan het gevelontwerp van het Cityhouse zijn de contrasten: tussen plint en hoogbouw (door de uitkragende eerste verdieping), tussen de verdraaide koppen en het lijf en

tussen de voor- en achterzijde (lange galerijen versus de afgeschuinde balkons). Zo heeft het complex een sterke plastische en grafische uitstraling, waarbij het grote gebaar steeds leidend is. Het complex heeft een glasheldere structuur: een skelet met wanden om de zeven meter en verdraaide koppen. In het oorspronkelijke ontwerp vulde de entreehal voor bewoners de gehele kop aan de Karel Doormanstraat. Tegenwoordig is de hal verkleind en bevinden zich winkels op de kop van het gebouw. Maaskant had ook oog voor de kleinere schaal die bepalend is voor de beleving van de bewoners. Dit komt tot uiting in de materialisering en detaillering van de woningen. De meeste appartementen hebben maar één slaapkamer, want flats

waren volgens Maaskant niet bedoeld voor gezinnen. De woningplattegronden lijken sterk op Maaskants ontwerp voor hoogbouw aan de Kralingse Plas uit 1938, dat brede

navolging kreeg en hét voorbeeld werd voor de naoorlogse hoogbouw in Nederland.



Cityhouse als 'community'

Het Cityhouse functioneert zoals bedoeld: als onderdeel van een modern, metropolitaan leefmilieu in het stadscentrum. Maaskant had het Cityhouse bedacht als onderdeel van een heel stadsdeel, waarvan alle onderdelen met elkaar verbonden waren via luchtbruggen of tunnels. Dit blijkt uit het Maaskants plan voor een hotel op de hoek van de Coolsingel en het Weena. Het project moest hét prototype worden van de Nederlandse 'modern city', een dynamische stad met een mix aan functies en gedeelde voorzieningen. Het plan heeft gestalte gekregen met de komst van het Hilton hotel. Samen met het Hilton hotel draagt het Cityhouse bij aan de grootstedelijke uitstraling van het gebied. Dit is te danken aan de functiemenging en de

ruimtelijke geleding (winkels, uitkragende kantoren en daarboven een woontoren) van het complex. Het Cityhouse is een schakel in de stad, zowel naar de Lijnbaanflats als naar het Weena/ Hilton. Het gebouw maakt ook adres aan de Karel Doormanstraat en gaat op in de straatwand met een geopende kopgevel. Het Cityhouse onderscheidt zich van de overige woonflats door een luxere uitstraling en grotere appartementen. De luxe uitstraling komt tot uiting in de zorgvuldige afwerking van de woningen en de representatieve ruimten, zoals de entreehal en het trappenhuis. De flat heeft wel aan luxe ingeboet; de hightech voorzieningen van die tijd, zoals een afvalstortkoker en een huistelefoon in verbinding met de entreehal, zijn inmiddels achterhaald.



Cityhouse permanent in verandering

Maaskant wilde monumenten voor de toekomst bouwen. Het Cityhouse heeft een helder architectonische concept waarin voldoende ruimte is voor aanpassingen. Veranderingen horen bij het periodiek herijken van een complex dat inmiddels al bijna zestig jaar bestaat. Winkeliers komen en gaan en passen hun winkels aan, installaties worden vervangen en nieuwe eisen van comfort zorgen voor aanpassingen. Sommige aanpassingen uit het verleden komen voort uit de logica van het gebouw en andere gaan daar tegenin en leveren een verrommeld beeld of een vertroebeld programma op. Het gaat hier echter niet slechts om een architectonisch object, maar

om een stuk stad, met diversiteit in het gebruik, dynamiek van functies en pluriformiteit van nieuwe ontwikkelingen. In hoofdlijnen zijn aan het Cityhouse twee aanpassingen gedaan: een grootschalige renovatie/ verbouwing van het gehele complex in 1987 onder leiding van Groosman partners (Groosman is een oud-medewerker van Maaskant) en aanpassing van winkelpuien (en gevels achterzijde) in verschillende jaren en door verschillende ontwerpers. Het Cityhouse heeft ondanks – en wellicht juist dankzij – een dynamisch gebruik met bijbehorende transformaties haar karakter en architectonisch concept behouden. Het hoort bij het complex om permanent in verandering te zijn.

3. WAARDERING

Voor de waardering van het gebouw zijn de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek uit 2009 (o.a. opgesteld door de rijksdienst voor Cultureel erfgoed) gebruikt. Deze gaan uit van drie categorieën van waarden: hoge monumentwaarden (blauw), positieve monumentwaarden (groen) en indifferente monumentwaarden (geel).

Hoge monumentwaarde

Onderdelen die essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het gebouwconcept hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- het betonskelet met verdraaiing op de hoeken;
- de nog aanwezige oorspronkelijke buitengevels, inclusief de oorspronkelijke stalen- en houten kozijnen;
- de dakopbouw met luifel, inclusief binnenwanden;
- de schoorstenen op het dak;
- het trappenhuis aan de buitengevel inclusief balustrades;
- balkons en galerijen, inclusief balustrades en windschermen;
- het hoofdtrappenhuis, inclusief nog aanwezige interieurafwerking zoals wand- en vloertegels, hekwerken, trapleuningen, etc.;
- de entreehal naar de woningen op de kop van het gebouw als ruime collectieve gebruiksruimte met uitgebreide trappartij en plaats van de liften, inclusief oorspronkelijke interieurafwerking;
- voor zover aanwezig originele indeling van de woningen, inclusief entreeportaal met stoep, inbouwkasten en interieurafwerking.
- stalen draaitrap naar de dakopbouw, inclusief balustrades en hekwerken;

- entresols in de winkels;

In deze rapportage zijn met name de hoofdstructuur en de gemeenschappelijke ruimten van het gebouw gewaardeerd. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen in welke woningen de oorspronkelijke materialisatie daadwerkelijk nog aanwezig is en waar deze is verwijderd.

Een hoge monumentwaarde betekent dat:

- behoud van deze onderdelen voorop staat;
- aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarden behouden of versterken.

Positieve monumentwaarde

Onderdelen die ondersteunend zijn aan het oorspronkelijke ruimteconcept hebben een positieve waarde. dit zijn:

- liften als onderdeel van het oorspronkelijke entreegebied met grootschalige en luxe opzet en afwerking. Inmiddels zijn de liften verouderd en wordt de opzet (landing op entresols en niet op verdieping) niet meer als luxe ervaren. Bovendien belemmeren zij de toegankelijkheid voor mindervaliden.
- de gevelpuien met kunstofkozijnen die bij de renovatie van 1987 zijn geplaatst (pui-indeling is wel oorspronkelijk);

Een positieve waarde betekent dat:

- in principe gestreefd wordt naar behoud;
- aanpassingen mogelijk zijn, mits deze uitgaan van en
- passen bij het oorspronkelijke gebouwconcept.

Indifferente monumentwaarde

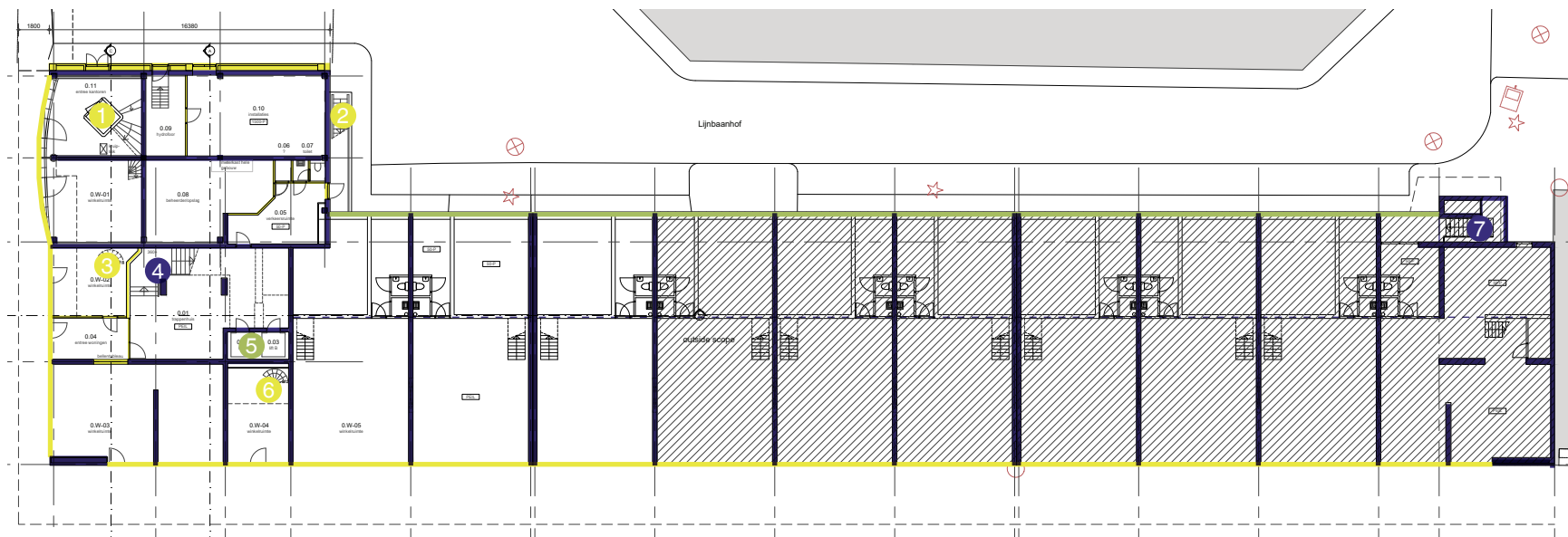
Onderdelen van het gebouw, die in authenticiteit en detail zijn aangetast of in afwijkende architectuur zijn vernieuwd, hebben een indifferente monumentwaarde. het gaat hierbij om:

- niet oorspronkelijke tussenwanden in de winkels en de kantoren
- winkelpuien aan de Kruiskade die in de loop van de jaren (vaak meerdere malen) zijn aangepast
- westgevel ter plaatse van de plint, inclusief entreeportaal naar de woningen
- niet oorspronkelijke vloeren, o.a. ter plaatse van het voormalige trappenhuis naar de kantoren en in de voormalige entreehal van de woningen.
- het sterk verbouwde lagere gedeelte aan de Karel Doormanstraat met extra verdieping, lift, trappen, galerij en daklicht, exclusief de deels nog aanwezige oorspronkelijke draagconstructie en geveldelen;
- niet oorspronkelijke geveldelen in de plint aan de achterzijde
- extra constructie- en afwerkingselementen rond het buitentrappenhuis op de begane grond

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:

- behoud geen eis is,
- wijzigingen of sloop mogelijk zijn en soms zelfs wenselijk,
- behoud van de herkenbaarheid van het oorspronkelijke ensemble wenselijk is.





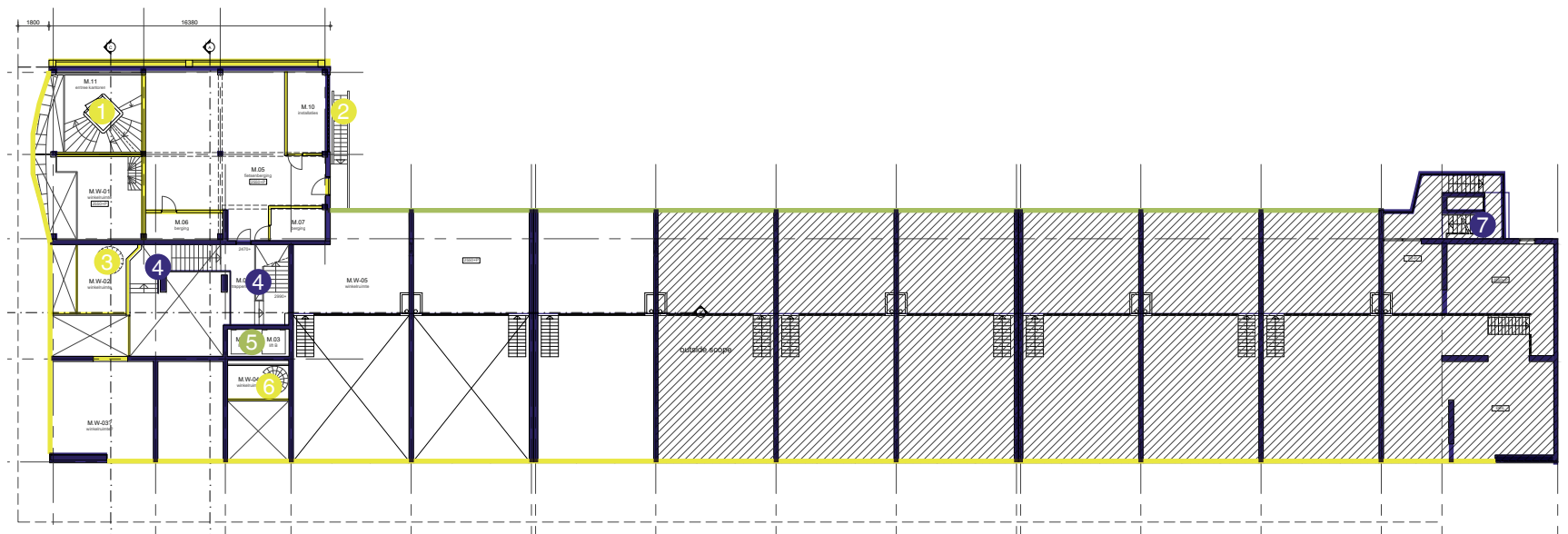
In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

1. trappartij en lift
2. vluchtrap
3. wenteltrap
4. hoofdtrappartij (onderste bordes is ingekort, was oorspronkelijk twee keer zo breed)
5. liften
6. wenteltrap
7. trappenhuis



De gearceerde gedeelten (van het interieur) zijn niet in het ontwerponderzoek betrokken en komen daarom niet geheel overeen met de werkelijkheid. De waarderingstekeningen zijn in dit gebied daarom niet accuraat. Nader onderzoek wordt aanbevolen.

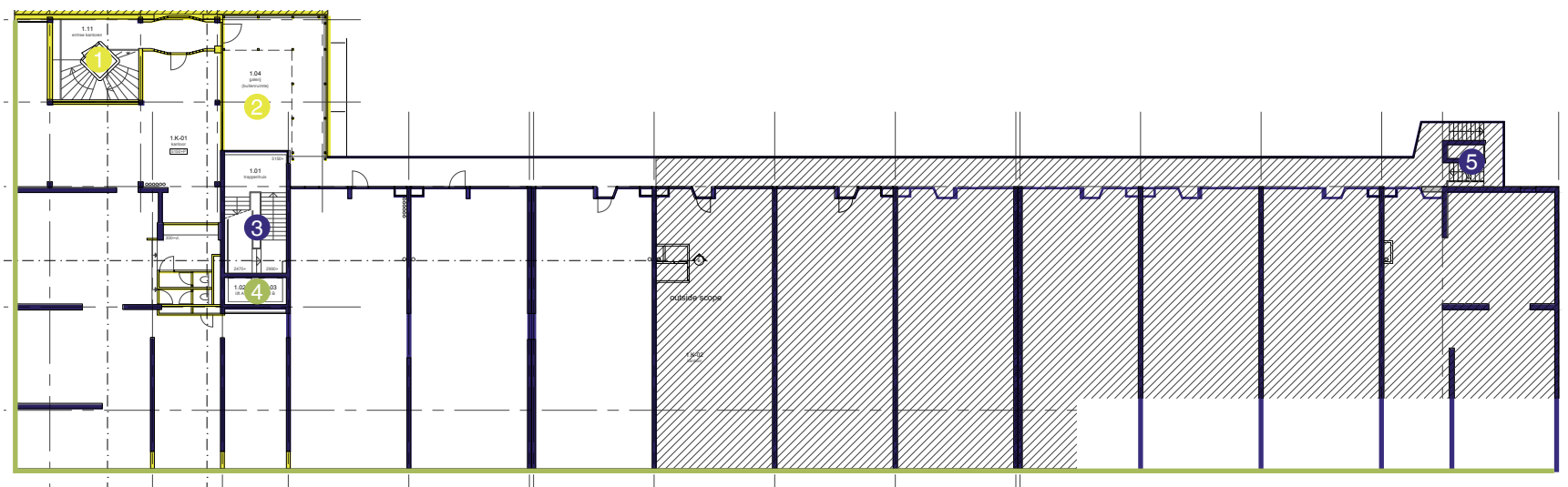


In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

1. trappartij en lift
2. vluchttrap
3. wenteltrap
4. hoofdtrappartij (onderste bordes is ingekort, was oorspronkelijk twee keer zo breed)
5. liften
6. wenteltrap
7. trappenhuis

De gearceerde gedeelten (van het interieur) zijn niet in het ontwerp onderzoek betrokken en komen daarom niet geheel overeen met de werkelijkheid. De waarderingstekeningen zijn in dit gebied daarom niet accuraat. Nader onderzoek wordt aanbevolen.

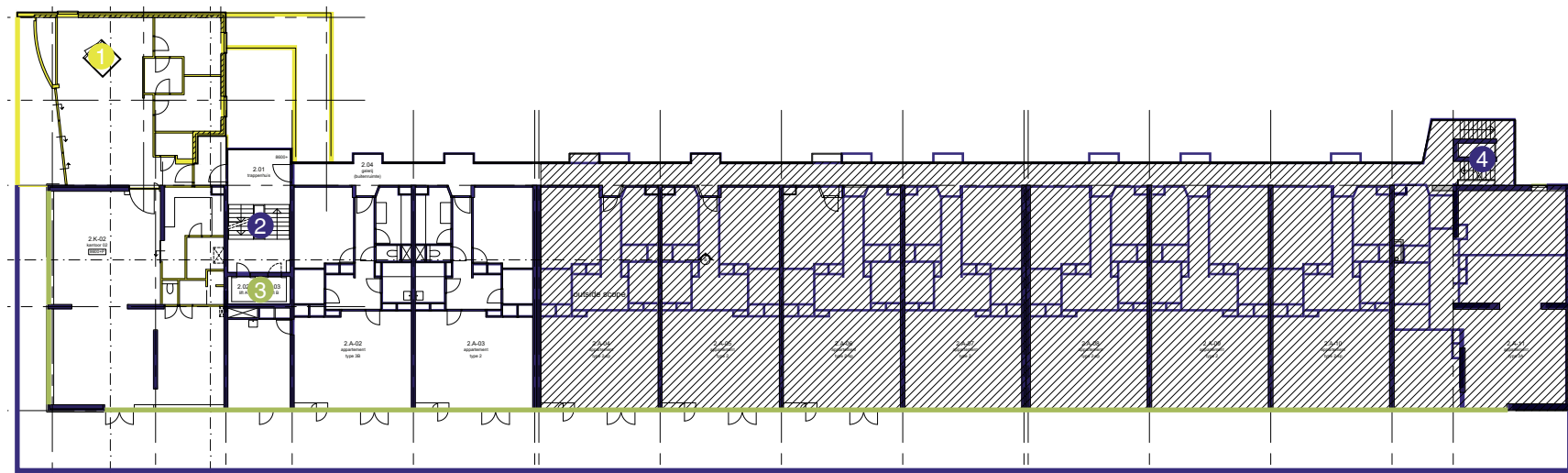


In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

1. trappartij en lift
2. galerij
3. hoofdtrappenhuis
4. liften
5. trappenhuis

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

 De gearceerde gedeelten (van het interieur) zijn niet in het ontwerponderzoek betrokken en komen daarom niet geheel overeen met de werkelijkheid. De waarderingstekeningen zijn in dit gebied daarom niet accuraat. Nader onderzoek wordt aanbevolen.



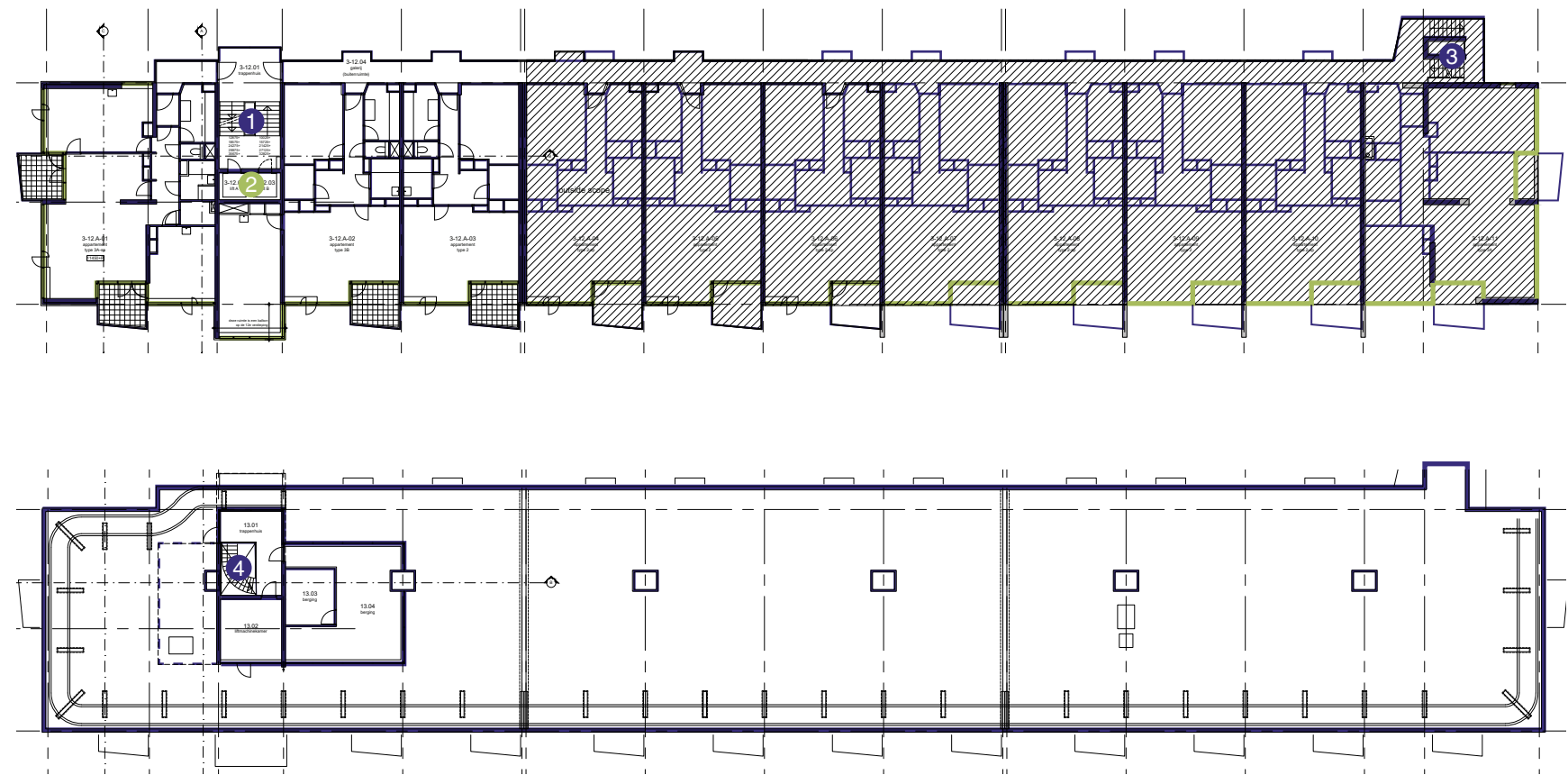
In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

1. trappartij en lift
2. hoofdtrappenhuis
3. liften
4. trappenhuis

De gearceerde gedeelten (van het interieur) zijn niet in het ontwerp onderzoek betrokken en komen daarom niet geheel overeen met de werkelijkheid. De waarderingstekeningen zijn in dit gebied daarom niet accuraat. Nader onderzoek wordt aanbevolen.

DERDE T/M TWAALFDE VERDIEPING - WONEN
DAKOPBOUW



In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop

positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter

indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

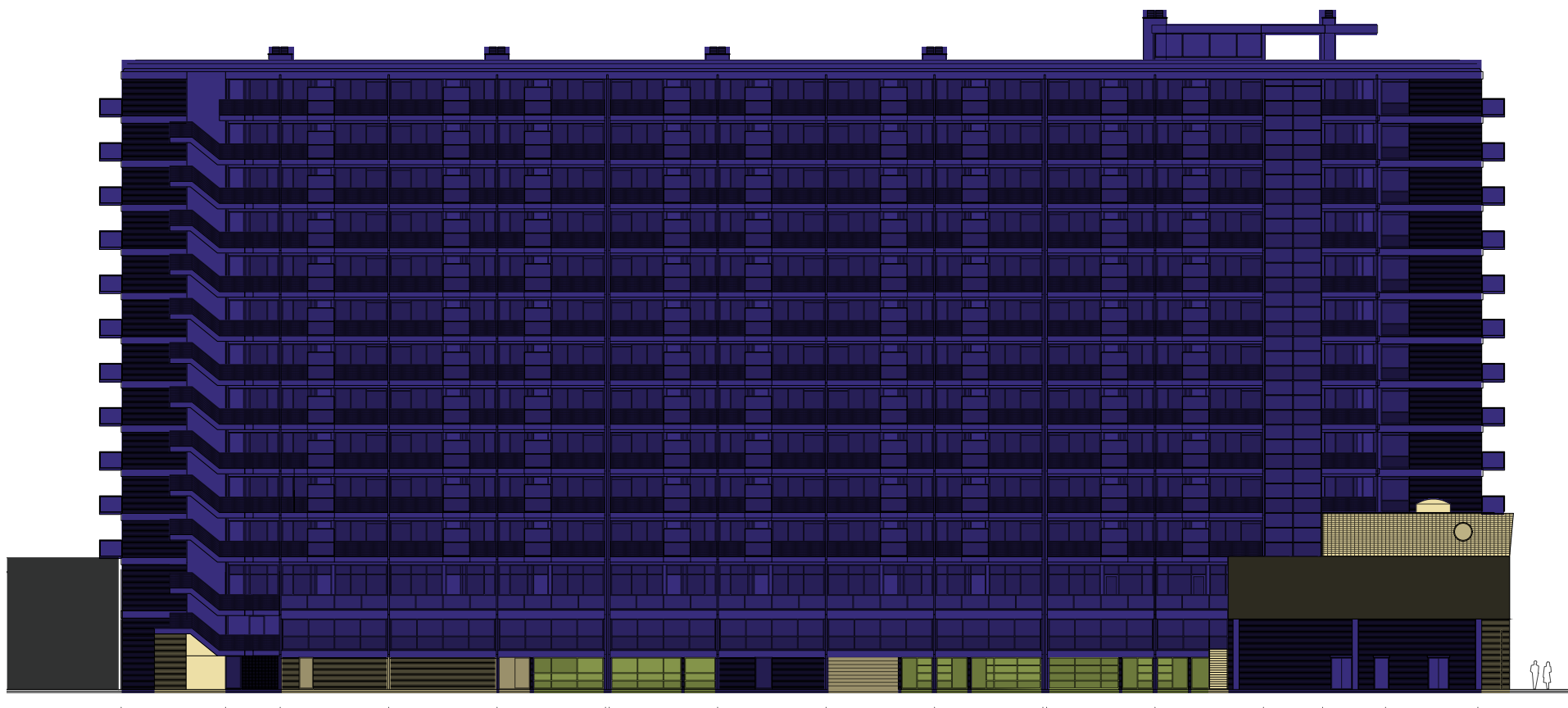
- 1. hoofdtrappenhuis
- 2. liften
- 3. trappenhuis
- 4. draaitrap

De gearceerde gedeelten (van het interieur) zijn niet in het ontwerponderzoek betrokken en komen daarom niet geheel overeen met de werkelijkheid. De waarderingstekeningen zijn in dit gebied daarom niet accuraat. Nader onderzoek wordt aanbevolen.



In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

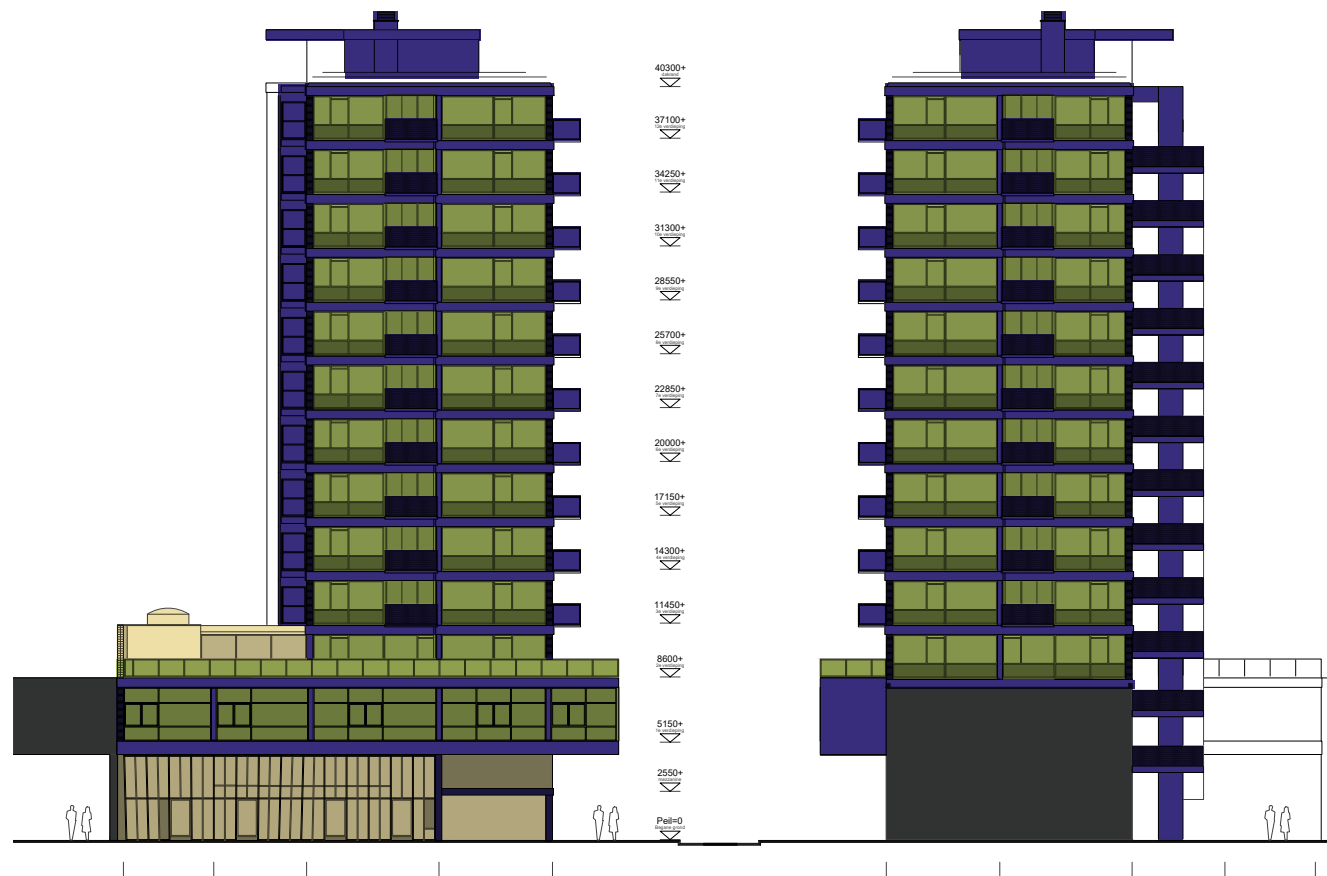
- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk



In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

WEST- EN OOSTGEVEL



In deze tekeningen is de hoofdstructuur van het gebouw gewaardeerd. De waarderingstekeningen dienen gebruikt te worden in combinatie met de waardering in hoofdstuk 3 en de aanbevelingen in hoofdstuk 4.

- hoge waarde: behoud van deze onderdelen staat voorop
- positieve waarde: aanpassingen zijn mogelijk, maar passen bij het oorspronkelijke karakter
- indifferente waarde: wijzigingen of sloop zijn mogelijk

BRONNEN

ARCHIEVEN

Stadsarchief Rotterdam

via ZZDP architecten

Het Nieuwe Instituut, Archief H.A. Maaskant:

MAAX1040 flat Milders Rotterdam

MAAX1041 woon- en winkelbouw Lijnbaan te Rotterdam voor Milders; Olveh; Philips; Nillmij

MAAX74045 wijziging gevel en indeling Cityhouse

LITERATUUR

CRIMSON architectural historians, De Lijnbaan.

Cultuurhistorische verkenning van het Lijnbaan ensemble, 2004

L. Dubourg, 'L'ensemble architectural du Lijnbaan, a Rotterdam', in: La Technique des Travaux, 1960, 161-169

E.F. Groosman, 'Herinneringen aan Hugh Maaskant', in: Bouw, 1983, p. 16-18.

Het Nieuwe Instituut, Leven en werk H.A. Maaskant (1907-1977), inventarisbeschrijving archief Maaskant

'Hoogbouw bij Lijnbaan wordt voorbereid' in: Het Vrije Volk, 21 maart 1954

'Hoogbouw langs de Lijnbaan', in: Bouw, 1954, p. 928 – 932

H. Moskoviter, 'Maaskant: man van het grote gebaar' in: Het Vrije Volk, 17 september 1983

'Nieuw blok rond Lijnbaan' in: De Tijd, 8 oktober 1954

'Plan voor groot gebouwencomplex aan het Weena' in: De Tijd, 13 september 1957

M. Provoost, Hugh Maaskant. Architect van de vooruitgang, 2003

'Rotterdam wenst hypermodern hotel in hartje stad' in: Het Vrije Volk, 13 september 1957

SteenhuisMeurs, De Lijnbaan. Cultuurhistorisch kader voor transformatie, 2007

SteenhuisMeurs, Martin's Tearoom, Lijnbaan – Rotterdam. Cultuurhistorische analyse en waardestelling, 2011

SteenhuisMeurs, Groenendaal, Briefadvies cultuurhistorische waarden, 2015

Van Tijen en Maaskant, Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam, 1941

S. Umberto Barbieri (eindred.), Architect HA Maaskant (1907-1977), 1983

S. Umberto Barbieri, 'H.A. Maaskant en de traditie van het 'Nieuwe Bouwen'' in: Vrij Nederland, 3 september 1977

'Vijf paviljoenwinkels' in: Het Vrije Volk, 24 januari 1959

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van Manhave door SteenhuisMeurs.

Projectteam SteenhuisMeurs:
prof. dr. ir. Paul Meurs en drs. ir. Gerdien van der Graaff.

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam
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.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam
2017

