De herontwikkeling van jong erfgoed
een visie op de Lijnbaan

Jentjens, J.J.

Award date:
2009
herontwikkeling van jong erfgoed;
Een visie op de Lijnbaan

Door Julie Jentjens
0509285
mei 2009

Afstudeercommissie:
K. Doevendans
R. Rutgers
M. Dehaene

Urban Design and Planning, Technische Universiteit Eindhoven
## Algemene inhoudsopgave

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hoofdstuk</th>
<th>Pagina</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Algemene inhoudsopgave</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Algemene inleiding</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Algemene Literatuurstudie: Historisch erfgoed

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hoofdstuk</th>
<th>Pagina</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Inhoudsopgave</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Inleiding</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>1 Geschiedenis van het conserveren per tijdperk</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>2 Afstand tot het verleden</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Geschiedenis van het conserveren per streek</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Veranderingen binnen het conservatiedomein</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>5 Waarden en methoden</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>6 Imitatie en inspiratie door de eeuwen heen</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>7 En nu</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>8 Conclusies</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>Voetnoten en bronnen</td>
<td>62</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Casestudy: Rotterdam en de Lijnbaan

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hoofdstuk</th>
<th>Pagina</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Inhoudsopgave</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>Inleiding</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>I De historie van een gebied</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>1 De geschiedenis van Rotterdam</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>2 De bouw van de Lijnbaan</td>
<td>91</td>
</tr>
<tr>
<td>3 Conclusies</td>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>II De verandering van een gebied</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>4 Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>5 Meer dan vijftig jaar Lijnbaan</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>6 De recente plannen voor de Lijnbaan</td>
<td>127</td>
</tr>
<tr>
<td>7 Conclusies</td>
<td>133</td>
</tr>
<tr>
<td>III Analyse: aanzet tot een nieuw plan</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>8 De Lijnbaan als erfgoed</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>9 De stedenbouwkundige structuur van de Lijnbaan</td>
<td>137</td>
</tr>
<tr>
<td>10 Het functioneren van de Lijnbaan</td>
<td>151</td>
</tr>
<tr>
<td>11 Het behouden van de Lijnbaan</td>
<td>157</td>
</tr>
</tbody>
</table>
IV De uitwerking van een nieuw plan.................................................. 159
12 Een nieuw ontwikkelingsplan....................................................... 159
Voetnoten en bronnen ........................................................................... 179

Algemene conclusies .................................................................................. 190
Samenvatting ............................................................................................ 192
Bijlage ........................................................................................................ 195
Algemene inleiding

De laatste jaren is er steeds meer aandacht voor erfgoed. Steeds meer wordt nagedacht over de rol van erfgoed binnen de stedenbouwkundige discipline. Deze interesse gaat samen met een verandering in de houding ten opzichte van erfgoed. Deze veranderingen in houding en opvattingen zijn niets nieuws. Al eeuwen is de definitie van wat men eigenlijk als erfgoed beschouwd en de welke conservatiemethode de voorkeur krijgt aan verandering onderhevig. Momenteel lijkt echter een punt bereikt te zijn waar de gebruikte conservatiemethodes en het gekozen conservatiebeleid niet langer passen bij de manier waarop men over erfgoed denkt. Door de wrijving die hierdoor ontstaan is, is er behoefte aan een verandering in de manier waarop met erfgoed omgaan wordt en hoe erfgoed in de stad wordt opgenomen.

Deze situatie is ontstaan doordat het conservatiedomein in de laatste eeuwen, maar met name in de laatste 50 jaar, steeds groter is geworden. Dit komt onder meer doordat steeds eerder tot conservatie wordt overgegaan. Zo is er een grote toename in jong erfgoed. Als al dit jonge erfgoed op klassieke manier gecconserverd wordt, wordt verdere ontwikkeling binnen de stad haast onmogelijk. De meer traditionele manier van conserveren staat ontwikkeling namelijk vaak in de weg, omdat het zich vooral bezig houdt met het behoud van de authenticiteit van materiaal en vorm van het te conserveren object. Vandaar dat steeds meer gezocht wordt naar een conservatiemethode voor het nieuwe jonge erfgoed die zowel behoud als ontwikkeling combineert.

In dit afstudeerproject wordt getracht door middel van een casestudy grip te krijgen op de huidige erfgoedsituatie. Gekozen is om het Lijnbaangebied te Rotterdam te onderzoeken. Dit is een gebied met een opvallende wederopbouwarchitectuur. Daarnaast is het gebied momenteel het onderwerp van een interessante erfgoeddiscussie. Door de gemeente wordt gezocht naar een manier om het gebied verder te ontwikkelen en gelijktijdig haar erfgoedwaarde te behouden. Dit blijkt echter zeer lastig, omdat meningen over wat erfgoed is en hoe het behouden moet worden sterk verschillen.

In dit afstudeerproject wordt getracht inzicht te krijgen in de huidige situatie en daarnaast op een andere manier naar het gebied te kijken, waarbij ontwikkeling en behoud niet tegenover elkaar gesteld worden. Een aanknopingspunt voor zowel de ontwikkeling als het behoud voor het gebied wordt gezocht in zijn geschiedenis. Om meer inzicht te krijgen in deze erfgoedsituatie en haar in context te kunnen plaatsen, wordt daarnaast ook naar de algemene geschiedenis van conservatie gekeken. Zo wordt duidelijk hoe erfgoed zich door de tijd heen ontwikkeld heeft. Van hieruit kan de huidige houding ten opzicht van erfgoed begrepen worden en kan nagedacht worden over hoe hier in de toekomst mee omgegaan kan worden. Het doel van dit afstudeerproject is dan ook om een methode te vinden om met erfgoed om te gaan die aansluit bij de huidige behoeften. Door een ontwikkelingsplan te maken voor het Lijnbaangebied wordt ook inzicht verkregen in de algemene erfgoedsituatie.

Opzet en indeling

Dit afstudeeronderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het eerste deel bestaat uit een algemeen literatuuronderzoek naar de geschiedenis van erfgoed en conservatie. Hierin wordt gekeken naar de manier waarop door de eeuwen heen met erfgoed is omgegaan; de ontwikkelingen en veranderingen worden in kaart gebracht. Hiermee wordt de huidige houding ten opzichte van erfgoed verklaard.
- In het tweede deel van dit afstudeeronderzoek wordt deze kennis toegepast op een specifieke situatie. De geschiedenis van Rotterdam wordt geanalyseerd en gekeken wordt hoe deze het ontwerp van de Lijnbaan heeft beïnvloed. Vervolgens wordt naar de verandering van houding ten opzichte van de
Lijnbaan in de laatste 55 jaar gekeken. Hieruit wordt afgeleid wat de Lijnbaan voor Rotterdam betekent en hoe het gebied verder ontwikkeld kan worden. Hiervoor wordt een voorstel gedaan.

- Vervolgens worden deze twee delen in de conclusies aan elkaar gekoppeld. Bekeken wordt hoe de Lijnbaan en het nieuwe voorstel hiervoor binnen de algemene en de nationale ontwikkelingen binnen de het erfgoedbeleid passen.

De opzet van dit afstudeerproject kan als volgt in een matrix weergeven worden:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Algemene geschiedenis</th>
<th>Algemene situatie nu</th>
<th>Algemene toekomstvisie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Geschiedenis van Rotterdam</td>
<td>Situatie van Rotterdam nu</td>
<td>Toekomstvisie van Rotterdam</td>
</tr>
<tr>
<td>Geschiedenis van de Lijnbaan</td>
<td>Situatie van de Lijnbaan nu</td>
<td>Ontwikkelingsplan voor de Lijnbaan</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Op drie verschillende lagen (algemeen, stad en object) worden naar drie verschillende fasen gekeken (verleden, heden en toekomst). Deze lagen en fasen beïnvloeden elkaar. Zo wordt de toekomst bepaald door het verleden en het heden en het object door de stad, het land en de wereld. Om een toekomstvisie voor een object te ontwikkelen moet rekening gehouden worden met alle andere lagen en fasen.

In dit verslag wordt het algemene deel van de drie fasen in deel 1 besproken. In deel 2 worden de drie fasen van zowel Rotterdam als de Lijnbaan besproken.
Algemene Literatuurstudie: Historisch erfgoed
Een geschiedenis van conservatie en imitatie
Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

Inleiding

1 Geschiedenis van het conserveren per tijdperk
   1.1 Oudheid
   1.2 Middeleeuwen
   1.3 Renaissance
   1.4 Barok
   1.5 Verlichting en Romantiek
   1.6 Moderne tijd

2 Afstand tot het verleden

3 Geschiedenis van het conserveren per streek
   3.1 De niet-Europese Wereld
   3.2 Europa
      3.2.1 Engeland
      3.2.2 Frankrijk
      3.2.3 Italië en Duitsland

4 Veranderingen binnen het conservatiedomein
   4.1 De fascinatie met de Klassieke Oudheid
   4.2 De invloed van de Industriële Revolutie
   4.3 Stedelijke Conservatie

5 Waarden en methoden
   5.1 De functionele en economische waarde
   5.2 De symbolische waarde
   5.3 Kennis versus emotie; twee verbonden waarden
      5.3.1 De kenniswaarde en de educatieve waarde
      5.3.2 De emotiewaarde
      5.3.3 De balans tussen kennis en emotie
   5.4 Conservatietechieken

6 Imitatie en inspiratie door de eeuwen heen
   6.1 Imitatie versus inspiratie
   6.2 Verschillende vormen van imitatie
      6.2.1 Imitatie om symbolische redenen
      6.2.2 Imitatie om emotionele redenen

7 En nu
   7.1 De opkomende conservatiehard
   7.2 De toenemende commercialisering van het erfgoed
   7.3 Traditioneel bouwen

8 Conclusies
   8.1 Historische ontwikkelingen
   8.2 Hedendaagse trends en dilemma's

Voetnoten en bronnen

Voetnoten
Bronnen
Inleiding

Om inzicht te krijgen in de huidige erfgoedsituatie en om een visie voor de toekomst te kunnen ontwikkelen, is het nodig om het verleden te begrijpen. Het is onmogelijk de huidige situatie te begrijpen zonder te weten hoe ze is ontstaan. Daarom zal hier eerst worden ingegaan op de geschiedenis van het conserveren. Deze geschiedenis is zeker niet statisch. Vele ontwikkelingen hebben plaats gevonden. Zo is wat men conserveert, hoe men conserveert en waarom men conserveert door de eeuwen heen sterk veranderd. Al deze veranderingen leiden tot de huidige situatie. Van hieruit kan verklaard worden waarom het conservatiedomein door de tijd heen zo veel groter is geworden. Gezien kan worden waarom de traditionele conservatiemethoden niet meer goed passen binnen het huidige conservatieklimaat. Door vanuit het verleden naar de toekomst te kijken kan beter begrepen worden welke ontwikkelingen in de erfgoedwereld mogelijk zullen plaatsvinden.

In dit deel van het afstudeerverslag zal worden gekeken naar wat, hoe en waarom men conserveert. Zo wordt getracht een beeld te scheppen van de houding door de eeuwen ten opzichte van het verleden en in het bijzonder ten opzichte van de fysieke elementen die overgebleven zijn uit dit verleden. Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan het verband dat bestaat tussen de waarden die door de verschillende groeperingen aan het erfgoed worden toegekend en de conservatietechniek die wordt toegepast. Vervolgens wordt geprobeerd deze waarden in verband te brengen met de redenen die men heeft om tot imitatie van voorgaande bouwstijlen over te gaan.

Het doel van dit literatuurverslag is een beeld te krijgen van de plaats van de geschiedenis binnen de stedenbouw (en architectuur). Deze positie wordt bepaald door de volgende punten te bekijken:

- Geschiedenis van het conserveren
- Geschiedenis van het imiteren (neostijlen)
- Hedendaagse conservatie
- Hedendaagse imitatiestijlen

Erfgoed heeft verschillende kenmerken en kan hierdoor verschillende waarden of betekenis vervangen worden voor verschillende mensen. Deze waarden kunnen elkaar tegenwerken of juist goed samen gaan. Het is namelijk zo dat niet elke waarde om dezelfde conservatietechniek vraagt. De verschillende eigenschappen die van belang zijn voor de ene waarde kunnen voor een andere waarde onbelangrijk zijn. En aangezien het bij conservatie onmogelijk is alle eigenschappen van het erfgoed te behouden zal een afweging gemaakt moeten worden. Hierbij is het dus van belang dat wordt vastgesteld wat deze belangrijke eigenschappen zijn en welke methode deze eigenschappen het best conserveert. Deze beslissing is niet eenvoudig en het is onwaarschijnlijk dat er een keuze gemaakt kan worden waar iedereen gelukkig mee is.

Het is dan ook niet de bedoeling om de beste methode te vinden of om een universele oplossing te vinden voor het dilemma dat in het beslissingsproces aanwezig is. Het doel is om het proces zo goed mogelijk in beeld te brengen, zodat het inzichtelijk wordt en duidelijk wordt wat dit proces inhoudt en wat dit betekent.

Opzet en indeling

In dit literatuuronderzoek komen verschillende onderwerpen naar voren. Deze zijn als volgt ingedeeld:

- Als eerste wordt de conservatiegeschiedenis chronologisch besproken, zodat er een beeld ontstaat van de ontwikkelingen door de tijd heen.
Hieruit komt een vereenvoudigde representatie voort van de algemene houding tot de geschiedenis en de invloeden van deze houding op de conservatiepraktijk.

Vervolgens wordt de conservatiegeschiedenis per streek besproken, zodat een beeld gevormd kan worden van de plaatsspecifieke ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden.

Hierna wordt verder ingegaan op het conservatiedomein; de veranderingen die hebben plaatsgevonden met betrekking tot wat er geconserveerd werd. Hierbij zal in het bijzonder aandacht besteden worden aan de ontwikkelingen binnen de stedelijke conservatie.

Vervolgens zullen de ontwikkelingen en conservatiemethodes per waarde die aan het erfgoed toegekend is, besproken worden. In dit hoofdstuk wordt dus dieper ingegaan op de manier waarop erfgoed beleefd kan worden.

Daarna wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden met betrekking tot imitatiebouw; neostijlen en later traditioneel bouwen.

Dan zal kort de huidige situatie geschetst worden met betrekking tot conservatie en imitatiebouw.

Dit onderzoek zal eindigen met enkele conclusies.

Verklaring van gebruikte begrippen

Vooraf is het nuttig de verschillende begrippen die gebruikt worden verder te verklaren. In de literatuur worden verschillende termen gebruikt voor dezelfde betekenis en worden dezelfde termen gebruikt voor verschillende betekenisissen. Hierdoor kan er enige onduidelijkheid ontstaan. Daarom is er voor gekozen om hier al vast uit te leggen wat er met de verschillende termen bedoeld wordt. De term die gebruikt worden, krijgen soms een bredere betekenis toe gekend dan misschien gebruikelijk is; dit, omdat er vaak geen algemene term is die op het geheel te beschrijven onderwerp slaat. Dit is waarschijnlijk niet naar ieders goedkeuren, dus hiervoor alvast mijn verontschuldigingen.

De meeste termen zullen zoveel mogelijk in de tekst duidelijk gemaakt worden. Maar nu zullen alvast de belangrijkste en meest gebruikte termen uitgelegd worden.


De term erfgoed wordt gebruikt om dat aan te duiden wat het bewaren waard wordt geacht. Deze term komt pas laat in gebruik en voor een groot deel van de geschiedenis die beschreven wordt is deze term dan ook niet in gebruik. Er is echter toch voor gekozen om deze term door de gehele tekst toe te passen, zodat er een overzichtelijke eenheid ontstaat. Deze term is namelijk zeer breed en kan zowel voor stedelijke, architectonische, landschappelijke en culturele elementen gebruikt worden, iets wat met de term historisch monument wat moeilijker ligt. Dit is trouwens ook een vrij nieuwe term uit de 18de eeuw.

Verder wordt de term waarde gebruikt om aan te geven welke kwaliteit in het erfgoed gezien wordt. Dus om welke redenen het erfgoed geconserveerd wordt. Het gaat er hier dan ook niet zo zeer om of het erfgoed deze waarde daadwerkelijk bezit of niet, maar om welke waarde mensen eraan toekennen; welke waarde het geacht wordt te hebben.

Met ‘imitatiebouw’ wordt de manier van bouwen bedoeld, die op het verleden teruggrijpt. Dit is een grijs gebied, omdat het verleden natuurlijk altijd op enige manier in hedendaagse bouwwerken aanwezig is. Maar het gaat hier vooral om bouwwerken waar de beïnvloeding door het verleden zo groot is dat (bijna)
gesproken kan worden van imitatie. Onder deze term vallen dan ook de
neostijlen, het historisme, het retrobouwen en het traditioneel bouwen.

Ook de chronologische indeling naar periodes is enigszins arbitrair. In de
verschillende disciplines worden verschillende indelingen gebruikt en die kunnen
zelfs verschillen per auteur. Er is daarom voor een indeling gekozen die grotendeels
aansluit bij de veranderingen binnen de conservatiegeschiedenis. Dit houdt in dat
de Oudheid eindigt in de 5de eeuw met de val van het West-Romeinse rijk. Dan
beginnen de middeleeuwen die tot ongeveer 1430 duren waarop de Renaissance
volgt, die zijn hoogtepunt bereikt rond 1500. Deze gaat vervolgens aan het einde
van de 16de eeuw over in de Barok (Deze overgang van Renaissance naar Barok is
niet heel duidelijk omliggend in de conservatiegeschiedenis, zie begin hoofdstuk 1.4).
De Barok eindigt met het begin van de Verlichting, wanneer het Classicisme en
later de Romantiek beginnen. Vervolgens zorgt rond 1820 de Industriële Revolutie
voor een nieuwe breuk. De periode die volgt wordt hier de Moderne Periode
genoemd, maar omvat zowel een deel van de Romantiek als het Modernisme van
de 20ste eeuw.

**Bronvermelding**

Vooraf moet ook vermeld worden dat dit verslag voor een deel geïnspireerd is op de
ideeën die naar voren komen in de volgende twee boeken: *A History of
Architectural Conservation* van Jukka Jokilehto uit 1999 en *The Invention of the
Historic Monument* van Françoise Choay een vertaling uit 2001 van het Franstalig
boek dat in 1992 verschenen is. Beide boeken geven een goed beeld van de
ontwikkeling van de conservatie door de eeuwen heen en komen op veel punten
overeen. Dit literatuuronderzoek tracht ideeën uit beide boeken samen te voegen,
op sommige plaatsen samen te vatten, op andere plaatsen uit te breiden en alles
op een eigen manier te interpreteren en te gebruiken. Met name paragraaf 4.3 van
dit verslag is sterker geïnspireerd door hoofdstuk 5 – *The invention of urban heritage*
uit het boek van Choay. Daarnaast zijn natuurlijk ook andere boeken gebruikt.
Deze zijn terug te vinden in de literatuurlijst op pagina 60. De twee zojuist
genoemde boeken zijn echter de voornaamste inspiratiebron geweest. De bron zal
dan ook alleen specifiek in de tekst vermeld worden als het zeer duidelijk gaat om
een idee dat specifiek uit een gebruikt boek komt of als het om een citaat of
parafrasering van een tekst gaat.
1 Geschiedenis van het conserveren per tijdperk

In dit hoofdstuk zal een kort overzicht gegeven worden van de manier waarop men door de eeuwen heen met erfgoed omging. Voorop gesteld eerst het volgende: Systematische conservatie begon pas in de 19de eeuw. Daarvoor was het eerder een uitzondering dan de gewone gang van zaken. Maar voor zo ver er een beeld van te vormen is, werd er altijd in meer of mindere mate belang gehecht aan 'oude' fysieke elementen. Hoewel, vooral in het begin van de geschiedenis, conservatie zeer beperkt was en geheel niet overeen kwam met onze moderne denkbeelden, werd er wel aandacht aan besteed, in theorie of in de praktijk. Dit hoofdstuk zal dan ook eerst deze eerste aanzetten tot conservatie in kaart brengen om vervolgens de ontwikkeling tot wat we nu conservatie noemen te beschrijven. In de conclusies van dit afstudeeronderzoek is een matrix van deze ontwikkelingen opgenomen.

1.1 Oudheid

Als eerste moet opgemerkt worden dat wat hier als Oudheid benoemd wordt de gehele periode tot aan de Middeleeuwen beslaat. Over deze periode is weinig informatie te vinden en de weinige informatie die er is, is vaak fragmentarisch en niet erg specifiek. De meeste informatie is te vinden over de Klassieke Oudheid en heeft dus betrekking op de Griekse en Romeinse conservatiepraktijken. Egypte komt sporadisch ter sprake en over de Prehistorie bestaat natuurlijk weinig informatie.

Toch wordt hier geprobeerd een algemene beschrijving van de Oudheid te geven en hieruit enkele conclusies te trekken. De nadruk ligt logischerwijs wel op de Klassieke Oudheid en men moet dit in gedachten houden. Het is niet de bedoeling te beweren dat de gehele Oudheid gelijk te stellen of dat het hier gaat om een gemeenschappelijke, algemene conclusie. Er wordt enkel getracht een beeld te schetsen.

In de Oudheid vond conservatie plaats, maar doorgaans uit praktisch oogpunt. Gebouwen werden hergebruikt. De waarde van het gebouw lag in de manier waarop het gebruikt kon worden en niet in zijn authenticiteit. Aanpassingen of vernieuwingen hadden dan ook geen negatief effect op de waarde van dit erfgoed. Ook was er in de Oudheid erfgoed dat geconserveerd werd omdat het als gedenkteken of als symbool waarde had. Het ging hier echter om een gering aantal gebouwen en functionaliteit bleef dan ook de belangrijkste reden een gebouw te bewaren.

Het erfgoed met symbolische waarde had echter een andere plaats in de samenleving dan het erfgoed met functionele waarde. Het had veel meer de rol van monument en werd geconserveerder om zijn betekenis. Hierbij was het heel belangrijk om de authenticiteit van het symbolische erfgoed te bewaren, aangezien zijn waarde in de boodschap lag die het uit het verleden overbracht. Men had dan ook veel respect voor de eerste bouwers. Veel meer dan de overblijfselen met functionele waarde werd dit erfgoed dan ook bestudeerd. Zo vond in 210 v. Chr. de eerste opgraving plaats en bouwde de Romeinen het eerste museum voor architectuur samengesteld uit buit geplunderd uit Griekenland (Choay, 2001).

Deze overblijfselen uit andere culturen (in het bijzonder de Griekse cultuur) dienden vaak als inspiratie of model. Een manier om dezelfde mate van superioriteit te bereiken als de te imiteren cultuur, of zelfs deze cultuur te overstijgen.

De symbolische waarde maakte dit erfgoed echter ook kwetsbaar, want juist omdat het een belangrijke betekenis had voor de ene cultuur was het voor de vijandige cultuur een perfect doelwit in tijden van oorlog. Het waren dan ook vooral de

In gevallen waar de symbolische waarde van het erfgoed dat van de verwoesting oversteeg of men juist zijn kracht wilde laten zien na een tegenslag, werd tot restauratie overgegaan. Dit kon zowel in de stijl van het origineel als in de eigentijdse stijl gebeuren en delen die de verwoesting overleefd hadden, werden vaak geïncorporeerd. Bij deze restauraties speelde echter esthetica een grotere rol dan het gebruiken van zoveel mogelijk origineel materiaal en de nadruk leek vooral te liggen op de artistieke waarde van het gerestaureerde monument en niet op de authenticiteit. Het respect voor de originele bouwer bleef echter, ook al werd in restauratie de originele vorm geheel veranderd. En dus had het erfgoed een dubbele waarde; als esthetisch voorwerp en als herinnering en symbool. Hierbij werd schoonheid vaak ook gezien als een teken van glorie en dus macht. Esthetica en symboliek waren in de Oudheid dan ook sterk verwant.

De dubbele waarde die erfgoed of monumenten konden hebben, komt ook naar voren in de oorsprong van het woord monument. Het Griekse woord voor monument komt van mneme wat refereert aan het herinneren, terwijl het Latijnse monumentum afstamt van moneo, en verwijst naar de politieke en morele rol van het monument. Het monument moest de macht van de gezaghebbers tonen (Jokilehto, 1999).

Afb. 1.1: Boog van Constantijn in Rome; hier is een beeld van Hadriaan omgevormd om gelijkenis met Constantijn te vertonen (afb. van Jokilehto, 1999, p. 5)

Afb. 1.2: Oud klooster in Delhi, India; hier is geplunderde buit hergebruikt om de superioriteit van de nieuwe macht aan te duiden (afb. van Jokilehto, 1999, p. 13)
1.2 Middeleeuwen

Als begin van de Middeleeuwen wordt in het algemeen uitgegaan van de val van het West-Romeinse rijk. Zowel deze gebeurtenis als de opkomst van het christendom waren bepalend voor deze periode. Beide gebeurtenissen hadden invloed op de manier waarop naar de geschiedenis en het fysieke erfgoed werd gekeken.

Deze grote veranderingen zorgden namelijk voor een breuk met de voorgaande periode. Het leven in de periode voor de breuk verschilde zo veel van het leven na de breuk, dat veel aspecten uit de periode van voor de breuk niet meer begrepen werden. Dit betekende echter niet dat tussen deze twee perioden een grote afstand was ontstaan; de Oudheid was voor de mensen uit de Middeleeuwen nog heel dichtbij. Er was nog niet genoeg tijd overheen gegaan om echt voor verwijdering te zorgen. En dus was de oudheid zowel onbegrijpelijk als bekend; overblijfselen uit de Oudheid werden niet als bijzonder gezien, maar slechts als onbegrijpelijk, ze hadden dus weinig waarde en werden niet met respect behandeld. Dit leidde er toe dat het erfgoed naar eigen context werd geïnterpreteerd en dus aangepast werd aan de behoeften en denkbeelden van de Middeleeuwen. Zo werden bijvoorbeeld Romeinse paleizen omgevormd tot kerken (Choay, 2001).

Het erfgoed werd dan ook doorgaans niet geconserveerd om zijn symbolische waarde, maar voornamelijk om zijn functionele waarde. Gebouwen werden hergebruikt, in hun geheel of in fragmenten. Oude overblijfselen werden gebruikt als bron voor bouwmateriaal. Dit proces werd nog versterkt door de economische crisis in de Middeleeuwen (Choay, 2001). Het was noodzakelijk om gebouwen te hergebruiken aangezien er niet genoeg kapitaal was om gebouwen af te breken en nieuwe gebouwen neer te zetten.

Verder vond er in deze periode echter ook veel verwoesting plaats door de opkomst van het christendom. De kerk stond afkeurend tegenover gebouwen met een niet christelijke achtergrond. Hierbij ging het voornamelijk om gebouwen die in de Oudheid een symbolische waarde hadden. Dit ging samen met pogingen om het christelijke geloof te verheerlijken.

Toch waren er ook periodes van klassieke herleving in de Middeleeuwen. Deze herlevingen waren echter tijdelijk en gedeeltelijk, maar waren wel de voorbode van de Renaissance en de aanzet tot het humanisme (Choay, 2001). In deze periodes leefde de bewondering en fascinatie voor de Oudheid op; vooral voor het vakmanschap uit deze periode. Vakmanschap was namelijk in de Middeleeuwen deels verloren gegaan.

In de Middeleeuwen was dan ook niet alleen sprake van erfgoed met een functionele waarde, maar ook van erfgoed met een zekere symbolische waarde, al was dit in zeer beperkte mate. Dit erfgoed werd geconserveerd omdat men waardering had voor de cultuur waaruit het voortkwam of de religieuze betekenis die het had. Het diende soms ook als een bron van kennis; hierbij speelde authenticiteit en esthetica echter geen grote rol. Ook kwam de interesse in overblijfselen uit de oudheid niet tot uiting in een effectieve conservatiepraktijk, vooral ook door het gebrek aan afstand tot de geschiedenis en haar erfgoed.

1.3 Renaissance

Rond 1430 vonden grote veranderingen plaats, die rond 1500 de Renaissance inluidden. Er was sprake van een kennisrevolutie (die al aangekondigd was in de gedeeltelijke renaissances in de Middeleeuwen). Het wereldbeeld veranderde en dit had grote gevolgen voor de conservatie van erfgoed. Rome, dat in de Middeleeuwen sterk in verval was geraakt door een sterke daling in het inwonersaantal, werd herontdekt. Dit ging samen met een nieuwe waardering voor de
Oudheid. Met als gevolg dat de Middeleeuwen afgeschreven werden als een tussenperiode zonder waarde, die het best zo snel mogelijk vergeten kon worden. Deze tussenperiode creëerde afstand tussen de Renaissance en de voor de mensen uit de Renaissance waardevolle geschiedenis, de Oudheid. De Oudheid was niet langer tastbaar; het was een afgesloten periode geworden, begrenst door de Middeleeuwen. Deze afstand bracht respect met zich mee en de mensen uit de Renaissance kregen een grote waardering voor de kennis uit de Oudheid. De Oudheid diende dan ook als voorbeeld voor de Renaissance. Dezelfde perfectie werd nagestreefd als in de Oudheid werd bereikt. Het erfgoed uit de Oudheid gold dan ook als symbool voor de perfecte cultuur en kreeg zodanig ook steeds meer een politieke waarde.

Ook werd in de Renaissance het erfgoed uit de Oudheid steeds meer gezien als een bron van kennis. Erfgoed werd gezien als een getuige van de realiteit van het verleden. Er werd echter voornamelijk belang gehecht aan het tekstuele erfgoed uit de Oudheid. De gebouwen werden gezien als een ondersteuning, een bevestiging van de tekst (Choay, 2001). Gebouwen waren dan ook vooral interessant als zij een inscriptie met zich meedroegen. Er werd in de wetenschap weinig waarde toegekend aan de fysieke historische gebouwen. Wel ontstond er steeds meer een dialoog tussen de wetenschapper en de estheet. De Renaissance was namelijk ook de periode dat geleidelijk de esthetica zoals wij die nu nog kennen, opkwam. Kunst stond niet langer zoals in de Middeleeuwen alleen in dienst van religie en waar voorheen vooral interesse was voor vakmanschap, werd nu ook schoonheid op zich steeds meer op waarde geschat. Kunst werd steeds meer tot een autonome discipline, net als de leer van de geschiedenis. Ook werd ‘het sentiment’ steeds belangrijker. Genoegen kwam los te staan van de symbolische waarde. Dit droeg mede bij aan de nieuwe trend om erfgoed weer ‘heel’ te maken, of te wel te restaureren, zodat het weer in zijn geheel ervaren kon worden. Deze nieuwe trend zorgde er ook voor dat de educatieve waarde van het erfgoed zich langzaam ontwikkelde. De gerestaureerde overblijfselen waren vaak makkelijker te begrijpen. De educatieve waarde werd echter pas in de Barok echt belangrijk.


1.4 Barok

De veranderingen die rond 1550 plaatsvonden waren minder ingrijpend dan die in voorgaande veranderingsperiodes. Er was dan ook niet echt sprake van een breuk tussen de Renaissance en de Barok en de tijdperken lijken geleidelijker in elkaar
over te lopen dan de voorgaande. Ontwikkelingen die in de Renaissance al waren aangekondigd setten in de Barok echt door. Toch vonden er ook verstrekende veranderingen plaats.

Zo begon men zich af te zetten tegen het humanisme en brak het tijdperk van de oudheidkundigen aan. Zij gebruikten niet langer tekst als basisbron voor kennis, maar het object. Dit had te maken met veranderingen in de kijk op de waarneming. Waarneming werd niet langer gezien als een proces dat uitging van de waarnemer en door hem beïnvloed werd, maar als een passief proces (Van de Berg, 1968). Het waar te nemen object was niet te beïnvloeden door de waarnemer en hierdoor was de objectiviteit van het waargenomen object gewaarborgd. Daardoor nam het belang van de waarneming toe bij wetenschappelijk onderzoek. Waar geschriften beïnvloed waren door hun schrijvers, waren gebouwen objectieve getuigen van het verleden. Zij konden dus niet misleiden. Hierdoor nam de interesse in het fysieke erfgoed toe. Zij werden steeds meer gezien als een bron van informatie over tradities en gebruiken.

Deze interesse uitte zich echter niet in een effectiever conservatiebeleid. Conservatie vond voornamelijk op papier plaats; erfgoed werd geïnventariseerd in tekst en afbeelding. Zo ontstond er een papieren museum, waarbij het gebouw aan waarde verloor nadat het geïnventariseerd was. Als de kennis opgeslagen was, mocht het gebouw in principe worden verwoest.

Een andere belangrijke verandering was de uitbreiding van het te conserveren domein. Waar voorheen de interesse vooral bij de oudheid in Italië en in het bijzonder bij Rome lag, werd nu ook het nationale erfgoed belangrijker. De reizen naar Rome hadden mensen bewust gemaakt van het feit dat er misschien ook antiquiteiten op eigen grondgebied te vinden waren. Zo nam archeologische studie toe en verschoof de aandacht naar nationale en locale geschiedenissen. Dit ging samen met veranderingen binnen de religie die al in de Renaissance waren begonnen. De aandacht verschoof hier ook van het totaal, de groep, naar het individu en van het algemene naar het specifieke. Deze ontwikkelingen waren dus ook te zien binnen de conservatiegeschiedenis. De mensen in de Barok gingen op
zoek naar hun eigen identiteit en herkomst en richtten zich niet langer enkel op Rome. Door de verschuiving van interesse naar de lokale geschiedenis, werd ook langzaam meer aandacht besteed aan het Middeleeuwse erfgoed (voornamelijk de Gotiek). Vanaf het eind van de 16e eeuw werd de Gotiek in veel landen (met uitzondering van Italië) tot symbool van de nationale identiteit, veel landen kenden immers een rijke Middeleeuwse geschiedenis. Deze verruiming van de te conserveren periode ging samen met de christelijke missie. Onder invloed van de kerk werd geprobeerd een christelijke collectie van erfgoed samen te stellen die niet onder hoofde te doen voor de collectie antiquiteiten uit de Oudheid. Dit zou de originaliteit en het aanzien van de westelijke beschaving bevestigen (Choay, 2001). Ook erfgoed uit andere culturen kwam in de Barok onder de aandacht, zo werd in dit tijdperk voor het eerst aandacht besteed aan de megaliete structuren.

De veranderingen die hierboven beschreven zijn hadden ook invloed op de verschillende waarden die aan erfgoed werden toegekend. Zo begon het erfgoed ook een politieke betekenis te krijgen. Dit zette in de Verlichting en de Romantiek door en werd vooral in de 19de eeuw erg belangrijk. Het nationale erfgoed werd gezien als een middel dat kon bijdragen aan de vorming van een nationale identiteit. De vormgeving van deze identiteit was politiek belangrijk. Zo kon het erfgoed bijdragen aan het beeld dat werd gepresenteerd aan andere landen, maar ook aan het beeld dat de inwoners van een land werd voorgelegd. Hierbij was restauratie een nuttig gereedschap. Niet alleen konden oude gebouwen in hun volle glorie hersteld worden, ze konden zelfs verbeterd worden. Erfgoed werd aangepast aan het eigentijdse beeld van perfectie. De politieke waarde van het erfgoed werd echter niet alleen door de staat benut, maar ook door de kerk. Erfgoed werd gebruikt om de macht van de kerk duidelijk te maken. De keerzijde hiervan was, zoals in de tekst over de Renaissance al naar voren kwam, dat de kerk niet alleen het erfgoed beschermde dat bijdroeg aan de beeldvorming van haar geschiedenis, maar dat het daarnaast een poging deed alles te verwoesten wat hieraan afbreuk deed. Heidense symbolen werden verwoest of omgevormd.

Deze opkomst van politieke waarde ging samen met de opkomst van de educatieve waarde van het erfgoed. Erfgoed kan pas echt een politieke waarde krijgen als dit erfgoed ook begrepen wordt door het volk. Het was dus zaak dat de bevolking zich bewust werd van de betekenis van het erfgoed, de geschiedenis van het land en haar nationale identiteit. Verder werd ook esthetica steeds belangrijker en eiste dit haar plek op naast functionaliteit. Functionaliteit behield echter haar plaats binnen de conservatieredenen. Hetzelfde gold voor de symboliek: de Oudheid bleef inspireren. De symbolische waarde was nu echter vaak gekoppeld aan de politieke waarde van het erfgoed.

1.5 Verlichting en Romantiek

In de 18de eeuw vonden wederom grote veranderingen plaats. Een kennisrevolutie begon: de Verlichting. Hierop volgde verschillende andere veranderingen, onder meer het begin van de Industriële revolutie en het uitbreken van de Franse Revolutie. Al met al was dit een zeer rumoerige periode. Op deze periode volgde de Romantiek. Een periode gekenmerkt door grote onzekerheden en een zoektocht naar gevoel en sentiment. Geeneraliseerd kan gesteld worden dat door de verwerktenschappelijking, die de kennisrevolutie ten tijde van de Verlichting veroorzaakt had, de aandacht bijna geheel verschoven was naar het belang van kennis en objectiviteit, waardoor gevoelens op de achtergrond waren geraakt. In de Romantiek werd getracht dit bij te stellen. Het Neoclassicisme van de Verlichting ging langzaam over in een veel breder Historisme.
In de Verlichting en later de Romantiek zetten verschillende processen door die al in de Barok waren begonnen. Zo ging de inventarisatie van erfgoed door en werd dit steeds wetenschappelijker aangepakt. Ook de esthetische waarde van het erfgoed werd steeds belangrijker. Dit ging samen met de opkomst van de kunst- en architectuurgeschiedenis. Ook ontstonden er nieuwe theorieën met betrekking tot kunst. Zo werd bijvoorbeeld het begrip sublimiteit geïntroduceerd. De aandacht bleef echter voornamelijk gericht op het historische aspect van de esthetica. Er was maar weinig interesse in de zintuiglijke ervaring van erfgoed; vorm bleef dus ondergeschikt. Toch kwam juist uit deze ondergeschikte stroming de theorie voort dat kunst ook plezier kan geven (Choay, 2001). Dit plezier kan niet bemiddeld worden, want een reproductie mist de waarden van het origineel. Voor het eerst in de geschiedenis werd er echt waarde gehecht aan authenticiteit. Dit betekende dat het erfgoed zelf waarde kreeg, omdat het effect dat het gaf op geen enkele manier gereproduceerd kon worden.
De opkomst van het belang van authenticiteit had echter ook negatieve gevolgen. Juist doordat authenticiteit belangrijk werd, ontstond er fragmentatie. Musea en collecties wilden namelijk ook authentieke objecten bezitten. En door het toenemende belang van de educatieve waarde van kunst en erfgoed groeiden deze musea en collecties.

Rond deze tijd was namelijk ook de democratisering van kennis in opkomst. Door de politieke veranderingen, met name als gevolg van de Franse Revolutie, was de educatie van het volk een belangrijk onderwerp geworden. De bevolking moest kennis krijgen van haar geschiedenis en kunst en dit was een nationale verantwoordelijkheid. Hierbij kon het object een rol spelen. Erfgoed werd publiek toegankelijk gemaakt, vaak in musea. Maar ook architectonisch erfgoed werd opengesteld.

Dit proces speelde ook een rol in de ontwikkeling van een nationale identiteit. Theoretici werden zich steeds meer bewust van verschillen binnen culturele uitingen en geschiedenis. Geschiedenisvorming werd steeds minder algemeen en steeds meer gericht op het specifieke. Deze bewustwording werkte ook door in conservatiepraktijk. Erfgoed maakte juist deze verschillen zichtbaar; het was een expressie van een bepaalde cultuur en identiteit en als zodanig het conserveren waardevol. Ook hierbij werd authenticiteit steeds belangrijker.


De wisseling van de macht ging echter niet alleen gepaard met vernietiging van erfgoed met een symbolische waarde. Erfgoed werd ook politiek ingezet, juist door zijn symbolische waarde. Zo werden door Napoleon Griekse monumenten als symbool voor zijn nieuwe sterke staat ingezet. En later bij de vorming van de nieuwe Griekse staat stonden Griekse monumenten symbool voor de nieuwe democratie (Jokilehto, 1999). De symbolische waarde van het erfgoed was in deze periode de belangrijkste. Door oorlog en staatsrechtelijke veranderingen trad het belang van een nationale identiteit naar de voorgrond. Het erfgoed werd ingezet om deze nationale identiteit kracht bij te zetten.

De veranderingen in machtsstructuur hadden nog een ander gevolg; in sommige landen kwam erfgoed in het bezit van de staat. Hierdoor kreeg het voor de staat een economische betekenis. Niet langer was vooral de kennis die het erfgoed met zich meedroeg van belang; kennis die ook in tekst en afbeelding geconserveerd kon worden. Maar het daadwerkelijke gebouw kreeg een waarde. Mede hierdoor nam de fysische bescherming van erfgoed toe. Het laten vervallen van erfgoed betekende namelijk kapitaalvernieting voor de staat. Deze overgang van erfgoed naar de staat leverde echter ook problemen op. Door de revolutie hadden veel gebouwen hun functie verloren (zoals kerken en kastelen),
wat conservatie bemoeilijkte. Er moesten op grote schaal nieuwe functies gevonden worden, zodat de gebouwen hun plaats in het dagelijkse leven niet zouden verliezen. Daarnaast bestond er ook een financieel tekort, mede doordat binnen korte tijd het aantal monumenten sterk was toegenomen. Al deze gebouwen vroegen om geld voor onderhoud en conservatie (Choay, 2001).

Concluderend kan dus gesteld worden dat in de 18de zeer veel veranderde, waardoor veel mensen hun zekerheden verloren en de wereld over het algemeen als chaotisch ervaren werd. Deze veranderingen en onzekerheden hadden ook invloed op de conservatiepraktijk, waardoor een nieuwe periode aanbrak. Door de grote onzekerheden werd gezocht naar een veilige haven; er werd zowel toevlucht gezocht in verre oorden als in het verleden. Het erfgoed kreeg dan ook een symbolische betekenis, maar ook een emotionele waarde. Deze trend uittte zich onder meer in de opkomst van neostijlen. Al deze regulieringen vroegen om geld voor onderhoud en conservatie (Choay, 2001).

1.6 Moderne tijd

In de 19de eeuw brak een nieuwe periode aan in de geschiedenis van de conservatie. Deze periode hield aan tot in de 20ste eeuw en werd gekenmerkt door de breuk veroorzaakt door de Industriële Revolutie. Zij besloeg dus zowel het laatste deel van de Romantiek als het Modernisme. Dit betekent dan ook dat de veranderingen die in de Romantiek plaatsvonden, doorgingen in deze periode. De Industriële Revolutie had echter zulke grote gevolgen dat men kan spreken over een nieuwe periode.

De veranderingen en de gebouwen sloten niet meer aan bij de nieuwe tijd en hadden er dus geen plek meer, waardoor het erfgoed voor velen onbelangrijk werd. Dit leidde vaak tot verwaarlozing of zelfs verwoesting. Doordat het erfgoed van een waarde voor de bevolking (Jokilehto, 1999).

De industrialisatie en dus de breuk met het verleden had, zoals gezegd, ook tot gevolg dat anderen, met name theoretici, zich realiseerden dat erfgoed juist belangrijk was. De breuk was namelijk zo definitief dat het verleden zijn verband met het heden was verloren; het verleden was onbereikbaar, waardoor de tijd onomkeerbaar bleek. Hierdoor werd erfgoed uniek en onvervangbaar. Hierdoor veranderde de betekenis van het erfgoed en de plaats die het in de samenleving innam.

Erfgoed werd namelijk steeds meer gezien als een uiting die voortkwam uit een wereldbeeld van de cultuur die het bouwde. Omdat dit wereldbeeld veranderd was en tijd onomkeerbaar bleek, was het onmogelijk
geworden de gedachten die het erfgoed gevormd hadden te reproduceren. Dit betekende dat het erfgoed zelf ook niet te reproduceren was en dus dat het uniek en kwetsbaar was. Met als gevolg dat al het erfgoed als kostbaar gezien kon worden.

Er ontstond een stroming die zich uitsprak voor een bewuste en voorzichtige behandeling van erfgoed, aangezien elke ingreep altijd definitief was en de gevolgen niet alleen belangrijk waren voor het heden, maar ook doorwerken op de gehele toekomst. Men werd zich bewust van zijn plicht aan de toekomstige generatie; erfgoed werd tot een erfenis voor het nageslacht. De bescherming van erfgoed was voor deze stroming dan ook tot een morele verplichting geworden.


De restauratiegedachte werd gekenmerkt door het geloof dat het verleden dood was en dus niet meer relevant was voor het heden. De restaurateurs waren op zoek naar een nieuwe moderne stijl en het verleden had daarbij geen betekenis meer; ze keken vooral naar de toekomst. Dit betekende niet dat ze geen waarde meer hechtten aan het erfgoed uit het verleden. Het betekent echter wel dat deze waarde niet verbonden werd aan de affectieve herinnering aan het verleden maar aan andere functies. Zeer belangrijk erfgoed dat zijn functie had verloren werd op museale wijze geconserveerd. De aangetroffen staat werd bevrees en het erfgoed werd buiten het dagelijkse leven geplaatst. Het verloor zijn functie als gebouw en werd tot een document dat verslag moest doen van het verleden waarbij sentiment doorgaans geen plaats kende. Denk hier bijvoorbeeld aan belangrijke Romeinse overblijfselen. Het gaat hier dan ook om een zeer beperkt aantal monumenten (Jokilehto, 1999).

Het erfgoed dat niet tot de bovenstaande categorie behoorde, werd juist wel zoveel mogelijk bij het dagelijkse leven betrokken. Gebouwen die hun functie verloren...
hadden kregen een nieuwe functie. Authenticiteit was hierbij ondergeschikt. De nadruk lag op de betekenis van het erfgoed voor het heden. Het werd in het heden geplaatst, waardoor de afstand tot het verleden verdween en het object zijn historiciteit verloor. Aanpassingen werden dan ook gedaan om de bruikbaarheid van het erfgoed te bevorderen, waardoor het erfgoed zijn betekenis verloor als document dat verslag deed van het verleden.

De anti-restaurateurs interpreteerden de breuk veroorzaakt door industrialisatie op een heel andere manier. Zij zagen de wereld om hen heen veranderen, inclusief de gebouwde omgeving, en realiseerden zich hoe kostbaar het verleden was. Want, zoals hierboven al werd gesteld, was het erfgoed voor hen uniek geworden en betekende verwoesting onherroepelijk verlies. Authenticiteit was hierbij erg belangrijk. Erfgoed moest dan ook geconserveerd worden met behoud van zijn authenticiteit. Dus geen restauratie, want niet alleen de originele vorm en dus het originele ontwerp waren belangrijk (zoals de restauratiegedachte stelde), maar ook het originele materiaal was essentieel (Jokilehto, 1999). De tekenen van de tijd, het patina, gaven het erfgoed juist schoonheid, zij droegen bij aan de waarde van het erfgoed. Deze ouderdomswaarde kwam voort uit de nadruk die voor de breuk werd. Het domein van de conservatieperiode werd uitgebreid tot het gebied van de conservatie. De waarde van erfgoed voor hen was uniek geworden en het erfgoed voor hen uniek geworden en het erfgoed de heden. Geheel in tegenstelling met de gedachte van de restaurateurs die stellen dat het verleden dood was.


De industrialisatie had niet alleen effect op de manier waarop over het conserveren zelf gedacht werd, maar ook op de gedachten betreffende wat er geconserveerd werd. Het domein van de conservatieperiode werd uitgebreid tot het gehele pre-industriële tijdperk. Dit tijdvlak was nu immers duidelijk afgebakend en door de grote veranderingen was er een duidelijke afstand ontstaan, waardoor alles van voor de breuk als 'oud' geclassificeerd kon worden. Ook wordt het typologische domein uitgebreid. Deze trend kwam voornamelijk voort uit de anti-restauratiegedachte. De waarde van erfgoed als herinnering lag niet alleen bij enkele belangrijke monumenten, maar gold voor het gehele stedelijke weefsel. Het dagelijkse leven speelde zich juist voornamelijk af binnen dit weefsel en de 'gewone' architectuur. Zij waren dus essentieel als herinnering en ter vorming van de identiteit van een samenleving.

Ook werd het geografische domein verder uitgebreid. Met name de anti-restaurateurs stelden dat de waarde van erfgoed niet alleen nationaal, maar ook universeel was. Kunst en geschiedenis werden voor de gehele mensheid van belang geacht en moesten dan ook over de gehele wereld geconserveerd worden. Deze globalisering van erfgoed en conservatie was waarschijnlijk een gevolg van de algemene globalisering die op de industrialisatie volgt.


Verder werden in deze ‘moderne’ periode de veranderingen uit de Romantiek doorgezet, zoals aan het begin van dit hoofdstuk al gesteld is. De opkomst van de esthetica hield aan, waarbij de nadruk steeds meer op de emotie en het gevoel kwam te liggen. Dit betekende bijvoorbeeld ook dat de beeldende kwaliteit van het erfgoed steeds meer onder de aandacht kwam. Situering en aankleding gingen een steeds grotere rol spelen; deze moesten zo dramatisch mogelijk. Hierbij werd ook de ouderdomswaarde van het erfgoed ingezet. Dus juist het feit dat erfgoed oud was en dat dit zichtbaar was, maakte het waardevol. Vooral de middeleeuwse ruïne was populair. Zo werden zelfs nep ruïnes gebruikt om landschapsparken van dramatische oriëntatiepunten te voorzien.

Tevens droeg de ouderdomswaarde bij aan de morele betekenis van het erfgoed. Het werd een symbool van de menselijke vergankelijkheid en de onverbiddelijk voortschrijdende tijd. Dit alles droeg bij aan de toenemende affectieve waarde die het erfgoed had. De kenniswaarde was niet langer het belangrijkste, maar de affectieve waarde. Dit kwam mede doordat, net als in de Renaissance, de nadruk steeds meer kwam te liggen op het geschreven woord. Het erfgoed verloor zo dus zijn betekenis voor de wetenschap; het diende alleen nog ter illustratie. De foto of de afbeelding had de functie van het gebouw overgenomen (Choay, 2001).

2 Afstand tot het verleden

Uit het voorgaande komt een belangrijk punt naar voren. De conservatiepraktijk is namelijk sterk afhankelijk van de houding van de beoefenaar ten opzichte van het verleden en de geschiedenis; de relatie die men heeft met het verleden. Dit bepaalt namelijk hoe de beoefenaar met de fysieke elementen uit deze geschiedenis omgaat.

Een zeer belangrijk aspect dat aangestipt wordt is de afstand tussen het heden en het verleden; hierbij gaat het met name om de gevoelsafstand en niet de afstand in tijd. Als er geen groot verschil bestaat tussen het heden en het verleden, voelt het verleden nog heel dichtbij. Dit betekent dat het historische aspect nog geen rol speelt in de waardering van het erfgoed. Het feit dat het erfgoed oud is geeft het geen extra waarde. Het verleden is immers nog niet speciaal; het is nog tastbaar en hoeft als zodanig niet bewaard te worden. Wat niet wil zeggen dat erfgoed geen waarde kan hebben omdat het bijvoorbeeld nuttig of mooi is.

Het aspect afstand speelt op een andere manier ook nog mee in hoe tegen erfgoed aangekeken wordt. Door een gebrek aan afstand wordt het erfgoed vaak geïnterpreteerd naar eigentijdse standaard. Er bestaat immers nog geen echte scheiding tussen toen en nu. Dit kan er toe leiden dat erfgoed niet begrepen wordt, omdat het niet meer aansluit bij de opvattingen van de latere generatie. Dit kan
verwaarlozing tot gevolg hebben of herinterpretatie, het erfgoed kan dan bijvoorbeeld een nieuwe functie of betekenis toegewezen krijgen. Dit is wat in de Middeleeuwen gebeurde, de breuk die ontstond door de val van het Romeinse rijk en de opkomst van het christendom creëerde geen afstand, maar maakte het erfgoed wel onbegrijpelijk. Het werd dus ‘onjuist’ geïnterpreteerd.

De breuk met de Middeleeuwen als gevolg van de Renaissance, zorgde echter wel voor afstand. De Middeleeuwen werden gezien als tussenperiode, zonder waarde. Hierdoor was er een afstand ontstaan tot de Klassieke Oudheid. Deze afstand, gekoppeld aan het respect dat men had voor de Oudheid, gaf het erfgoed uit deze periode waarde. Dit kon ontstaan door het contrast dat de Middeleeuwen vormde met de Oudheid, dit benadrukte de afstand en vergrootte het respect. Dit betekende echter nog niet dat de historische waarde de belangrijkste was. Zo werd in de Renaissance de Klassieke Oudheid gezien als voorbeeld van een superieure maatschappij. Men wilde zelf ook deze superioriteit bereiken, of zelfs overstijgen. Het erfgoed uit de Oudheid werd dan ook gezien als model. Het kon informatie geven over deze periode en als voorbeeld dienen. In zekere zin gaat het dus wel om historische waarde, maar vooral de kenniswaarde van dit erfgoed is belangrijk. Het erfgoed zelf wordt niet gewaardeerd omdat het oud is in daarom belangrijk, maar het wordt gewaardeerd om de kennis die het overbrengt. Hiertoe hoeft dan ook niet zozeer het erfgoed zelf bewaard te blijven. De fysieke manifestatie is minder belangrijk. Zo gauw de informatie die het erfgoed te bieden heeft gedocumenteerd is, wordt de historische waarde van het fysieke erfgoed onbelangrijk en zou het in principe verworven moeten worden. Conservatie om bijvoorbeeld symbolische of esthetische redenen blijft natuurlijk bestaan.

Waar in de Renaissance de Klassieke Oudheid nog verbonden was met heden, doordat het gezien werd als iets wat opnieuw kon herleven (misschien zelfs op een nog veel betere manier), was dat na de Industriële Revolutie voorbij. Door de breuk hadden de vormen en de kennis uit het verleden hun actualiteit en relevantie verloren. Stijl kon echter wel geïmiteerd worden en dit gebeurde ook. Maar dit was ook de periode waarin authenticiteit belangrijk werd; en een kopie heeft geen authenticiteit. De fysieke uiting van het verleden werd dan ook onvervangbaar. Verwoesting en aanpassing waren onomkeerbaar. Elk erfgoed werd uniek en er werd voor het eerst echt waarde gehecht aan het fysieke aspect van het erfgoed (met betrekking tot de historische waarde).

Hier is de voornaamste waarde van het erfgoed dan ook niet langer de praktische functie die het heeft of kennis die het overdraagt, maar het feit dat het uit het verleden komt. Erfgoed wordt dan ook tegenwoordig vaak geconserveerd omdat het oud is en verwoesting definitief is. Alles wat oud is wordt zo belangrijk.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Tijd / afstand</th>
<th>Geen afstand tot het verleden</th>
<th>Gedeeltelijke afstand tot het verleden</th>
<th>Onoverbrugbare afstand tot het verleden</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Renaissance, Barok, Verlichting &amp; Romantiek</td>
<td>De breuk als gevolg van de industrialisatie zorgt voor een verlies aan relevantie van het verleden voor het heden; verleden en heden worden ontkoppeld.</td>
<td>Het verleden is niet langer een inspiratie en een kennisbron voor het heden. Erfgoed wordt op hedendaagse wijze gebruikt, waardoor de afstand tot het verleden verdwijnt.</td>
<td>Het verleden wordt onvervangbaar en uniek. Ouderdom wordt tot waarde.</td>
</tr>
<tr>
<td>Moderne tijd</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Matrix 2.1: schematisch overzicht van het ontstaan van afstand tot het verleden

3 Geschiedenis van het conserveren per streek

Tot nu toe is vooral over de geschiedenis van conservatie in Europa gesproken. Het praktische gedeelte van deze afstudeeropdracht zal dan ook betrekking hebben op Europa en met name Nederland. Toch zal nu echter kort worden stilgestaan bij conservatiepraktijken ook buiten Europa. In sommige delen van de wereld kijkt men namelijk heel anders naar erfgoed. Het kan dan ook heel interessant zijn deze verschillende aanpakken te bestuderen en te kijken wat men hier van kan leren. Ook is het interessant de verschillen binnen Europa verder te bestuderen. Natuurlijk is niet elk Europees land op dezelfde manier ontwikkeld, en deze verschillen zijn ook terug te vinden in de ontwikkeling van de conservatie-gedachte. Ook hier zal kort bij worden stilgestaan, omdat deze studie te omvangrijk zou worden als elk land of elke streek uitvoerig zou worden besproken, dit vereist per gebied een aparte studie. Het is echter belangrijk te realiseren dat er eigenlijk geen algemene conservatiegeschiedenis bestaat en dat elk gebied zijn eigen conservatiewaarden en gedachten kent en dat deze voortkomen uit een lange geschiedenis.

3.1 De niet-Europese Wereld

Zoals in paragraaf 1.6 al is aangestipt, vindt er in de 19e eeuw een globalisering plaats van het conservatieprincipe. Inmiddels is het Europese concept van conservatie over de hele wereld verspreid. Hierdoor verdwijnen specifieke gebruiken, maar vaak worden de nieuwe denkbeelden ook versmolten met traditionele conservatiegebruiken, waardoor een hybride conservatievorm ontstaat. Het bekendste voorbeeld hiervan is Japan. De hybride conservatievorm in Japan is samengesteld uit tradities die hun oorsprong kennen in de specifieke
Karakteristieken van Japan en het overgenomen waardestelsel en de conservatie-theorieën uit Europa.

Afbeelding 3.1: Kasuga schrijn bij Nara, Japan; dit is een Shinto schrijn dat eens in de zoveel tijd ritueel vervangen wordt (afbeelding van Jokilehto, 1999, p. 279)

Afbeelding 3.2: Kyongbok paleis in Seoul; ook in Korea wordt weinig waarde gehecht aan authenticiteit van materiaal en worden gebouwen vaak opnieuw volgens het zelfde ontwerp gebouwd. Dit gebouw is bijvoorbeeld een moderne reconstructie (afbeelding van Field, 2002, p. 256)

In Japan werd namelijk tot de 19de eeuw hoofdzakelijk in hout gebouwd. Door het klimaat en andere aantastende factoren, was het nodig de gebouwen goed te onderhouden en onderdelen regelmatig te vervangen. Na verloop van tijd was er dan ook geen sprake meer van origineel materiaal in het gebouw. Men hechte dan ook niet aan de authenticiteit van het materiaal. Zo is er bij sommige monumenten zelfs sprake van rituele vernieuwing. Eens in de zoveel tijd wordt ritueel het monument afgebroken en in dezelfde vorm maar met nieuw materiaal weer opgebouwd.

Door de behoefte aan zorgvuldig onderhoud en regelmatige vervanging van onderdelen of zelfs totale gebouwen, is traditioneel vakmanschap altijd belangrijk gebleven. Het behoudt van erfgoed en monumenten is immers hiervan afhankelijk. In Japan is dus niet alleen sprake van conservatie van fysieke elementen uit het verleden, maar ook van het niet tastbare erfgoed. Hierdoor wordt traditioneel vakmanschap nog steeds uitgeoefend; ook na de incorporatie van Europese conservatiepraktijken.

Tegenwoordig kent Japan ook een conservatiewetgeving (vanaf 1880) en een monumentenlijst, waarbij vooral gekeken wordt naar artistieke en historische waarde en waar ook de ouderdom van een object het waardevol maakt. Toch hebben de Japanners ook hun tradities weten te behouden en worden de hedendaagse conservatiepraktijken in Japan gekenmerkt door een combinatie van traditionele gebruiken en moderne wetenschappelijke onderzoeksmethodes. Er wordt gezocht naar een moderne aanpak om het culturele erfgoed te conserveren in een traditioneel cultureel context (Jokilehto, 1999).

Naast Japan zijn er nog verschillende gebieden waar traditioneel anders naar conservatie en erfgoed gekeken wordt. Meestal komt deze visie voort uit het religieuze wereldbeeld. Religieuze gebouwen, ook binnen Europa, zijn dan ook vaak de eerste gebouwen die door de maatschappij beschermd worden. Zij hebben namelijk een speciale betekenis, die hen bijzonder maakt en buiten het gewone leven plaatst.

In het Boeddhisme is bijvoorbeeld de heiligheid van een tempel niet verbonden met het fysieke gebouw, maar de plek. De eerste Canadese bewoners hechten juist waarde aan het proces van productie, verval en vervanging van hun totempalen. En in verschillende Islamitische landen zorgt het waqf systeem voor conservatie van het traditionele stedelijke weefsel. Dit systeem organiseert het
onderhoud en de reparatie van gemeenschappelijk eigendommen en voorkomt opsplitsing van grond. In sommige landen wordt het systeem zelfs weer opnieuw ingevoerd (Jokilehto, 1999). Hieruit wordt duidelijk dat het niet universeel is om waarde te hechten aan het fysieke erfgoed en de authenticiteit hiervan. In veel niet-Europese culturen ligt de waarde van het verleden en het erfgoed in de grond, in de gebruiken of in het proces. Het is daarom belangrijk te realiseren dat de Europese manier om het verleden en zijn fysieke uitingen te conserveren, niet de enige is of misschien de beste.

Maar ook in de Westerse wereld zijn niet alle conservatiedenkbeelden hetzelfde. Als we bijvoorbeeld naar Amerika kijken zien we dat de eerste aanzet tot conservatie een heel andere oorsprong kent dan in Europa. In Amerika kwam conservatie in het midden van de 19e eeuw in de publieke belangstelling te staan, voornamelijk door de mogelijk sloop van Mount Vernon; het huis van oud president Washington (Jokilehto, 1999). De conservatie van dit gebouw was voor veel mensen belangrijk vanwege zijn associatieve waarde. Het ging hier dus niet zozeer om de waarde van het gebouw zelf, bijvoorbeeld zijn schoonheid of zijn leeftijd; fysische eigenschappen spelen eigenlijk geen rol.

Anders dan in Europa is deze associatieve waarde in Amerika altijd heel belangrijk geweest. Nog steeds vindt vaak conservatie plaats om de rol die een plek of een gebouw gespeeld heeft in de geschiedenis of in het leven van belangrijke personen.

3.2 Europa

Er zijn niet alleen verschillen in conservatieopvattingen tussen Europa en de rest van de wereld, maar ook binnen Europa zelf. Deze verschillen komen voort uit de verschillende manieren waarop de verschillende landen zich ontwikkeld hebben; uit specifieke omstandigheden.

De oorsprong van de moderne conservatie ligt in Italië. Toen in de Middeleeuwen de interesse voor de Klassieke Oudheid langzaam opkwam, was de aandacht vooral op Rome gericht. Dit bleef lang zo. Conservatie vond dan ook voornamelijk plaats in Italië en naar Italiaans voorbeeld. Italië had dus eeuwenlang de belangrijkste positie in Europa als het op conservatie aankwam. Omdat conservatie toentertijd voornamelijk een kerkelijke aangelegenheid was hadden de pausen grote invloed.
Dit begon langzaam te veranderen met de secularisatie van de macht en de opkomende individualisatie. De andere Europese landen raakte steeds meer geïnteresseerd in hun eigen geschiedenis en keken niet langer alleen naar Rome. Deze toenemende interesse in het erfgoed van het eigen land, betekende tevens een individualisering met betrekking tot conservatie. Erfgoed had voor ieder land een specifieke betekenis gekregen en was afhankelijk van specifieke lokale kenmerken. Doordat deze identiteitsbepalende kenmerken per land en per streek verschillen, ging ook de conservatieaanpak per land verschillen. Hoe en wat er geconserveerd werd verschild. Deze verschillen zullen nu duidelijk gemaakt worden door beknopt de ontwikkeling van de conservatiepraktijk in vier landen te beschrijven; namelijk Engeland, Frankrijk, Italië en Duitsland.

3.2.1 Engeland
Kenmerkend voor de Engelse conservatieontwikkeling is de Reformatie in 1534 geweest (Choay, 2001). Koning Hendrik VIII riep zichzelf uit tot hoofd van de kerk; dit betekende de opkomst van de Anglicaanse kerk, een protestantse stroming. Katholicisme was niet langer dat eeuwenoude staatgodsdiend en de rijkdommen van de katholieke kerk werden gevorderd. Dit alles ging gepaard met veel geweld en verwoesting van kerken en kloosters. Juist deze verwoesting droeg bij aan een vroege opkomst van georganiseerde bescherming van het erfgoed. De verwoestingen liepen namelijk een tegenreactie op. Juist door het verdwijnen van de kerken realiseerde men zich hun waarde; verwoesting was niet alleen verspilling, maar ook een aantasting van de nationale identiteitsbepalende kenmerken. De Gotiek, de stijl waarin veel kerken gebouwd waren, werd voor het eerst massaal gewaardeerd en werd tot symbool van de staat. Engeland was dan ook een van de eerste landen waar de Gotiek waardering kreeg. De reformatie leidde ook tot de vormgeving van een conservatiestructuur die uniek is voor Engeland. Om tegengewicht te bieden aan de verwoesting ingegeven door de staat en later de Industriële Revolutie, werden door bezorgde inwoners verenigingen opgezet ter bescherming van het erfgoed. Dit was een publiek initiatief. Deze structuur is nog steeds aanwezig. In tegenstelling tot het Franse systeem waar een grote rol is weggelegd voor de staat, blijft conservatie in Engeland vooral geleid door private initiatieven. Mede hierdoor is men relatief laat met wetgeving ter bescherming van het erfgoed, terwijl conservatieverenigingen al veel eerder werden opgezet. In het Engelse systeem is het individuele initiatief erg belangrijk. Dit komt ook naar voren als men de financiële structuur bekijkt. Een groot deel van de conservatie wordt door private instellingen gefinancierd. Ook is een belangrijke rol weggelegd voor de nationale loterij. Conservatie-initiatieven kunnen aan hen voorzien worden om financiering aan te vragen (Larkham, 1996). Dit alles wordt dus niet vanuit de staat geregeld. De implicaties hiervan komen bijvoorbeeld naar voren in het programma Restoration, waar mensen kunnen stemmen welk historisch monument geld krijgt van de National Lottery fund.

3.2.2 Frankrijk
In Frankrijk heeft de conservatiepraktijk zich heel anders ontwikkeld. Daar is vooral de Franse Revolutie in de tweede helft van de 18de eeuw bepalend geweest (Choay, 2001). Net als in Engeland zorgde hier de ideologische verwoesting van erfgoed voor een keerpunt in de conservatiegeschiedenis. In Frankrijk kwam het conservatie-initiatief echter niet uit private hoek, maar was de staat ervoor verantwoordelijk.

In Frankrijk heeft de conservatiepraktijk zich heel anders ontwikkeld. Daar is vooral de Franse Revolutie in de tweede helft van de 18de eeuw bepalend geweest (Choay, 2001). Net als in Engeland zorgde hier de ideologische verwoesting van erfgoed voor een keerpunt in de conservatiegeschiedenis. In Frankrijk kwam het conservatie-initiatief echter niet uit private hoek, maar was de staat ervoor verantwoordelijk.

De ideologische verwoesting van feudale en religieuze monumenten zorgde voor protest; verschillende wetenschappers wezen erop dat de representatie van de gehele geschiedenis van belang was, aangezien de gehele geschiedenis het heden
had gevormd. Ook de symbolen van onderdrukking maakte hier deel van uit en moesten dus niet verwoest en vergeten worden. Ook zij droegen bij aan de vorming van de nationale identiteit en hadden een educatieve functie. De revolutie leidde tot de afschaffing van de monarchie en een streven naar vrijheid en gelijkheid. Democratisering van kennis en educatie was hierbij natuurlijk belangrijk en werd een aangelegenheid voor de staat. Educatie moest voor iedereen beschikbaar worden. Het nationale erfgoed kon hierbij een rol spelen. Dit maakte conservatie dus ook tot staatsaangelegenheid. De nieuwe Franse republiek kende een centraal regeringssysteem en dit kwam ook terug in de conservatiewetgeving, alles werd vanuit Parijs geregeld. Dit zeer sterke centralisme is kenmerkend voor het Franse conservatiesysteem en leidde onder meer tot een uniek antagonisme tussen hoofdstad en provincie (Choay, 2001).

Als gevolg van de Revolutie was veel erfgoed nationaal bezit geworden, waardoor de staatsinteresse in conservatie nog meer toenam. Verwoesting en verwaarlozing van erfgoed verminderde de economische waarde hiervan voor de staat.

De specifieke kenmerken wat betreft conservatiedomein en stijlvoorkeuren komen echter niet alleen voort uit de Franse Revolutie, maar ook de Italiaanse Oorlogen hadden hier een grote invloed. In tegenstelling tot Engeland was de opkomst van de Gotische herleving in Frankrijk erg laat en nooit zeer populair. Gedurende de Italiaanse Oorlogen (1494-1559) had Frankrijk bepaalde aspecten van de Italiaanse smaak overgenomen; onder meer diens afkeuring van de Gotiek, die gezien werd als symbool voor archaïsme (Choay, 2001). Hier kwam wel langzaam verandering in, maar ook in de Franse Revolutie werd vooral de klassieke architectuur als belangrijk gezien. Zij werd tot symbool van een sterke staat en classicisme was dan ook de geprefereerde stijl boven de neogotiek.

3.2.3 Italië en Duitsland
Italië kent een grote rijkdom aan Klassieke monumenten. Deze bepalen voor een groot deel de identiteit van Italië op conservatiegebied. Conservatie begon dan ook als eerste in dit land en was gericht op erfgoed uit de Klassieke Oudheid. Lange tijd was de aandacht van heel Europa gevestigd op Italië en in het bijzonder op Rome. Dit veranderde echter in de Barok en de Romantiek toen de andere Europese landen de aandacht naar hun eigen nationale erfgoed verplaatsten. Italië bleef zich
echter vooral richten op erfgoed uit de Klassieke Oudheid en wendde zich af van de
discussies over restauratiediscussies en conservatie. Zij bleven zich voornamelijk bezig
houden met restauratie in eigentijdse stijl en kwesties over authenticiteit kwamen
niet echt aan de orde.
Hier kwam vrij laat verandering in; pas vanaf 1820 begon men zich bezig te houden
met het restaureren in de stijl van het originele ontwerp. En pas rond 1850 kwam
de Gotische herleving langzaam op, deze werd echter nooit erg populair. De
aandacht bleef toch voornamelijk gericht op de Klassieke Oudheid.
Doordat Italië zo laat was met het introduceren van nieuwe ideeën op restauratie
derbescherminggebied, kon men zich baseren op ervaringen van andere landen. De
verschillende stromingen werden hierdoor op hetzelfde moment geïntroduceerd en
de discussie liep dan ook anders dan bijvoorbeeld in Engeland of Frankrijk. De
methode die zo ontstond was een combinatie van de verschillende denkbeelden; de
eigen kijk op de Oudheid, de Duitse historische romantiek, de Franse restauratie en
de Engelse anti-restauratie (Jokilehto, 1999).

In Duitsland ontstond daarentegen juist een grote voorkeur voor de Gotiek;
beïnvloed door onder meer Goethe, die zich oprichtte om de Gotiek te verdedigen
tegen de negatieve gevoelens uit de 18de eeuw. Hij zag de Gotiek als de
geweldigste prestatie van de Duitse geest. Langzaam werd deze voorliefde door een
groot deel van de bevolking overgenomen. De Gotiek werd tot typische Duits
benoemd en werd tot nationaal symbool.
Dit vond zijn weerklink in de houding tot restauratie, de nadruk lag vooral op de
romantische sfeer die de Gotische architectuur opriep. Restauranteurs wilden met
name deze karakteristieken van de stroming weer in ere te herstellen. Dit
betekende vaak dat erfgoed bij de restauratie teruggebracht werd naar de
'originele' staat, vaak op creatieve manier. De voltooiing van de kathedraal van
Keulen is hier een goed voorbeeld van, het werk dat in de 16de eeuw gestaakt werd,
werd in de periode 1840 tot 1880 afgerond. Toch kregen ook in Duitsland de Franse
en Engelse opvattingen bijval en men ging hier langzaam over op een vorm van
restauratie met een meer wetenschappelijke basis. Toch bleef de historisch
romantische stijl populair (Jokilehto, 1999).

4 Veranderingen binnen het conservatiedomein
Zoals in de vorige hoofdstukken al aangegeven werd, traden er door de eeuwen
heen veranderingen op in wat er geconservieerd werd. Over deze veranderingen
gaat dit hoofdstuk. Wat houden deze veranderingen in en waar komen ze vandaan?
Speciale aandacht krijgt de opkomst van de stedelijke conservatie. Tot het begin
van de 19de eeuw was conservatie namelijk vooral gericht op het enkele gebouw.
Hierna kreeg ook het stedelijke ensemble zijn plaats binnen de conservatiepraktijk.

4.1 De fascinatie met de Klassieke Oudheid
Toen conservatie voor het eerst opkwam, ging de aandacht vooral uit naar
overblijfselen uit de Klassieke Oudheid. Het ging hier om conservatie van losse
gebouwen, dus geen stedelijke ensembles. De gebouwen die geconservieerd
werden, waren voornamelijk 'belangrijke' gebouwen, dus gebouwen die een
voormeer positie hadden ingenomen. Het geografische gebied waarbinnen
conservatie plaatsvond was ook beperkt. Bijna alle aandacht ging uit naar het
erfgoed in Rome. Italië werd gezien als de bakermat van de beschaving en aan dit
gebied werd dan ook de meeste aandacht aan besteed. Dit gold voor zowel de
Middeleeuwen (tijdens de gedeeltelijke herlevingen in deze periode) en de
Renaissance.

32


4.2 De invloed van de Industriële Revolutie

De industriële revolutie had een grote invloed op wat er geconserveerd werd. Zoals in de voorgaande hoofdstukken al naar voren kwam, had de breuk veroorzaakt door de industrialisering grote gevolgen; deze waren met betrekking tot het conservatiedomein drievoelig.

Ten eerste werd het geografische gebied waarbinnen gebouwen geconserveerd werden volgens Europese opvattingen groter. De Europese conservatiedachten bleven niet langer beperkt tot Europa, maar werden over de gehele wereld verspreid. In Europa was namelijk de gedachte ontstaan (met Ruskin als een van haar voornaamste vertegenwoordigers) dat het verleden essentieel is voor het heden en dat erfgoed een fysieke representatie is van dit verleden. Zodanig was erfgoed dus zeer belangrijk voor de mensheid. Dit beperkte zich niet alleen tot het Europese erfgoed; kunst en geschiedenis kende geen grenzen. Het was de morele plicht van de mens het erfgoed over de gehele wereld veilig te stellen voor de toekomstige generaties. Europa begon zich ook steeds meer te interesseren voor andere culturen. Dit alles resulteerde in de invoering van het Europese conservatiemodel over de gehele wereld. Dit proces werd mede gestimuleerd door de algemene globalisering die plaatsvond als gevolg van de Industriële Revolutie. Over deze invoering van het Europese conservatiemodel is meer verteld in hoofdstuk 3.

Tevens werd de tijdsperiode waarbinnen gebouwen geconserveerd werden groter. Steeds jongere gebouwen kwamen in aanmerking voor conservatie. Dit was in de Barok begonnen en de verdere uitbreiding werd mogelijk door de duidelijke breuk die ontstond tussen de pre-industriële en de post-industriële periode. Zoals al in paragraaf 1.6 besproken is, zorgde de breuk ervoor dat er een duidelijk verschil ontstond tussen oud en nieuw. De pre-industriële periode werd afgesloten, doordat zij haar relevantie voor het heden verloren had en hierdoor onbereikbaar was geworden. Al het erfgoed van voor de breuk werd hierdoor historisch en kwam daardoor in aanmerking voor conservatie.

Daarnaast werden ook steeds meer verschillende soorten gebouwen geconserveerd. Voor de Industriële Revolutie werden voornamelijk 'belangrijke' gebouwen geconserveerd; denk hierbij bijvoorbeeld aan kastelen en kerken, gebouwen die een belangrijke symbolische of esthetische waarde hadden. Na de industrialisering werd het sociale facet van het verleden en het erfgoed voor veel theoretici echter steeds belangrijker. Erfgoed kreeg een rol in het herinneren van de pre-industriële
periode (verder uitgelegd in paragraaf 1.6). Hierdoor raakte men steeds meer geïnteresseerd in verschillende typen gebouwen; alle soorten gebouwen maakte namelijk deel uit van het gemeenschappelijk verleden. 'Gewone' gebouwen, zoals arbeiderswoningen, werden nu dan ook gezien als erfgoed. Vooral de 'normale' gebouwen speelde namelijk een rol in het dagelijks leven; en men raakte steeds meer geïnteresseerd in het gewone aspect van het verleden, en niet alleen het bijzondere. Want vooral 'het gewone' was typerend voor hoe men vroeger leefde. Dit betekende dat conservators steeds vaker niet alleen naar het enkele gebouw keken, maar ook naar gehele gebieden. Het stedelijke weefsel was namelijk ook een belangrijk onderdeel van de fysieke uitdrukking van het verleden. Het herinnerde namelijk aan de manier waarop men vroeger in steden leefde.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tijd / conservatie-domein</th>
<th>Streek</th>
<th>Tijdperk</th>
<th>Type</th>
<th>Invloeden op domein-veranderingen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Middel-eeuwen &amp; Renaissance</td>
<td>Italië / Rome</td>
<td>Klassieke Oudheid</td>
<td>Belangrijke, afzonderlijke gebouwen</td>
<td>- Reizen &amp; archeologie - Opkomst interesse nationale geschiedenis</td>
</tr>
<tr>
<td>Barok</td>
<td>Europa, eigen grondgebied</td>
<td>Klassieke Oudheid</td>
<td>Belangrijke, afzonderlijke gebouwen</td>
<td>- Opkomst nationale identiteit - Besef politieke waarde</td>
</tr>
<tr>
<td>Verlichting &amp; Romantiek</td>
<td>Europa, eigen grondgebied</td>
<td>Klassieke Oudheid, prehistorie &amp; middeleeuwen</td>
<td>Belangrijke, afzonderlijke gebouwen</td>
<td>- Breuk door industrialisatie - Globalisatie - Belang herinnerende waarde verleden m.b.t dagelijks leven</td>
</tr>
<tr>
<td>Moderne tijd</td>
<td>Internationaal</td>
<td>Gehele pre-industriële periode</td>
<td>'Gewone' bebouwing &amp; steden</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Matrix 4.1: toont schematisch de veranderingen binnen het conservatiedomein door de tijd heen

4.3 Stedelijke Conservatie

Tot de 19de eeuw was er weinig interesse in de fysieke vorm van de stad. Er werd dan ook niet veel over geschreven en er waren tot deze tijd weinig betrouwbare kaarten. Dit veranderde onder meer door de transformatie van de stedelijke ruimte (Choay, 2001). Door de Industriële Revolutie veranderde het stedelijke weefsel; de eisen die aan het weefsel gesteld werden veranderden en de bevolking groeide zeer snel. Het oude weefsel voldeed in veel gevallen niet meer aan de nieuwe wensen. Ook werd ziekte steeds meer in verband gebracht met het stedelijke milieu. De stad moest hygiënisch en dit betekende riolering en meer licht en ruimte. Hierdoor ontstond er een sterk contrast tussen het traditionele weefsel en het moderne weefsel. Dit contrast maakte mensen bewust van het (traditionele) stedelijk weefsel. Deze bewustwording leidde echter niet rechtstreeks tot een stedelijke conservatiepraktijk. Het was echter wel de eerste stap. Het verschil dat was ontstaan had mensen bewust gemaakt en men begon over het stedelijk weefsel en zijn betekenis na te denken. En op den duur begon men ook na te denken over conservatie van dit stedelijk weefsel.

Ruskin speelde hierbij een belangrijke rol. In 1860 begon hij te protesteren tegen het veranderen van het stedelijk weefsel. Hij stelde dat textuur de essentie is van de stad. Ook kon de stad haar bewoners in tijd en plaats wortelen, omdat zij een fysieke uiting is van het verleden van deze bewoners; zo kon de stad de identiteit van haar bewoners vormen. Ruskin stelde dat de stad met haar traditionele weefsel dan ook onherroepelijk moest worden beschermd; het weefsel mocht niet worden aangetast. Ook moest men de stad zoals vroeger blijven bewonen. Verandering was verwoesting van het verleden.

Sitte daarentegen zag de opkomst van de industrialisering als een vaststaand feit. In 1889 stelde hij dat de pre-industriële stad tot het verleden behoorde en dat het proces van verandering positief is en bij het leven en de stad hoort. Hij stelde echter wel dat de Industriële Revolutie leek te hebben geleid tot het verdwijnen van artistieke waarden; de instinctieve smaak van de mens leek verloren te zijn gegaan. Hij zei dan ook dat de post-industriële mens het verleden moest bestuderen, omdat men toen wél een instinctieve smaak had; en hier zou hij van kunnen leren. Sitte, en met hem Viollet-le-Duc, stelde dus voor om te proberen kunst, oftewel ons gevoel of instinct, te vervangen door kennis. Dit leek echter onmogelijk, omdat juist het zelfbewustzijn dat hierdoor ontstaat, de artistieke onschuld aantast (Choay, 2001). Het blijkt dus onmogelijk om door bestudering van het verleden, dat terug te winnen wat toen gold, dit leidt juist tot een gekunsteldheid zonder de 'echtheid' van het bestudeerde object. Viollet-le-Duc stelde dan ook dat de basis van de nieuwe architectuur moest voortkomen uit het vergeten van het specifieke. Dus niet het geheel vergeten zoals bij de CIAM (wat zou leiden tot ahistorisme), maar het historisch rationalisme, wat zijn basis kende in de geschiedenis van de vorm en dat geen absoluut (nieuw) begin had (Choay, 2001). Het post-industriële tijdperk moest niet proberen te veel vast te houden aan het verleden, omdat het heden ook een plaats moest krijgen. Dit heden had zijn plaats in de stad al veroverd; bijvoorbeeld door de verandering van schaal.

Sitte en Viollet-le-Duc pleitten dan ook niet zozeer voor het conserveren van de historische stad, aangezien deze niet meer bij het heden paste, maar stelden wel dat men van de historisch stad kan leren en dat deze een schoonheid bezit die ook in het heden plezierig is. Zij onderkenden, in tegenstelling tot Ruskin, dat het museaal conserveren van de stad niet werkt. Juist doordat de stad historisch wordt gemaakt verliest zij haar historiciteit, want juist kenmerkend voor de stad is het leven dat in erbinen afgaat. Door het weefsel van de stad te bevriezen, bevriest men het leven dat erin kan plaatsvinden; de stad wordt levenloos.

Giovannoni integreerde de hierboven genoemde opvattingen. Hij stelde dat de stad en de maatschappij veranderd waren en dat dit om een nieuwe soort conservatie vroeg. Hij vroeg zich af in hoeverre de compacte, gecentraliseerde stad hierbij paste. Hij voorspelde juist een verstrooide stad van regionale schaal, waarbij sprake is van een essentiële dualiteit tussen verblijven en bewegen. Dit vroeg om een nieuwe manier om de stad in te richten en juist hierbij konden delen van de historische stad een belangrijke rol spelen, juist door hun schaal; tenminste zolang de activiteiten die ze moesten herbergen niet onverenigbaar waren met hun morfologie.

Hij zag dat er een conflict ontstond tussen het moderne leven en de geschiedenis. Beide leken te vragen om een andere aanpak. Hij stelde echter dat de historische stad zowel een monument als een levend weefsel kon zijn. De door hem ontwikkelde methode ging uit van de volgende principes:
1. Het oude historische stedelijke fragment moest geïntegreerd worden met de rest van de stad, want de relatie met het hedendaagse dagelijks leven was zeer belangrijk,

2. Men moest niet alleen het enkele gebouw conserveren, maar ook de context; tevens moest conservatie niet alleen gericht zijn op ‘belangrijke’ architectuur omdat gewone architectuur beter de bevolking representeert, en

3. Daarnaast moest men respect hebben voor de schaal, de morfologie, de verbindingen van kavels en circulatieroutes en de (historische) geest van de plaats. Hierbij was de esthetische dimensie zeer belangrijk (Choay, 2001).

Hij wees verder op de historiciteit van de stad; zij is door de tijd heen ontstaan en kent daardoor vele verschillende stijlen. Hierbij waren visuele en pittoreske waarden belangrijk als ook de plotseling verrassingen die ontstonden door het contrast tussen ‘belangrijke’ en ‘gewone architectuur’. Ook stelde hij dat de historische stad kan dienen als leerobject of aanmoediging voor conservatie.

Jokilehto schrijft echter dat Giovannoni’s methode uit 1913, die hij ‘diradamento edilizio’ (uit te leggen als het ‘verdunnen’ van het stedelijk weefsel) noemt, lastig toe te passen is en dat het gebied dat zo behandeld wordt meestal zijn karakter verliest.

Of de methode van Giovannoni werkt of niet neemt niet weg dat hij een van de eersten was die een poging ondernam het conserveren van het historische karakter van de stad te combineren met het in stand houden van haar levenskracht. Het dagelijks leven moest zich hier blijven afspelen.

Later komt dit principe in meer ideeën naar voren, maar nog steeds blijft het moeilijk een conservatiemethode te vinden waarbij de stad niet tot een museum wordt, waar de stad nog kan doorontwikkelen. Een balans vinden is lastig. Toch blijft dit het streven. Hierover meer in hoofdstuk 7.

---

Afb. 4.1: Anita Street, Manchester; steeds vaker worden niet alleen enkele gebouwen geconserveerd, maar ook stedelijke gebieden. Dit is daar een van (eigen foto)

Afb. 4.2: Albert Docks in Liverpool; ook worden steeds industriële gebouwen geconserveerd. Vaak wordt daar dan een andere functie voor gezocht, zoals hier (eigen foto)

Afb. 4.3: Ook worden infrastructurele werken steeds vaker geconserveerd, zoals deze brug (eigen foto)
5 Waarden en methoden

In dit hoofdstuk worden de verschillende waarden besproken die het erfgoed voor verschillende mensen kan representeren. In hoofdstuk 1 komt naar voren dat deze waarden per tijdperk kunnen verschillen en dat er duidelijk sprake is van een ontwikkeling door de tijd heen. Nieuwe waarden komen op en andere worden minder belangrijk, gedachten veranderen en komen weer terug en conservatie-methoden worden hierop aangepast. Deze ontwikkelingen zullen in dit hoofdstuk per waarde door de tijd heen besproken worden. De waarden worden in vier verschillende categorieën ingedeeld. Er bestaat echter wel enige overlap tussen deze categorieën; en zeker tussen de verschillende subcategorieën. Deze indeling is dan ook vooral gemaakt om enige orde en helderheid te scheppen en zo een overzicht te geven. Ook zal aandacht besteed worden aan de manier waarop de verschillende waarden geconserveerd kunnen worden.

5.1 De functionele en economische waarde


1e fase
De nadruk ligt op de **gebruikswaarde** van erfgoed
- Authenticiteit is niet belangrijk
- Hergebruik, aanpassing, vernieuwing en fragmentatie vindt plaats

2e fase
De opkomst van de **economische waarde** van erfgoed
- Door toename toerisme en commercie
- Hierdoor krijgt gebouw zelf waarde
- Opkomst van conflicten tussen authenticiteit en de commerciële waarde

### 5.2 De symbolische waarde

Een andere waarde die al heel lang verbonden wordt aan erfgoed is de symbolische waarde. Al in de Klassieke Oudheid werd erfgoed geconserveerd omdat het een belangrijke betekenis had. Dit erfgoed kon symbool staan voor een verscheidenheid aan gebeurtenissen of ideeën. Grofweg zijn deze in twee verschillende categorieën in te delen (met enige onderlinge overlap).

Ten eerste kan deze symbolische waarde herinnerend zijn. Erfgoed wordt bijvoorbeeld bewaard omdat het een belangrijke rol heeft gespeeld in een bepaalde gebeurtenis, of omdat er een belangrijk persoon heeft gewoond, of omdat het door een belangrijk persoon is vormgegeven of gebouwd. Het erfgoed is dus een fysieke herinnering hieraan en als zodanig staat het symbool voor wat er herinnerd wordt. Het werkt dus op dezelfde manier als een monument. Het is alleen niet gebouwd met de intentie om als monument te dienen.

Bij deze vorm van symbolische waarde is authenticiteit doorgaans belangrijk. Al is dit niet altijd zo; zelfs niet als het erfgoed wordt bewaard als herinnering aan de architect. In de oudheid werd de oorspronkelijke architect van een gebouw doorgaans gerespecteerd, toch vond verandering van zijn gebouwen plaats. De herinnerende functie van het gebouw werd dan overgenomen door een inscriptie, die vertelde wie de oorspronkelijke architect was (Jokilehto, 1999). Het gebruik van inscripties en bordjes vindt sowieso vaak plaats bij deze vorm van symbolische waarde.


De andere vorm van symbolische waarde is minder specifiek. Het gaat hier niet zozeer, of alleen in de breedste zin van het woord, om een herinnerende waarde. Het erfgoed herinnert niet aan een bepaalde gebeurtenis of persoon, maar staat voor de kunde of macht van een volk, land of persoon. Het krijgt een politieke lading. Het erfgoed uit de eigen geschiedenis of dat van een ander volk of land dat overwonnen is, demonstreert hoe superieur de bezitter van dat erfgoed is. Als het uit de eigen geschiedenis komt toont het de superioriteit van het geslacht of volk en als het oorlogsfruit is toont het hoe sterk het winnende volk is. In beide gevallen symboliseert het macht.

Deze vorm van symbolische waarde kwam sterk op in de Barok en ging gepaard met een sterke drang naar een eigen identiteit. En hierbij kon erfgoed een belangrijke rol spelen. Het kon symbool staan voor de identiteit van een land of volk; het kon staan voor de eigenschappen die in het land belangrijk geacht werden.
of het kon staan voor zijn geschiedenis. Macht, identiteit en politiek zijn dan ook doorgaans sterk met elkaar verbonden. Deze vorm van symbolische waarde is minder afhankelijk van de authenticiteit van het erfgoed dan de eerste vorm. Het is hier vooral belangrijk dat het een waardig symbool is; het moet dus macht en/of schoonheid uitstralen. Als deze uitstraling vergroot kan worden door eigentijdse ingrepen wordt dit dus ook in de meeste gevallen gedaan. Uiterlijk vertoon is dus de belangrijkste eigenschap.

Deze laatste vorm van symbolische waarde houdt sterk verband met een waarde die nu steeds belangrijker wordt; de sociale waarde. Doorgaans is de politieke betekenis van het erfgoed minder belangrijk dan de bijdrage van het erfgoed aan de vorming van identiteit en de (gemeenschappelijk) herinnering aan het verleden. Vooral in de huidige multiculturalere maatschappij komt dit aspect steeds meer naar voren. De verschillende minderheden en groepen hebben alle een eigen identiteit die ze tot uitdrukking kunnen en vaak willen zien komen in hun omgeving. In sommige gevallen kan dit zelfs tot conflicten leiden, omdat de verschillende manieren waarop de gebouwde omgeving uitdrukking kan geven aan de verschillende identiteiten strijdig kunnen zijn.

1° fase
De ontwikkeling van de representatieve kracht van erfgoed:
- Herdenkende waarde; erfgoed als herinnering
- Politieke waarde; erfgoed om superioriteit en macht te tonen

2° fase
De ontwikkeling van de politieke onderscheidelijke kracht van erfgoed:
- Opkomst van 'nationale monumenten' en nationale identiteit in de Barok door differentiatie van Europese landen.
- Opkomst van de educatieve waarde t.t.v. de Verlichting om de nationale identiteit te versterken.

3° fase
De ontwikkeling van de persoonlijke individualiserende kracht van erfgoed:
- Opkomst van de sociale waarde in de Moderne tijd; erfgoed als symbool van de identiteit van sociale groepen of individuen

Algemeen
- Authenticiteit is enigszins belangrijk
- De symbolische erfgoed is kwestbaar in tijden van oorlog en machtswisseling
5.3 Kennis versus emotie; twee verbonden waarden

Er bestaat al eeuwen een soort wisselwerking tussen kennis en emotie, verstand en gevoel. Zij lijken samen een soort balans te vormen. De mens is dan ook niet volkomen rationeel, maar gaat ook niet alleen uit van zijn gevoel. Deze dualiteit is terug te vinden in de conservatiegeschiedenis en meerdere malen leidt dit tot een debat over beide waarden.

5.3.1 De kenniswaarde en de educatieve waarde

De kenniswaarde is de waarde die erfgoed heeft, doordat het informatie geeft (over het verleden). Deze waarde treedt voor het eerst op de voorgrond in de Renaissance. De klassieke Oudheid werd als inspiratie, voorbeeld en bron van kennis gezien. En hoewel kennis vooral uit teksten werd opgedaan, speelde ook de historische erfgoed een rol als kennisbron. In de Barok begon men zich echter steeds meer te richten op overblijfselen uit het verleden zonder tekstuele waarde. In de wetenschap was de gedachte ontstaan dat deze overblijfselen een objectiever verslag gaven van de tradities en gewoontes van de voorgaande generaties. Langzaamaan werd ook duidelijk dat deze kennis niet alleen van belang was voor de deskundigen, maar dat zij ook gebruikt kon worden ter educatie van de gehele bevolking. Deze kenniswaarde van het erfgoed werd gecombineerd met zijn politieke waarde en zo kon het erfgoed ingezet worden om het volk te onderwijzen in de geschiedenis van hun land en zo hun nationale trots te ontwikkelen. Zo ontstaat dus de educatieve waarde van erfgoed.

Men zou zeggen dat authenticiteit doorslaggevend is voor erfgoed dat geconserveerd wordt om zijn kenniswaarde. Dit blijkt echter vooral een opvatting van de laatste tijd te zijn. Toen in de Klassieke Oudheid erfgoed als voorbeeld gebruikt werd, werd aanpassing hiervan niet als negatief gezien. Men probeerde zelfs gebouwen nog beter te maken. Dit blijft lange tijd een valide praktijk. In de Renaissance en de Barok komt daarbij dat overblijfselen zoveel mogelijk weer 'heel' gemaakt werden; onderscheid met het origineel was hierbij niet belangrijk. Restauratie vond deels juist plaats om de kenniswaarde te vergroten. Het maakte het erfgoed namelijk beter leesbaar, vooral voor de leek. Het bevorderde dan ook de educatieve waarde van het erfgoed. In overeenstemming met deze gedachte werd door sommigen in de Romantiek gepleit voor het restaureren van het erfgoed op wetenschappelijke basis om het zo terug te brengen in zijn 'originele' staat. Dit toonde immers hoe het erfgoed bedoeld was en het erfgoed kreeg daardoor een grotere kenniswaarde voor het grote publiek.

Tegenwoordig zijn deze gedachten grotendeels verdwenen. Men vindt steeds meer dat erfgoed zo min mogelijk veranderd moet worden en dat als aanpassingen nodig zijn dat deze duidelijk te onderscheiden moeten zijn van het origineel. De meeste deskundigen vindt het vervalsing als dit verschil niet 'goed' zichtbaar is. En juist deze vervalsing tast de kenniswaarde van erfgoed aan, doordat het onderscheid tussen 'echte' en 'valse' informatie onduidelijk is.

De opvattingen over kenniswaarde zijn dus door de eeuwen heen sterk veranderd. Interessant is echter wel dat het principe om de kenniswaarde in van erfgoed in documenten en afbeeldingen op te slaan, zodat het erfgoed na catalogisering grotendeels zijn directe kenniswaarde verliest.

5.3.2 De emotiewaarde

De emotionele waarde van erfgoed is minder duidelijk dan zijn kenniswaarde. In dit verslag wordt met de emotionele waarde, de waarde bedoeld die erfgoed krijgt voor bepaalde mensen omdat het (positieve) gevoelens oproept. Dit is een vrij onduidelijke omschrijving en verschillende vormen van deze waarde bevinden zich in een grijs gebied. Er zal nu kort uitgelegd worden waarom voor deze indeling is gekozen.
Ten eerste wordt schoonheid en het genoegen dat hieruit gehaald kan worden in deze tekst tot emotionele waarde gerekend. Het is namelijk zo dat bij erfgoed dat gewaardeerd wordt om zijn schoonheid tot conservatie overgegaan wordt, omdat men deze schoonheid wil behouden zodat men ervan kan blijven genieten. Andere redenen kunnen natuurlijk ook meespelen en soms zelfs de hoofdrol opeisen. Zo kan het voorkomen dat een mooie gebouw geconserveerd wordt om de superioriteit van een machtbehbende aan te geven (hierboven bij symbolische waarde geschaard) of omdat ze inzicht geeft in hoe men vroeger over schoonheid dacht en als voorbeeld kan dienen van een bepaalde stijl. Maar doorgaans is het genot dat schoonheid biedt doorslaggevend.

Verder wordt ook nostalgie tot emotionele waarde gerekend. Ook hier zou men kunnen beargumenteren dat dit ook een vorm is van symbolische waarde. Nostalgie is dan ook met name sterk verbonden met de sociale waarde. Nostalgie lijkt echter voornamelijk gebaseerd te zijn op gevoelens van heimwee. Niet zo zeer de herinnering of de implicaties die dit heeft voor de eigen identiteit zijn belangrijk, maar vooral de gevoelens die deze herinnering oproept worden gekoesterd. Men schrijft mooie en romantische gevoelens toe aan de tijd dat het erfgoed gebouwd werd. Bij de sociale waarde spelen gevoelens wel een rol, maar ligt de nadruk op de manier waarop deze gevoelens waarde geven aan de identiteitscheppende kwaliteiten van het erfgoed. Bij nostalgie gaat het puur om gevoelens. Tevens zijn bij nostalgie de emoties direct verbonden met het erfgoed, beleving van het erfgoed speelt hier een zeer belangrijke rol, waar dat bij de symbolische waarde veel minder is, het gaat daar vooral om de betekenis.

Bij de nostalgische waarde van erfgoed wordt hier dan ook de ouderdomswaarde gerekend; de waardering van erfgoed enkel en alleen omdat het oud is. Het gaat niet zozeer om de kennis dat het erfgoed verstrekt, de identiteit die het verstrekt of de herinneringen die het representeert, maar om het feit dat het oud is en alleen daarom al kostbaar. Het gaat hier voornamelijk om gevoelens; oude dingen roepen positieve gevoelens op en om deze te behouden wil men het erfgoed behouden.

Een andere emotionele waarde die verbond houdt met de ouderdomswaarde en nostalgie, is het gevoel dat de zichtbare vergankelijkheid van erfgoed oproep. Erfgoed werd met name in de Romantiek van waarde geacht omdat het de vergankelijkheid van de mens en zijn omgeving aangaf en gevoelens van sterfelijkheid opriep. Men zou dit ook wel de morele waarden van erfgoed kunnen noemen, omdat het de morele implicaties van het leven zichtbaar maakt. Deze waarde is nauw verbonden met de symbolische waarde van erfgoed.

Afb. 5.3: Het oude postkantoor van Tintegal. Dit gebouw uit de 14de eeuw is zo geconserveerd dat de leeftijd duidelijk is. Er groeien planten tegen de muur en geen enkele muur is meer recht. Het roept nostalgische gevoelens op en heeft een hoge ouderdomswaarde (eigen foto).
5.3.3 De balans tussen kennis en emotie

In de Renaissance kwam voor het eerst het contrast tussen kennis en emotie onder de aandacht; er ontstond een discussie. Rond deze tijd werd kunst namelijk een autonome discipline. Esthetica werd een volwaardige stroming en ook het genoegen dat hieruit gehaald kon worden kwam onder de aandacht. 'Sentimentele' waarden werden verbonden aan schoonheid (Choay, 2001).

Voorheen was men niet zo zeer geïnteresseerd in schoonheid, maar hechtte men meer waarde aan vakmanschap. Deze waardering van vakmanschap in plaats van schoonheid komt veel meer voort uit de waardering van kennis dan van emotie. Ook in de Renaissance bleef men deze vakkundigheid waarderen. De kennis-waarde bleef belangrijker dan de emotionele waarde. De Renaissance was dan ook sterk gericht op de ontwikkeling van de rede. Dit is ook terug te vinden in de waardering van het erfgoed; er werd nog niet echt aandacht besteed aan het esthetische genoegen dat erfgoed kon bieden. Men zag erfgoed eerder als een bevestiging van de kennis die in teksten werd gevonden. Vooral de kenniswaarde kwam in deze periode dus naar voren. Voor het eerst werd echter wel de emotionele waarde naast de kenniswaarde geplaatst.

Dit veranderde pas echt in de Romantiek. Rond deze tijd begonnen de emotionele waarden de overhand te krijgen. De sterke nadruk die in de Verlichting was komen te liggen op de rede en rationaliteit zorgde voor een tegenreactie. Veel theoretici en kunstenaars begonnen zich steeds meer op het gevoel te richten. Esthetica werd steeds belangrijker en rond deze tijd werden ook nieuwe theorieën ontwikkeld die hier betrekking op hadden. Begrippen als pittoresk en subliem komen in gebruik. Langzaam leidde dit er toe dat men over de zintuiglijke ervaring van het erfgoed ging nadenken. Het genoegen dat schoonheid kon geven kwam weer onder de aandacht. Nu werd het echter steeds meer verbonden met het begrip authenticiteit. Het genoegen dat kunst kon geven, kon niet bemiddeld worden; een kopie kon dit genoegen niet geven.

De nadruk die in de Romantiek werd gelegd op de emotie, klinkt ook door in de opkomst van de nostalgie. Nostalgie beperkt zich niet tot deze periode, maar is wel kenmerkend voor de Romantiek. In deze periode werd voor het eerst op grote schaal toezicht gezocht in andere tijden en werelden. Velen (onder wie Morris en Viollet-le-Duc) waren bang dat de kunst verwaterde en zou verdwijnen als gevolg van de modernisering en verwetenschappelijking van de maatschappij. Zij gingen op zoek naar een nieuwe kunststroming die aansloot bij het moderne leven, maar dit leek niet te lukken. Mede hierdoor richtte steeds meer architecten zich op het verleden (en op verre streken) en begonnen steeds meer waardering hiervoor te krijgen. Het waarderen van erfgoed werd hier een belangrijke uitdaging van.

In de moderne maatschappij lijkt dit wederom het geval. De waardering voor erfgoed is ongekend groot net als de aandacht voor conservatie. Er lijkt een gedachte te zijn ontstaan dat alles wat oud is kostbaar is en dus bewaard moet blijven. Deze waardering voor de ouderdom van objecten lijkt sterk verbonden met nostalgie. De maatschappij verandert ongekend snel. Plaats en tijd worden steeds minder gezien als zekerheid. Erfgoed biedt in deze tijden houvast. Er is een drang om ons verleden in de vorm van erfgoed zichtbaar te houden. Dit lijkt voort te komen uit angst en komt dus uit emotie voort. Dat het hier ook gaat om het behoud van kennis, financieel gewin of dergelijke lijkt pas op de tweede plaats te staan.
1e fase
De opkomst van bewondering voor de oudheid
- Erfgoed uit Oudheid krijgt een kenniswaarde, maar dit is geen aanleiding tot in situ conservatie aangezien kennis in tekst wordt gecompliceerd.
- Waardering van de esthetische waarde wordt zelden in verband gebracht met de conservatie van architectonisch erfgoed.

De kenniswaarde domineert de emotiewaarde m.b.t. erfgoed.

2e fase
In de Romantiek (en de Moderne tijd) wordt de emotiewaarde steeds belangrijker als reactie op de wetenschappelijke benadering t.t.v. de Verlichting.
- Opkomst van onderscheid tussen de waarde van het origineel en een kopie → Authenticiteit en uniciteit worden steeds belangrijker.
- Opkomst nostalgie als reactie op grotere veranderingen in maatschappij.
- Opkomst ouderdomswaarde.

De emotiewaarde wordt belangrijker dan de kenniswaarde.

5.4 Conservatietechnieken
Zoals al eerder naar voren is gekomen, bestaan er verschillende manieren om erfgoed te conserveren. In de eerste plaats bestaat er het onderscheid tussen conservatie in tekst en afbeelding en conservatie in situ. Dit hoofdstuk zal zich voornamelijk richten op conservatie in situ. Hierbinnen bestaan verschillende methoden, die elk de nadruk leggen op andere waarden die geconserveerd kunnen worden. Deze methoden zullen nu kort besproken worden.

Afb. 5.4: Louvre in Parijs; in 1993 is de glazen piramide gebouwd, die dient als nieuwe entree. De piramide heeft voor veel nieuwe interesse gezorgd en trekt veel bekijks (afh. van Field, 2002, p. 147)

Afb. 5.5: St. James kerk in Santiago de Compostela; vroeger werd ook al geres­taureerd in eigentijdse stijl. Deze Ro­maanse kerk heeft in 1667 een Barok gevel gekregen (afh. van Field, 2002, p. 82)

Binnen de restauratiertrend bestaan verschillende stromingen. Ten eerste is er restauratie in eigentijdse stijl. Hiermee wordt bedoeld dat het erfgoed aangevuld en of aangepast wordt in de stijl die op het moment van restaureren populair is. Deze vorm van restauratie vond al in de klassieke oudheid plaats en wordt ook nu nog toegepast. Vroeger leek restauratie in eigentijdse stijl vooral voor te komen uit een voorkeur voor de eigentijdse stijl. Men trachtte vaak het erfgoed nog beter te maken, door nieuwe kennis, die ten tijde van het bouwen van het origineel nog niet voorradig was, toe te passen.
Tegenwoordig komt deze gedachte, enigszins aangepast, nog steeds voor. De restauratie in modieuze stijl, wordt gebruikt om aandacht te trekken voor het erfgoed. Het risico is dan echter dat de modieuze stijl gaat overheersen en het erfgoed slechts als kledinghanger dient en zijn verdere waarde verliest. Tegenwoordig wordt het ook als voordeel van deze stijl gezien, dat het onderscheid tussen het originele erfgoed en de aanpassing duidelijk zichtbaar is.

Afb. 5.6: Santa Maria in Rome; hier is getracht het gebouw weer in 'originele' staat terug te brengen. Hiertoe is ondermeer de Barokgevel verwijderd. De restauratie is zo wetenschappelijk mogelijk aangepakt, al was enig giswerk noodzakelijk (afb. van Jokilehto, 1999, p. 279)

Afb. 5.7: Kasteel de Haar; de restauratie van dit kasteel door Cuypers is niet zozeer gebaseerd op wetenschappelijk bewijs, maar heeft vooral een romantische inslag (afb. van Jokilehto, 1999, p. 251)

Afb. 5.8 en 5.9: Bij deze twee foto's is goed het verschil te zien tussen orginele decoraties en reproducties. Bij de decoraties op de linker foto is het verweer duidelijk zichtbaar, dit gebouw heeft dan ook een grotere ouderdomswaarde dan het erfgoed op de rechter foto (eigen foto's)
Afb 5.10: Knossos op Kreta; Knossos werd in 1900 ontdekt en toen is getracht weer te geven hoe het paleis vroeger geweest moet zijn; getracht is om de kenniswaarde te vergroten. Maar omdat de reconstructie zeer ingrijpend is, heeft het complex veel van haar historiciteit en authenticiteit verloren (eigen foto).

Afb 5.11: Ephesus in Turkije; hier zijn fragmenten op ad-hoc wijze tentoongesteld, om kenniswaarde te vergroten. Oud en nieuw zijn duidelijk te onderscheiden (afb. van Jokilehto, 1999, p. 310)

Een andere vorm van restauratie is de methode waarbij getracht wordt het erfgoed terug te brengen in de ‘originele’ staat; de stilistische restauratie. De theorie hierachter was dat de restaurateur zo weer de originele boodschap van de originele bouwers kon blootleggen onder alle latere aanpassingen. Gedachten over de haalbaarheid hiervan verschilden sterk in de 19de eeuw. Deze methode werd langzaam steeds minder populair. Ook werd als voordeel van deze methode gezien, dat het erfgoed zijn actualiteit behield: het bleef geschikt voor zijn functie, doordat tekenen van ouderdom en vervallen weggeweest werden.


Het probleem van de wetenschappelijke benadering is echter dat het vaak onmogelijk is met zekerheid de ‘originele’ staat vast te stellen. Al snel vervalt de restaurateur dus in giswerk, hoe hard hij ook probeert tot een wetenschappelijk verantwoorde restauratie te komen. De grens is vaag. Een goed voorbeeld hiervan is het werk van Viollet-le-Duc, die zich uitsprak voor wetenschappelijke restauratie, maar wiens restauraties vaak voor een groot deel op verbeelding zijn gebaseerd.

Vervolgens is er ook nog een vorm van conservatie die voortkomt uit zowel de restauratie- als de anti-restauratiebeweging. Deze methode gaat uit van dezelfde principes als de anti-restauratiegedachte (zo meteen verder besproken), maar interpreteert deze gedachten op een andere manier. Deze vorm van conservatie probeert namelijk het historische proces zichtbaar te houden. In tegenstelling tot de voorgaande methode, hecht men een groot belang aan de verschillende processen en veranderingen die het erfgoed door de tijd heen heeft meegemaakt; er wordt dus niet gestreefd de ‘originele’ staat terug te brengen. Er wordt erkend dat dit onmogelijk is en juist de kenniswaarde van het erfgoed aantast, omdat informatie over de perioden die volgde op de bouw, vernietigd wordt.
Er ontstaan echter enkele problemen bij het in praktijk brengen van deze theorie. Hoewel in theorie erkend wordt dat alle aanpassingen even belangrijk zijn, blijkt dit in de praktijk onmogelijk toe te passen. Er moet namelijk een keuze gemaakt worden, omdat deze methode ervan uitgaat dat gebouwen die nog gebruikt worden aangepast moeten worden om bruikbaar te blijven. Voor gebouwen die geen functie hebben is het mogelijk de aangetroffen staat te behouden, voor gebouwen in gebruik niet (er ontstaat een onderscheid tussen ‘dode’ en ‘levende’ gebouwen). Er moet dus besloten worden wat behouden blijft en in welke stijl aanpassingen gemaakt worden. Hierbij is het onmogelijk om niet bepaalde aspecten van de geschiedenis te versterken en andere te verzwakken.

De conservatiemethode die voortkomt uit de anti-restauratiebeweging gaat, zoals hierboven gesteld, uit van de gedachte dat het proces dat erfgoed heeft doorgemaakt waardevol is en dus niet verstoord mag worden. Hierin keert het zich sterk tegen restauratie (vandaar de naam). Men stelt namelijk dat restauratie altijd de historiciteit van het erfgoed aantast; het is niet mogelijk ingrepen te doen zonder iets van het erfgoed te vernietigen.


Bij de anti-restauratiegedachte moeten ingrepen dan ook zo minimaal mogelijk zijn; er zou alleen sprake moeten zijn van onderhoud en niet van reparatie. In de praktijk blijkt dit echter haast onmogelijk te zijn, omdat meestal enkele reparaties nodig zijn om het gebouw (en zijn functionaliteit) te behouden. En elke poging tot het behouden van erfgoed betekent een verstoring van het natuurlijke proces. De vraag is dan ook in welke mate ingrepen moet worden. Doorgaans is er dan ook sprake van een combinatie van onderhoud en reparatie. Een voorbeeld hiervan is de ‘Italiaanse’ methode, die respect heeft voor de authenticiteit van het materiaal, maar waar de prioriteiten toch bij het heden liggen (in tegenstelling tot de anti-restauratiemethode). Restauratie wordt echter alleen als laatste redmiddel gezien en nieuwe elementen moeten te onderscheiden zijn van oude.

6 Imitatie en inspiratie door de eeuwen heen

Imitatie en inspiratie heeft waarschijnlijk al heel de geschiedenis plaatsgevonden. De Romeinen namen elementen van de Griekse architectuur over, net zoals in de Middeleeuwen op sommige gebieden het Romeinse voorbeeld gevolgd werd. Dit is immers de manier waarop men leert: kennis overnemen. Het huis wordt immers niet elke generatie opnieuw uitgevonden. Er bestaat echter een grijze zone waarin inspiratie in imitatie overgaat. Het is niet nuttig om hier diep in te gaan, maar er zal een korte beschrijving gegeven worden van de randen van dit gebied. Dit hoofdstuk zal echter voornamelijk ingaan op de redenen om tot imitatie over te gaan. Zowel inspiratie, neostijlen als traditioneel bouwen zullen de revue passeren.

6.1 Imitatie versus inspiratie

Al in de Klassieke Oudheid vond imitatie plaats. Dit werd doorgezet in de Middeleeuwen en later in de Renaissance en de Barok. Het ging hier vooral om het overnemen van sommige stijlelementen en ontwerpprincipes uit de Klassieke Oudheid die op eigentijdse manier gebruikt werden; er is doorgaans geen sprake van directe kopieën. Er wordt dan ook eerder gesproken van inspiratie dan van
imitatie. Er is hier namelijk sprake van een continuüm tussen vroeger (de tijd van het te imiteren object) en het moment dat het nieuwe object, geïnspireerd op het verleden, gebouwd wordt. Zo gauw dit continuüm verbroken wordt lijkt er een overgang plaatst te vinden van inspiratie naar de neostijl.

De breuk in het continuüm vond plaats in de Romantiek. Door de industrialisatie ontstond er een breuk met het verleden, zoals al in paragraaf 1.6 en hoofdstuk 2 gesteld is. De verschillen waren zo groot dat het verleden zijn relevantie voor het heden verloor. De nieuwe productiemiddelen en ruimtebehoeften vroegen om een hele andere manier van bouwen; een manier waar kennis uit het verleden niet kon bijdragen. In de Romantiek is dan ook niet zozeer sprake van inspiratie, maar van het overnemen van een stijl die vervolgens als decoratie op de moderne constructies wordt 'geplakt' (Gympel, 1996). Het verleden wordt tot decoratie gemaakt, omdat men geen eigen stijl weet te vinden. Deze manier van het verleden gebruiken, wordt ook wel de neostijl genoemd en is kenmerkend voor de architectuur in de 19de eeuw; deze periode heet ook wel het historisme.

6.2 Verschillende vormen van imitatie

In deze paragraaf zullen de verschillende redenen om tot imitatie (of inspiratie) over te gaan besproken worden. Er zijn namelijk verschillende redenen om terug te grijpen op het verleden. Deze redenen komen enigszins overeen met de verschillende waarden die erfgoed kan bezitten (zoals in het voorgaande hoofdstuk besproken is). Hier komen dus ook functionaliteit, symbolisme en emotie naar voren als waarde. Kennisvergroting is doorgaans niet terug te vinden als reden tot imitatie.

In de eerste plaats is er natuurlijk imitatie uit praktisch oogpunt. Hiermee wordt het overnemen van ideeën, ontwerpen of onderdelen van ontwerpen bedoelt, omdat deze (nog) werken. Het lijkt dus onnodig om een nieuwe manier te vinden terwijl de oude werkt. Sommige typen gebouwen veranderen eeuwen lang niet wezenlijk omdat dit niet nodig is. Dit hangt doorgaans samen met het niet veranderen van productiemethoden. Deze vorm van imitatie zal niet verder besproken worden, omdat deze niet relevant is voor deze literatuurstudie.

6.2.1 Imitatie om symbolische redenen

In de klassieke oudheid is al sprake van imitatiebouw om symbolische redenen. Vooral de Griekse architectuur wordt als voorbeeld genomen. Door deze architectuur te bestuderen en in zekere zin na te bouwen, werd geprobeerd dezelfde superioriteit te bereiken die de Grieken hadden gekend. Imitatie is hier dus vooral een manier om macht en kunde uit te stralen en in zekere zin te ontlenen aan de geciteerde, bewonderde samenleving. Deze vorm van imitatie blijft door de gehele geschiedenis aanwezig.

In de Barok gaat dit samen met de ontwikkeling van de politieke en nationalistische betekenis van erfgoed (zie paragraaf 5.2). Imitatie van een bepaalde stijl kan mede bijdragen aan het creëren van een nationale identiteit. De te imiteren stijl kan tot symbool van een land worden en politieke macht uitstralen.

Ook in de Romantiek komt de drang naar identiteit sterk naar voren. Daar ging men nog verder in het gebruik van imitatie om identiteit te creëren. Dit komt ook doordat deze periode geen eigen stijl vond (zoals hierboven al naar voren kwam), hierdoor hield de architect nog meer vast aan het verleden. Door imitatie hoopte hij de zekerheid die men in het verleden kende opnieuw op te roepen. De stijlperiode die het meest geïmiteerd wordt is dan ook doorgaans de periode dat het zeer goed ging met het land. En zo werden kerkgen vaak in de gotische stijl gebouwd, omdat in de Gotiek het geloof zeer sterk was. Deze vorm van imitatie is sterk verbonden met gevoelens van nostalgie en kent dus ook emotionele redenen.

Dit in tegenstelling tot de symbolische imitatiebouw die vooral gericht is op het uitstralen van macht. Er wordt dan bewust gekozen om een indrukwekkende stijl te
imiteren. Dit kwam bijvoorbeeld aan het begin van de 20ste eeuw veel voor. Een periode die dan ook werd gekenmerkt door veel rumoerigheid in de wereldpolitiek. In verschillende landen probeerden dictators aan de macht te komen. Persoonlijke macht en een sterke staat waren belangrijk. Hierbij hoorde een architectuur die dit uitstraalde. Het is dan ook niet verwonderlijk dat veel dictators teruggrepen op neostijlen die deze eigenschappen hadden. Zoals bijvoorbeeld te zien is bij het nationaal socialisme in Duitsland en het fascisme in Italië; beide laten zich leiden door de Griekse architectuur. Ook voor deze periode kwam dit voor, zoals blijkt uit de architectuur ten tijde van Napoleon.

\[\text{Afb. 6.1: Altes Museum in Berlijn; dit neoclassicistische gebouw uit 1830 straalt macht uit. Het moet de kracht en superioriteit van een volk laten zien (eigen foto)}\]

\[\text{Afb. 6.2: Globe theater in Londen; dit is een reconstructie van het theater dat Shakespeare bekend heeft gemaakt. Deze reconstructie heeft een specifiek herinnerende functie, maar representeert tevens de identiteit van de Engelsen (eigen foto)}\]

\[\text{Afb. 6.3: Oude marktplein in Warschau; reconstructie na de tweede wereldoorlog. Getracht is weer het karakter van voor de oorlog terug te krijgen. Dit plein staat nu op de werelderfgoedlijst (afb. van Larkham, 1996, p. 237)}\]

\section*{6.2.2 Imitatie om emotionele redenen}


Het mooi vinden van een historische stijl is een zeer logische reden om deze stijl te imiteren. Deze reden zal bij elke vorm van imitatie wel een rol spelen. Er zal hier dan ook niet verder op ingegaan worden, omdat dit voor de hand ligt en er weinig meer over te zeggen is. Daarom zal het hier vooral aandacht besteed worden aan de gevallen waar schoonheid op een specifieke manier een rol speelt.

Later, in de Romantiek, toen nieuwe theorieën met betrekking tot esthetica ontwikkeld werden, werd op een andere manier door imitatie schoonheid nagestreefd. Waar men voorheen vooral gecharmeerd was van geometrische en geordende schoonheid, kreeg men in de Romantiek steeds meer een voorkeur voor 'natuurlijke' schoonheid. Hierbij pasten begrippen zoals pittoresk en subliem. De Gotiek werd (bijvoorbeeld door Ruskin) gezien als de stijl bij uitstek, omdat zij gekekenmerkt werd door een wildere vorm van schoonheid, geïnspireerd op de natuur.

Deze vorm van schoonheid kwam voort uit een nieuwe waardering voor grillige, onregelmatige vormen, die mysterieuze, romantische of zelfs morbide gevoelens moesten oproepen. De nieuwe schoonheid speelde dus veel meer in op emoties, dan het renaissancistische ideaal, dat vooral op de ratio was gebaseerd. De hang naar stemmige schoonheid was verbonden met een zekere romantische hankering naar het verleden; nostalgie speelde dus ook mee. De historische romans van Sir Walter Scott en de gotische horrorverhalen waren niet voor niets populair. Nostalgische idylles werden aan dit verleden toegedicht en deze idylles wilden men in het heden recreëren door bijvoorbeeld de bouwstijl te imiteren. De Romantiek wordt dan ook vaak omschreven als een vlucht naar het verleden of verre oorden om de chaos van het heden te ontsnappen.

Deze vorm van nostalgie is ook terug te vinden na de tweede wereldoorlog. Steden die grotendeels verwoest zijn, worden in de stijl van de verwoeste bebouwing nagebouwd. De architect lijkt de vervlogen tijd te willen recreëren. Tegenwoordig...
lijkt deze vorm van nostalgie nog steeds (of weer) voor te komen. Onze maatschappij is onrustig en men zoekt zijn toevlucht in het vertrouwde. Het traditionele bouwen is dan ook zeer populair.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tijd / waarden</th>
<th>Functionaliteit</th>
<th>Symboliek</th>
<th>Emotie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Oudheid &amp; Middeleeuwen</td>
<td>Handige ideeën overnemen</td>
<td>Verkrijgen van superiøriteit door imitatie</td>
<td>Harmonie in bouwstijl</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Versterken identiteit</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Renaissance &amp; Barok</td>
<td></td>
<td>Politieke waarde / machtsuiting</td>
<td>Esthetica</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Nationale identiteit</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Romantiek &amp; Moderne tijd</td>
<td></td>
<td>Uitdrukken politieke macht</td>
<td>Pittoreske waarde</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Nostalgie</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>Terugbrengen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>positieve waarde uit het verleden</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Matrix 6.1: schematisch overzicht van de veranderingen en motieven binnen imitatiebouw

7 En nu...

In de voorgaande hoofdstukken is een beeld geschetst van de opkomst en de ontwikkeling van de conservatiepraktijk in het verleden. In dit hoofdstuk zal verder worden ingegaan op de huidige situatie.

Conservatie is de laatste paar decennia steeds meer onder de aandacht gekomen. En ook het bouwen in neo- of traditionele stijl komt de laatste tijd veel voor. Dit gaat samen met de opkomst van het Postmodernisme. Waar het Modernisme nog probeerde zich los te koppelen van het verleden en met een schone lei te beginnen, wordt het Postmodernisme zich bewust van zowel plaats als tijd.


Colenbrander stelt dat de onderliggende cultuur van een plek onuitroeibaar is. Hij observeert "[...] dat onuitroeibare zeden en gewoonten erin kunnen slagen om onder de tabula rasa uit te kruipen en in een vernieuwde stedelijke context andermaal hun opwachting te maken." (Colenbrander, 1999, p. 18) De stad blijft hoe dan ook deel uitmaken van haar historisch continuüm. En in *The Postmodern Urban Condition* van Dear komt in de bespreking van het werk van Berman naar voren, dat het vernietigen van het verleden ook praktisch onmogelijk werd door de economische recessie in de jaren 70.

Het Postmodernisme dat op het Modernisme volgde, trachtte dan ook niet langer het verleden te vergeten; het hechtte juist veel waarde aan plaats en tijd. Dit was te zien bij de nieuwbouw en in de nieuwe waardering voor erfgoed. Waar in het Modernisme alleen gedacht werd aan het conserveren van het meest bijzondere erfgoed (denk hierbij aan erfgoed met de status van de Notre Dame), lijkt tegenwoordig haast elk oud gebouw belangrijk. Het lijkt of men begonnen is aan een inhaalslag.

Er zijn verschillende manieren waarop deze hernieuwde interesse in de geschiedenis tot uiting komt. Enkele zullen hier genoemd worden, maar het is niet
de bedoeling dat dit hoofdstuk een uitgebreide opsomming wordt. Het tracht enkel een beeld te schetsen van de huidige situatie.
Er zal nu dan ook geen uitgebreide beschrijving volgen van de nieuwe trend: culturele planologie. Wel moet opgemerkt worden dat deze trend tegenwoordig populair is en dat dit een duidelijke uiting is van de behoefte aan een meerwaarde, gerelateerd aan geschiedenis of cultuur in de hedendaagse stedenbouw; culturele planologie heeft het belang van historische context weer onder de aandacht gebracht.
Als vervolgens gekeken wordt op welke manieren conservatie tegenwoordig plaats vindt, dan valt op dat de laatste tijd vooral aandacht besteed wordt aan twee aspecten van erfgoed: namelijk het vergroten van het conservatiedomein en de ontdekking van de commerciële waarde van erfgoed (Choay, 2001). Deze twee aspecten zullen nu nader belicht worden.

7.1 De opkomende conservatiedrang
De vergroting van het conservatiedomein, is al eeuwen gaande, zoals in hoofdstuk 4 naar voren komt. Tegenwoordig lijkt men hier echter heel ver in te gaan. Elk type gebouw komt tegenwoordig voor conservatie in aanmerking. Ook wordt de leeftijdssdrempel steeds lager; gebouwen van nauwelijks 10 jaar worden tegenwoordig als erfgoed beschermd. Dit is een zeer recente ontwikkeling, in opkomst doordat men zich steeds meer bewust wordt van de onvervangbaarheid van erfgoed; verwoestingen en veranderingen zijn niet ongedaan te maken en zorgen altijd voor (gedeelteelijken) vernietiging (zoals in vorige hoofdstukken besproken is). Dit besef is iets van de laatste anderhalf eeuw en bestond daarvoor niet. Hoewel er wel eens op werd gezinspeeld, werd dit bewustzijn nooit in praktijk gebracht. De drang om alles te conserveren is echter vergeleken met de 19de eeuw steeds meer toegenomen. Het Modernisme lijkt voor een verse breuk met het verleden gezorgd te hebben en toont tevens aan hoe groot verwoesting in het kader van vernieuwing kan zijn en hoe definitief. Spijt van deze verwoestingen speelt dan ook zeer sterk in mee in de huidige conservatiedrang.

Deze grote conservatiedrang levert echter wel enkele problemen op. Want voor al het erfgoed dat behouden moet worden, moet een nieuwe functie gevonden worden. Leegstand is slecht voor een gebouw en komt de levendigheid van de omgeving niet ten goede. En ook musealisering van het erfgoed kent zijn nadelen: het staat nieuwe ontwikkelingen in de weg. Als men te veel aan het verleden

Ook in Colenbranders boek De verstrooide stad komt dit naar voren. Hij zie dit onderwerp echter als veel breder en spreekt over de noodzakelijkheid van een combinatie tussen wat hij de intentionele stad en de stad zonder eigenschappen zonder eigenschappen noemt. Hij bedoelt hiermee de wisselwerking tussen de gecultiveerde orde en de ongestuurde ontwikkelingen binnen een stad. Deze theorie is ook toepasbaar op de zoektocht naar een balans tussen behoud en ontwikkeling zoals Colenbrander in zijn boek laat zien².

Dit blijkt echter een complexe opgave, omdat behoud en ontwikkeling tegenstrijdig kunnen zijn. Niet elke conservatiemethode is namelijk geschikt om met ontwikkeling te combineren. Zo staan ontwikkeling en het consenveren zonder aanpassingen (anti-restauratie) elkaar in de weg. Ontwikkeling vraagt om het in gebruik nemen van erfgoed en dit vraagt om veranderingen die ten koste gaan van de authenticiteit. Dit conflict vormt dan ook een belangrijk discussiepunt binnen de hedendaagse conservatiepraktijk; gezocht wordt naar de gulden middenweg en een verandering in onze kijk op conservatie is misschien nodig³.

7.2 De toenemende commercialisering van het erfgoed

De voorkeur voor een combinatie van ontwikkeling en behoud gaat vaak nauw samen met het groeiende belang dat toegekend wordt aan de commerciële waarde van erfgoed. Ontwikkeling moet niet alleen de musealisering van de stad voorkomen, maar kan ook veel geld opleveren. Deze ontdekking van de commerciële waarde van erfgoed is iets van de laatste decennia. Ondernemers en ontwikkelers realiseren zich dat erfgoed gebruikt kan worden; het is een product geworden om mensen te vermaken en zo geld te verdienen. Deze trend lijkt bij de algemene commercialisering te horen die tegenwoordig plaatsvindt.

Toerisme is tegenwoordig voor iedereen toegankelijk, waardoor haar commerciële potentie is toegenomen. Dit heeft ook gevolgen voor de behandeling van erfgoed, dat steeds meer een rol krijgt als publiekstreker. Vermaak wordt steeds belangrijker in de nieuwe vrijtijdscultuur en erfgoed wordt dan ook vaak omgevormd tot vermaak. Het wordt als het ware tot een evenement. Alles is er op gericht het grote publiek ontspanning te bieden. Dit kan gecombineerd worden met een educatieve opzet, maar kennis moet makkelijk te verteren zijn en niet alleen informatief maar ook ‘leuk’ zijn. Vandaar dat te bezichtigen erfgoed steeds vaker beschikt over audiotours of poppen die situaties uitbeelden. Amusement lijkt op dit gebied belangrijker te zijn geworden dan authenticiteit, vooral voor de exploitateur. Hierdoor ontstaat, net als bij de discussie over ontwikkeling en behoud, een conflict tussen degenen die belang hechten aan authenticiteit en zij die vermaak (ontwikkeling) belangrijker vinden. En niet alleen authenticiteit leidt onder de commercialisering, ook de kenniswaarde en esthetische waarde kunnen hier onder leiden (Choay, 2001).
Het voorgaande heeft vooral betrekking op erfgoed dat omgevormd wordt tot toeristische attracties, maar commercialisering vindt ook plaats op andere gebieden. Erfgoed wordt steeds vaker gebruikt voor commerciële functies. Erfgoed dient namelijk steeds meer als statussymbool. Oud is in; ook steeds meer nadruk wordt gelegd op de schoonheid en identiteit die oude gebouwen te bieden hebben. Verschillende bedrijven hebben zich dan ook in een oude pand gevestigd in plaats van een nieuw pand te laten bouwen. Dit is bijvoorbeeld te zien aan het groeiende aantal bedrijven in oude villaparken.


7.3 Traditioneel bouwen

Ook in de nieuwbouw komt de grote interesse voor het verleden naar voren. In de jaren 70 begint men te experimenteren met neostijlen. In de postmoderne architectuur worden verschillende stijlen geciteerd, zo dat er een eclectische mix ontstaat. Ook in de stedenbouw komt deze trend naar voren. Steeds vaker worden nieuwbouwwijken in 'traditionele stijl' gebouwd. In de reclame voor deze wijken wordt deze teruggreep vaak aangeprezen, omdat het sfeer en allure zou geven.

Het verleden wordt in de nieuwbouw dus steeds meer ingezet om gevoelens op te roepen die in de moderne maatschappij verdwenen zijn. Tegenwoordig klagen veel bewoners van moderne nieuwbouwwijken dat de woonomgeving sfeerloos is en dat de nieuwe materialen, zoals beton, kil zijn. Imitatie van oude stijlen moet uitkomst bieden. Net als in de Romantiek lijkt men op zoek naar een nieuwe stijl, nadat de oude heeft afgedaan. Net als toen weet men echter niet hoe men tot een nieuwe stijl moet komen, waardoor een toevlucht wordt gezocht in oude stijlen die wel de gewenste gevoelens uitstralen. Er is hier dus voornamelijk sprake van emotionele waarden die aan het verleden worden gegeven. De vraag is echter of het mogelijk is om op deze manier een omgeving te creëren met wenselijke eigenschappen.
Het ligt er natuurlijk aan wat men hoopt te bereiken door het traditionele bouwen. Hoopt men zo tot een traditionele manier van samenleving te komen of gaat het voornamelijk om de esthetische waarde van het traditionele. Dit is een belangrijk verschil, want het eerste lijkt onmogelijk terwijl het laatste wel bereikbaar is.

Het is duidelijk onmogelijk om tot een zelfde maatschappij als vroeger te komen door in dezelfde soort woningen te gaan wonen als toen. Dit is ook doorgaans niet gewenst. Meestal gaat het slechts om bepaalde aspecten die men terug wil brengen. Men wil bijvoorbeeld de gezelligheid en het sociale contact dat geassocieerd wordt met het verleden. Zelfs zonder rekening te houden met de vraag of deze aspecten vroeger wel aanwezig waren, en het hier dus niet gaat om het romantiseren van het verleden, lijkt dit onhaalbaar. Men leeft tegenwoordig op een heel andere manier dan in traditionele maatschappijen en de omgeving waarin men woont kan dit niet wezenlijk veranderen, vooral ook omdat men doorgaans niet echt wil veranderen. Men zoekt gezelligheid, maar wil dit als aanvulling op de hedendaagse, luxe manier van leven. Maar men ging vroeger niet anders met elkaar om, omdat men in ander soort huizen woonde, maar omdat de manier van leven anders was. Traditioneel bouwen kan dus geen andere manier van leven brengen of een socialere maatschappij.

Traditioneel bouwen kan echter misschien wel bijdragen aan een prettiger woonomgeving. Er is niet voor niets een grote vraag naar woningen in traditioneel gebouwde nieuwbouwwijken. Traditionele wijken hebben eigenschappen die moderne nieuwbouwwijken niet hebben. De meeste mensen voelen zich hier meer op hun gemak en prettiger; het voelt vertrouwd. Het gaat hier dus net als hierboven om emotionele waarden, maar deze met name betrekking op het gebouwde en niet op de maatschappij als geheel. Men wil vooral de woonomgeving zelf veranderen en niet de manier van leven hierbinnen. Deze wens hierdoor beter bereikbaar.
De manier waarop deze traditionele woonomgeving bereikt wordt zorgt echter vaak voor hevige discussies. Er ontstaat een conflict tussen creativiteit en behoefte. De wens van veel mensen naar traditioneel wonen kan namelijk ook voor economische winnig gebruikt worden. Ondernemers bouwen dat waarnaar vraag is en hopen hier natuurlijk winst mee te maken. Het probleem is echter dat een deel van de samenleving (met name architecten en stedenbouwers) vindt dat deze nieuwe ontwerpen niet vooruitstrevend zijn en geen esthetische waarde hebben. Deze kritiek is begrijpelijk, want vaak wordt hier ook weinig aandacht aan besteed. Het voornaamste is dat de wijk de geëiste uitstraling heeft, zodat woningen makkelijk verkocht kunnen worden. Creativiteit is vaak onbelangrijk, sommige wijken bestaan enkel uit gekopieerde elementen die aan elkaar geplakt zijn. Dit druijt in tegen de heersende opvattingen in de bouwwereld; waar architectuur en stedenbouw meer moet zijn dan alleen imitatie. Vandaar dat veel van deze wijken kritiek krijgen. Wat architecten en stedenbouwers echter soms vergeten, en wat de vastgoedmensen beter doorhebben, is dat bouwen een toegepast kunstvorm is. Men bouwt voor de bewoners en het belangrijkste criterium zou dan ook moeten zijn dat het gebouwde aansluit bij de wensen van de bewoner. De rol van de architect is om dit op een creatieve en esthetische verantwoorde manier te doen. Hij moet echter niet deze creativiteit op de eerste plaats stellen. Wat architecten en stedenbouwers maken is geen pure kunst en men heeft niet als taak de bewoners (op cultureel gebied) op te voeden. Zo moet dus naar een manier gezocht worden om op een creatieve manier te bouwen wat de bewoner wil.

8 Conclusies

In dit literatuuronderzoek is de geschiedenis van de conservatie besproken. Ook is aandacht besteed aan imitatie van oude stijlen in nieuwbouw. In dit laatste hoofdstuk worden de belangrijkste punten en trends nog eens aangegeven en worden hier conclusies aan verbonden. Het volgende valt op te merken:

Ten eerste moet gesteld worden dat conservatie en imitatie gedurende de geschiedenis sterk met elkaar verbonden zijn. De redenen om objecten te conserveren zijn vaak dezelfde als de redenen stellen of objecten te imiteren; vaak moet het geconserveerde object dezelfde waarden bieden als de imitatie. In het verleden bestond vaak niet eens een duidelijk onderscheid tussen beiden. Conservatie hield doorgaans restauratie in en restauratie en imitatie worden vaak met elkaar vergeleken. Beiden kunnen worden gezien als een creatieve manier om met het verleden om te gaan en ermee te ontwerpen. In veel boeken die over
conservatie gaan, komt dan ook terzijde imitatie ter sprake, en andersom. Ook bestond (en bestaat) er een overlap tussen conservatoren en traditionele architecten. Er is soms geen duidelijke scheiding tussen beide disciplines.

Ten tweede wordt duidelijk dat de gedachten over conservatie en imitatie allerminst statisch zijn. De houding ten opzichte van conservatie en imitatie hangt af van het wereldbeeld van degenen die conserveren en imiteren. Dit wereldbeeld is zowel plaats- als tijdafhankelijk. Er bestaat geen universele manier om te conserveren en hier naar steven is onlogisch.

De verschillende wereldbeelden en dus conservatie- en imitatieopvattingen zijn echter niet autonoom, ze worden door elkaar beïnvloed of zijn een reactie op het voorgaande. Het is dus wel degelijk belangrijk kennis te hebben van andere en voorgaande gedachten om de huidige conservatie- en imitatiefilosofie te begrijpen. Dit literatuur-onderzoek tracht deze kennis te geven en inzichtelijk te maken.

Vervolgens zijn er binnen de conservatie- en imitatiegeschiedenis stromingen en gedachten te herkennen die bij verschillende wereldbeelden voorkomen. Er zijn dus wel degelijk terugkomende principes te onderscheiden. In deze literatuurstudie is geprobeerd deze principes vast te stellen. Zij kunnen namelijk als handvat dienen bij het denken over conservatie en imitatie en het ontwikkelen van nieuwe methoden.

8.1 Historische ontwikkelingen

Aangenomen kan dus worden dat er een verband bestaat tussen wereldbeeld en conservatietheorie. Zoals in hoofdstuk 2 gesteld wordt is de manier waarop men naar erfgoed kijkt afhankelijk van de manier waarop men naar het verleden kijkt. Breuken met het verleden ten gevolge van stijlveranderingen zijn hier van groot belang. Gesteld mag namelijk worden dat een breuk met het voorgaande de afstand tot het verleden vergroot, waardoor het erfgoed een andere plaats in de samenleving krijgt. Dit is een zeer complex proces, dat beïnvloed wordt door veel verschillende ontwikkelingen (bijvoorbeeld binnen de wetenschap, kunst of politiek). In hoofdstuk 2 is dan ook niet een volledig overzicht van dit proces gegeven, maar is enkel getracht het schematisch weer te geven. Gesteld mag echter worden dat opvattingen met betrekking tot conservatie en imitatie nauw samenhangen met de ontwikkelingen die binnen het wereldbeeld plaatsvinden. Loskoppeling is dus haast onmogelijk.

Daarnaast kan ook naar de verbanden gekeken worden die bestaan binnen de conservatie- en imitatiegeschiedenis zelf. Bij dit onderzoek is vooral gekeken naar de ontwikkeling van de verschillende waarden en de verandering van het conservatiedomein binnen deze geschiedenis. De volgende algemene trends zijn zichtbaar:

- Steeds meer verschillende waarden worden aan erfgoed toegekend door de tijd heen. Hierbij verschuift ook het gewicht dat aan de verschillende waarden wordt toegekend.
- In de Oudheid en Middeleeuwen lag de nadruk vooral op functionaliteit. Conservatie om symbolische redenen kwam voor, maar was ondergeschikt. In de Renaissance en Barok werd de symbolische waarde steeds belangrijker en kreeg erfgoed ook een politieke betekenis. Erfgoed werd steeds meer ingezet om identiteit te vormen. Ook nam de kenniswaarde van erfgoed toe. Gedurende de Verlichting groeide de kenniswaarde en kreeg erfgoed hiernaast een educatieve waarde. In de Romantiek zorgde de nadruk op de kenniswaarde echter voor kritiek; de emotionele waarde werd steeds belangrijker en de balans verschafte. Nostalgie ging een grote rol spelen en erfgoed kreeg voor het eerst ouderdomswaarde. Dit hing samen met het belangrijk worden van authenticiteit. Dit leidde er toe dat erfgoed als statussymbool ging dienen. Ook werd, naast de politieke waarde, de sociale
waarde van erfgoed belangrijker. Erfgoed werd steeds meer gezien als een uiting van de identiteit van de verschillende delen van de multiculturele samenleving. Door de opkomst van de toerisme en de vrijetijdssamenleving kreeg erfgoed tevens een commerciële waarde.

- Het conservatiedomein wordt steeds groter; steeds meer gebouwen en plekken worden tot erfgoed gerekend. Dit is zowel een geografische, typologische als temporale uitbreiding.

In het begin van de geschiedenis werd maar een zeer beperkt aantal objecten als erfgoed gezien. Het ging hier met name om afzonderlijke, belangrijke gebouwen uit de Oudheid die in Rome (en de rest van Italië) stonden. Door veranderingen in de hierboven genoemde waarden, ten tijde van de Barok, veranderde ook wat men als erfgoed zag. Door de politieke waarde die erfgoed kreeg en de zoektocht naar identiteit, werd buiten Italië ook steeds meer erfgoed geconserveerd. Ook werden gebouwen die niet tot de Oudheid behoorden steeds meer als erfgoed gezien. Deze veranderingen zetten in de Moderne tijd door en zo verspreidde conservatie zich over de gehele wereld. Verder breidde het temporale domein uit en omvatte nu alles tot de Industriële Revolutie en ook 'gewone' architectuur en stedelijke gebieden. Tegenwoordig is het zelfs zo dat gebouwen van slechts enkele jaren oud tot het erfgoed kunnen behoren.

8.2 Hedendaagse trends en dilemma's

Daarnaast kunnen de trends die nu spelen binnen conservatie en imitatie gerelateerd worden aan ontwikkelingen uit de geschiedenis. Ook zijn deze trends onderling met elkaar verbonden.

Conservatie en traditioneel bouwen worden steeds belangrijker. De opkomst hiervan zorgt echter ook voor dilemma's en conflicten. Het belangrijkste conflict lijkt het contrast dat ontstaan is tussen behoud en ontwikkeling (zoals in hoofdstuk 7 al gesteld is).

Behoud versus ontwikkeling is een complex thema en verschillende invloeden spelen hierbij een rol. Hoewel vooral de laatste jaren dit onderwerp aan de orde komt, ligt de basis van dit conflict in de 19de eeuw. In deze periode kwamen voor het eerst dilemma's als authenticiteit, ouderdom, toerisme en commercie aan de orde en werd het contrast tussen deze begrippen actueel.

Het ontstaan van dit conflict rust namelijk in het feit dat deze begrippen tegenstrijdig werden. Voorheen was authenticiteit minder belangrijk en lag de nadruk vooral op behoud van idee of vorm en niet op behoud van proces of materiaal. Evenmin had de zichtbare ouderdom van een object waarde. Het conserveren van erfgoed kwam zo dus niet in de knoop met het ontwikkelen ervan, omdat aanpassing van erfgoed niet gezien werd als een aantasting van waarde. Dit alles veranderde in de 19de eeuw met de opkomst van nieuwe gedachten en stromingen zoals de anti-restauratie. Maar zoals gezegd speelt het dilemma tussen behoud en ontwikkeling vooral de laatste tien jaar.

Onder meer door de verwoestende werking van de verschillende oorlogen en door het Modernisme komt conservatie steeds meer onder de aandacht en wordt er steeds meer waarde aan gehecht. Dit gaat samen met de groei van het conservatie-domein. Steeds meer objecten worden gezien als erfgoed en dus beschermd. Hierdoor speelt conservatie een steeds grotere rol; ook bij nieuwbouwplannen.

Verder is niet alleen de conservatiedrang uitgebreid, maar is ook de commerciële waarde van erfgoed gegroeid. Toerisme wordt een steeds belangrijker inkomstenbron. Ook wordt erfgoed steeds meer gezien als waardevolle vestigingsplek voor bedrijven en woningen. De onderkennening van de financiële waarde van erfgoed was al in de 19de eeuw in opkomst, maar is met name de laatste decennia sterk gegroeid.
Ontwikkeling en behoud komen sinds de 19de eeuw dus steeds vaker met elkaar in contact, terwijl de tegenstelling tussen de twee begrippen alleen maar is toegenomen. Dit betekent dat dit thema steeds meer speelt. Vandaar ook dat het een belangrijk discussiepunt is geworden; zowel bij nieuwbouwplannen als in de conservatiepraktijk. Dit thema is namelijk zeer omvangrijk en werkt op verschillende vlakken door; eigentijdse waarde versus historiciteit kan bij veel onderwerpen naar voren gebracht worden. Het wordt echter op verschillende manieren besproken en kent verschillende invalshoeken.

Zo komt dit thema ook naar voren in het conflict tussen het behoud van kenniswaarde van erfgoed en de behoefte aan vermaak, dat actueel is binnen het toerisme. Verder komt het ook naar voren in de nieuwbouw; de opkomst van het traditionalisme lijkt een voortvloeisel van de zoektocht naar behoud, terwijl de zoektocht naar vooruitgang wordt gerepresenteerd door het (super)modernisme. De ene is nostalgisch naar het verleden, de ander naar de toekomst (Ibelings, 2004). Ook is er nog de opkomst van het belang van het regionale (het behoud van de eigenheid van de omgeving) versus het belang van het globalisme (en de ontwikkeling). Al deze thema’s lijken een zelfde oorsprong te kennen. Men zoekt in het eigen verleden naar eigenheid en vertrouwdheid, maar houdt tegelijk ook vast aan de belofte van de toekomst.

In veel van de boeken die gebruikt zijn bij dit literatuuronderzoek wordt de stuurloosheid van de huidige maatschappij benadrukt. Plaats en tijd zijn door nieuwe ontwikkelingen relatief geworden. Lokale ruimte en organische tijd hebben nog weinig betekenis, waardoor onze identiteit verstoord wordt. Dit geeft een zekere angst en in reactie hierop wordt vastgeklampt aan het verleden. Dit verleden kan ons identiteit geven en tevens de veranderingen verdoezelen. Conserveren en imiteren is een manier om de wereld begrijpelijk en vertrouwd te houden.

Hiernaast worden nog andere redenen aangedragen waarom er tegenwoordig zo’n interesse is in conservatie en traditioneel bouwen.

- Sommige boeken (onder meer Arida, 2002) stellen dat traditioneel gebouwde bouwwerken gewaardeerd worden, omdat ze begrijpelijk zijn. De gedachte achter deze gebouwen is voor de hedendaagse mens duidelijk. Dit is niet het geval bij Modernisme gebouwen, omdat het wereldbeeld waaruit het object voortkomt niet meer begrepen wordt. Mede hierdoor wordt het Modernisme vooral gewaardeerd door haar experts; zij snappen haar filosofie. Gesteld wordt dus dat wat betekenis heeft en begrijpelijk is gewaardeerd wordt.
- Daarnaast wordt ook gesproken over de waardering van de eenheid en continuité in historische gebouwen en stedelijke ensembles. Deze eenheid kon ontstaan, omdat het wereldbeeld vroeger minder snel dan nu veranderde.
- Ook wordt gesproken over de ethische waardering van traditionele bouwwerken. Hiermee wordt bedoeld dat men kan waarderen dat de bouwer aan het gebouw aandacht en zorg heeft besteed; men waardeert het vakmanschap. Tegenwoordig ontbreekt het hier vaak aan.
Afb. 8.1: Abu Simbel in Nubië; dit bouwwerk is in 1960 verplaatst, omdat het verwoest zou worden door de bouw van een dam. De vraag is dus in hoeverre hier sprake is van authenticiteit en hoe belangrijk dit is? (afb. van Field, 2002, p 17)

Afb. 8.2: Uppark in West Sussex; werd in 1989 verwoest en door traditioneel handwerk herbouwd. Ook hier kan men zich afvragen of dit voor de bezoeker negatieve gevolgen heeft dat het hier om een reconstructie gaat² (eigen foto)

Afb. 8.3: Uitzicht op Venetië; in 1902 stortte de campanile in en werd vervolgens door Beltrami herbouwd, omdat deze toren te belangrijk was voor de cityscape van Venetië (afb. van Jokilehto, 1999, p. 14)

Afb. 8.4: Antwerpen; zeer groot contrast tussen oud en nieuw. Moderne nieuwbouw heeft dan ook een zeer groot effect op het karakter van de stad (eigen foto)

Ook worden nieuwe trends met het thema conservatie en behoud en ontwikkeling verbonden. Hierdoor krijgt het thema een nieuwe invalshoek. Zo wordt de laatste tijd steeds meer nadruk gelegd op het belang van duurzaamheid en natuur.


Natuur en landschap worden ook steeds meer met behoud en ontwikkeling verbonden. Niet alleen wordt meer nagedacht over een duurzaam milieu, maar ook wordt er steeds meer op gewezen dat natuur en landschap een rol kunnen spelen
bij de verankering van de mens in het landschap. Natuur en landschap zijn, net als historische bouwwerken, een manier om context te geven en identiteit te vormen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat binnen de landschapsarchitectuur dezelfde thema's spelen als bij architectuur en stedenbouw. Ook hier wordt gesproken over authenticiteit, natuurlijkheid en echtheid. Verder komt ook steeds meer het historisch continuüm aan de orde en de omvorming van het landschap tot themapark (Lörzing, 2001). De plaats van natuur en landschap binnen conservatie wordt dan ook steeds meer besproken en er wordt steeds meer aandacht besteed aan landschappelijk erfgoed.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Tijd / waarden</th>
<th>Functionaliteit</th>
<th>Symbolieke</th>
<th>Kennis</th>
<th>Emotie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Oudheid</strong></td>
<td>De belangrijkste reden tot conservatie is de gebruikswaarde. Authenticiteit is niet belangrijk: aanpassing, vernieuwing en fragmentatie vindt plaats.</td>
<td>Erfgoed wordt gebruikt om superioriteit te tonen. Waardoor ook verwoesting van erfgoed om ideo- logische reden plaatsvindt. Authenticiteit heeft waarde.</td>
<td>Eerste interesse in Oudheid.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Middeleeuwen</strong></td>
<td>Erfgoed wordt binnen eigentijdse context geïnterpreteerd, waarbij authenticiteit niet belangrijk is.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Renaissance</strong></td>
<td>Interesse in Oudheid neemt sterk toe. Tekst is echter de primaire informatiebron, fysiek erfgoed werkt enkel als ondersteuning. Authenticiteit heeft waarde.</td>
<td>Eerste interesse in esthetica: Erfgoed wordt 'heel gemaakt' om de esthetische waarde te vergroten. Gevoel is ondergeschikt aan kennis</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Barok</strong></td>
<td>Functionaliteit is niet langer de voornaamste reden tot conserveren. Erfgoed krijgt politieke waarde. Aandacht voor nationale identiteit leidt tot verruimen van het conservatiedomein. Veel erfgoed verliest haar functie wat leidt tot verwaarlozing.</td>
<td>Het fysieke erfgoed wordt belangrijker dan tekst. Georganiseerde inventarisatie start om kennis vast te leggen. In situ conservatie is hierbij minder belangrijk</td>
<td>Origineel krijgt meer waarde dan kopie, waardoor authenticiteit zeer belangrijk wordt. Toenemende interesse in esthetica</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Moderne tijd</strong></td>
<td>Erfgoed verliest waarde en wordt verwaarloosd, omdat het niet meer bij het moderne leven past. De afstand tot het verleden wordt onoverbruggbaar</td>
<td>Erfgoed verliest haar relevantie als kennisbron. Zij wordt in hedendaagse context gebruikt.</td>
<td>Besef dat erfgoed uniek is. Erfgoed dient als herinnering en geeft identiteit: 'gewone' gebouwen als erfgoed. Conservatie wordt tot morele plicht</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Nu</strong></td>
<td>Commerciële en toeristische waarde</td>
<td></td>
<td></td>
<td>Discussie: Historische waarde versus historiciteit Ontwikkeling versus behoud</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Matrix 8.1: Schematisch overzicht van de veranderingen met betrekking tot de verschillende waarden van erfgoed door de tijd heen. Hoe donkerder het vakje hoe belangrijker deze waarde is.
Voetnoten en bronnen

Voetnoten

1. In *The Postmodern Urban Condition* van Dear staat het volgende citaat: "The important change that occurred sometime in the 1970s was that economic recession meant that modern societies lost much of their ability to blow away their past; they were forced to remain, to confront their modern by remembering instead of forgetting: 'when modern society seemed to lose the capacity to create a brave new future, modernism was under intense pressure to discover new sources of life through imaginative encounters with the past.' (Berman, M., 1982, All That is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity, New York, Penguin Books, p. 332)

2. In het postmodernisme begint men steeds meer aandacht te krijgen voor de geschiedenis van de stad. Het historicisme wordt populair. Jencks spreekt van een soort Manierisme: "waarin met schaal en stedelijke context historische elementen uit hun gewoonlijke verband gehaald worden" (Doevendans; Schram, 2004)

3. Ter illustratie de volgende citaten:

"The urge to preserve certain cities [has] something of the compulsion to protect a work of art. [...] But we must not be innocent of urban process as a principle. [Cities] are live, changing things – not hard artifacts in need of prettification and calculated revision. Cities are never still; they resist efforts to make neat sense of them. We need to respect their rhythms and to recognize that the life of city form must lie loosely somewhere between total control and total freedom of action. Between conservation and process, process must have the final word. In the end, urban truth is in the flow." (Kostof, 1992, p. 303)

"Urban planning and conservation should [...] be viewed as symbiotic, neither quite complete without the other [...] Urban planning and conservation are not contradictory, but rather complementary terms. Urban planning that does not take conservation into account is incomplete." (Cohen, 2001, pp. 15 & 35)

4. Of zoals Kostof het in zijn boek *The City Assembled* stelt: "The fundamental loss we must adress is the loss of street culture. [The] street of the past was an untidy place, physically and morally, but it was also both school and stage of urbanity [...] In all this the container mattered, of course, but it was not what mattered most. If street design took certain turns, it is
because that is how we wanted to live. [...] That is why I cannot see the point in reviving the container without a solemn commitment to reinvest it with true urban vigor, with urbanity. As long as [we do not change], the resurrected street will be a place we like to visit every so often but not inhabit – a fun place, a museum. But it will also stand as the burial place [...] of the cumulative knowledge of human ways, and the residual benefits of public life.” (Kostof, 1992, p. 243)

Of zoals Kostof het in zijn boek The City Assembled stelt:
"Some [...] history is bogus, or at best skin-deep. [...] Yet we are willing to suspend our disbelief [...] because these [reconstructions] are serviceably evocative despite their progressive remoteness from their origins, and because most of us are content with the joy and quaintness of urban antiquity without needing to fret about historic specificity, the actual moment, the 13th-century hand on the 13th-century finial." (Kostof, 1992, p. 303)

Bronnen
Arida, A., 2002, Quantum City, Architectural Press, Amsterdam
Berg, J.H. van den, 1968, Metalettera van de materie, Uitgeverij G.F. Callenbach N.V., Nijkerk
Bleumink, H.; Neefjes, J., 2007, Cultuurhistorie natuurlijk!: Van beleid tot beheer. 12 Natuurontwikkelingsprojecten onder de loep, Projectbureau Belvedere, Utrecht
Colenbrander, B., 1999, De Verstrooide Stad, NAi Uitgevers, Rotterdam
Denslagen, W., 2004, Romantisch Modernisme: nostalgie in de monumentenzorg, Uitgeverij SUN, Amsterdam
Gympel, J., 1996, *Geschiedenis van de architectuur; van de oudheid tot het heden*, Köenemann, Keulen (Nederlandse vertaling van *Geschichte der Architektur von der Antike bis heute* door Draaijer, E; Rijk, D. de)

Ibelings, H., 2004, Onmoderne Architectuur: hedendaags traditionalisme in Nederland, Fascinaties/15, NAi Uitgevers, Rotterdam

Ibelings, H., 1998, Supermodernisme: architectuur in het tijdperk van globalisering, Fascinaties/6, NAi Uitgevers, Rotterdam


64
Casestudy: Rotterdam en de Lijnbaan
Een nieuwe ontwikkelingsplan
# Inhoudsopgave

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hoofdstuk</th>
<th>Titel</th>
<th>Pagina</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>I</td>
<td>De historie van een gebied</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>De geschiedenis van Rotterdam</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>Het vooroorlogse Rotterdam</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.1</td>
<td>De structuur van Rotterdam</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.2</td>
<td>Onvrede en verandering</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1.3</td>
<td>Terugkijken of vooruitkijken?</td>
<td>76</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>De Tweede Wereldoorlog</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.1</td>
<td>De eerste plannen</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.2</td>
<td>Het ontstaan van leegte</td>
<td>79</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.3</td>
<td>Plan-Witteveen en het Basisplan</td>
<td>81</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.4</td>
<td>Wisseling van de macht</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.5</td>
<td>Een vergelijking met Middelburg</td>
<td>84</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.6</td>
<td>Hoe de geschiedenis haar betekenis verliest</td>
<td>85</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2.7</td>
<td>De moeizame realiteit</td>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3</td>
<td>Conclusies: De kijk op het verleden</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>De bouw van de Lijnbaan</td>
<td>91</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1</td>
<td>De ontwikkeling van het Lijnbaangebied</td>
<td>92</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.1</td>
<td>De historie van het gebied</td>
<td>92</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.2</td>
<td>De planning van een winkelgebied</td>
<td>94</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.3</td>
<td>Kritiek op het Basisplan</td>
<td>96</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.4</td>
<td>Aanpassing van het Basisplan</td>
<td>98</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.5</td>
<td>Een langzame realisatie</td>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2</td>
<td>De ideeën van Van den Broek</td>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.1</td>
<td>Van den Broek en het Basisplan</td>
<td>101</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.2</td>
<td>Een grootstedelijk gebied</td>
<td>102</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.3</td>
<td>Ontkoppeling van wonen en winkelen</td>
<td>103</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.4</td>
<td>Plaatsing van volumes</td>
<td>104</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.5</td>
<td>De noodwinkel als inspiratie?</td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.6</td>
<td>Uitwerking in materialen en details</td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Conclusies</td>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>II</td>
<td>De verandering van een gebied</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>4.1</td>
<td>Het einde van de wederopbouw</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>4.2</td>
<td>Een nieuwe interesse in het verleden</td>
<td>119</td>
</tr>
<tr>
<td>4.2.1</td>
<td>Het imago van Rotterdam</td>
<td>119</td>
</tr>
<tr>
<td>4.2.2</td>
<td>Erfgoed binnen het beleid</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>4.2.3</td>
<td>Cultuur als redmiddel</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Meer dan vijftig jaar Lijnbaan</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>5.1</td>
<td>De kijk op de Lijnbaan door de jaren heen</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>5.1.1</td>
<td>De eerste reactie</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>5.1.2</td>
<td>Opkomende kritiek</td>
<td>123</td>
</tr>
<tr>
<td>5.1.3</td>
<td>Een zoektocht naar verbetering</td>
<td>124</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Inleiding

De manier waarop over erfgoed gedacht wordt is aan verandering onderhevig, zoals uit het vorige deel van dit afstudeerverslag blijkt. Steeds meer gebouwen en gebieden worden als erfgoed gezien. Veel van dit erfgoed is relatief jong. Om al dit nieuwe erfgoed te behouden is een aanpak nodig die de ontwikkeling van de stad niet in de weg staat. In dit deel van het verslag zal door middel van een casestudy getracht worden inzicht te krijgen in deze situatie.

Als locatie is de Lijnbaan in Rotterdam gekozen. Het interessante van deze locatie is dat het onderwerp erfgoed en conservatie hier sterk speelt. Plannen worden gemaakt voor het gebied, maar lopen vast voordat ze uitgevoerd kunnen worden. Steeds verandert de discussie over ontwikkeling in een argument over behoud versus ontwikkeling; tussen het behoud van de erfgoedwaarde en de verdere ontwikkeling van het winkel- en woongebied.

In dit afstudeeronderzoek wordt onderzocht of deze tweestrijd echter wel nodig is. Getracht wordt op een andere manier naar de Lijnbaan te kijken; een manier die zoekt naar mogelijkheden tot ontwikkeling in de historie van het gebied. Zo wordt duidelijk dat het niet nodig is behoud en ontwikkeling loodrecht tegenover elkaar te plaatsen. De karakteristieke eigenschappen van de Lijnbaan kunnen behouden worden terwijl ze ontwikkeld worden. Aanknopingspunten kunnen hiervoor gevonden worden in het originele ontwerp voor het gebied.

Dit betekent wel dat op een andere manier naar erfgoed wordt gekeken dan voorheen gebruikelijk is. Gecentreerd moet worden dat jong erfgoed om een andere aanpak vraagt dan het klassieke erfgoed. De waarden die zij hebben verschillen namelijk sterk, waardoor de conservatiemethode ook anders zal zijn.

Zo is de erfgoedwaarde van een Romeinse tempel duidelijk. Het gebouw is zo oud en zeldzaam dat het automatisch kostbaar is en daardoor logischerwijs geconserveerd zal worden. Hoe jonger erfgoed echter is, hoe lastiger het bepalen van haar waarde wordt. Zo zijn naoorlogs gebouwen niet zeldzaam en niet oud. De erfgoedwaarde wordt dus door andere criteria bepaald, die niet om dezelfde conservatiemethoden als het klassieke erfgoed hoeven te vragen. De meer traditionele gedachten over erfgoed en conservatiemethoden die in het algemene literatuuronderzoek besproken zijn werken niet meer.

Aan de hand van een analyse van Rotterdam en de Lijnbaan wordt onderzocht wat dit voor een concrete situatie betekent. Gezocht wordt naar een manier om de Lijnbaan te behouden die voor dit relatief jonge gebied werkt. Hier kunnen misschien geen algemene conclusies voor de conservatie van jong erfgoed aan verbonden worden, toch geeft het inzicht in de huidige situatie waar zoveel gebouwen als mogelijk erfgoed worden gezien. Getracht wordt dus in dit deel van het afstudeerproject door middel van een casestudy een blik op dit dilemma te werpen. Daarnaast zal een ontwerp gemaakt worden voor de herontwikkeling van de Lijnbaan.

Opzet en indeling

De analyse van de Lijnbaan bestaat uit de volgende delen:
- Allereerst zal gekeken worden naar de geschiedenis van Rotterdam en de Lijnbaan. Hierbij worden belangrijke gebeurtenissen in verband gebracht met de manier waarop men met het verleden en dus met erfgoed omgaat. Bekeken wordt welke invloed dit gehad heeft op het ontwerp en de bouw van de Lijnbaan.
- Vervolgens wordt gekeken hoe de situatie veranderde na de bouw van de Lijnbaan. Hoe veranderden de houding ten opzicht van de geschiedenis en erfgoed binnen Rotterdam en wat waren de gevolgen voor de manier waarop men naar de Lijnbaan keek. Gekeken wordt naar literatuur over en plannen voor de Lijnbaan van de laatste 55 jaar.
Daarna wordt de huidige situatie van de Lijnbaan geanalyseerd. Gekeken wordt naar de betekenis als erfgoed, de stedenbouwkundige karakteristieken en de functionele betekenis voor Rotterdam.

Als laatste wordt een voorstel gedaan voor een ontwikkelingsplan voor de Lijnbaan dat kijkt naar al deze drie aspecten. Een methode die de erfgoedwaarde van de Lijnbaan niet aantast, maar toch haar functioneren zal vergroten en haar imago verbeteren.

**Inleidende uitleg**

In dit deel van het afstudeerproject zal gekeken worden naar het Lijnbaangebied. Het Lijnbaangebied wordt echter pas in 1953 voor het eerst zo genoemd in de gemeentehandelingen. (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/217) Daarvoor werd gesproken over het gebied ten westen van de Coolsingel. Voor de helderheid van dit verslag zal het gebied waarop nu de Lijnbaan ligt altijd het Lijnbaangebied genoemd worden, ook als het deze naam nog niet had.

[Het Lijnbaangebied in rood binnen Rotterdam.](#)
In dit afstudeerproject worden verschillende straatnamen genoemd. Op deze kaart is aangegeven waar deze straten liggen.
I De historie van een gebied

1 De geschiedenis van Rotterdam

Rotterdam is een vrij ‘nieuwe’ stad. Het centrum bestaat voornamelijk uit naoorlogse bebouwing. Dit betekent echter niet dat de voorafgaande perioden niet belangrijk zijn geweest voor de ontwikkeling van het huidige Rotterdam. In dit hoofdstuk zal gekeken worden naar de geschiedenis van Rotterdam tot en met de tweede wereldoorlog. Met name zullen de belangrijkste tijdbreken besproken worden.

1.1 Het vooroorlogse Rotterdam

Rotterdam bestaat voornamelijk uit naoorlogse bebouwing. De periode voor de Tweede Wereldoorlog heeft echter een grote rol gespeeld in de structuur van de stad. Deze periode zal nu besproken worden.

1.1.1 De structuur van Rotterdam

Rotterdam is lange tijd een kleine plaats geweest, pas in de 19de eeuw groeide het uit tot een grote stad en vermenigvuldigde haar oppervlakte aanzienlijk. Daarvoor bestond Rotterdam alleen uit wat nu de oude stadsdriehoek wordt genoemd; een gebied dat in een driehoekige vorm rond een dam in de Rotte is gegroeid omgeven door een stadsveste (ongeveer op de plek waar nu de Coolsingel en de Goudsesingel lopen). De grond rond deze kern was tot de 19de eeuw landelijk gebied. Het bestond uit lange smalle kavels die loodrecht op de kades en dijken stonden. Dit gebied werd min of meer willekeurig doorsneden door kanalen, waardoor een complex en verbrokkeld gebied ontstond (Palmboom, 1995).

Afb. 1.1: Plattegrond van Rotterdam, 1488. Reconstructie door C. van Alkemade, 1724. Collectie Gemeentearchief Rotterdam. Hier is duidelijk de stadsdriehoek te zien (afbeelding van Wagenaar, 1992, p.46)
In de tweede helft van de 19de eeuw begon de verstedelijking van het gebied rond de stadskern. Als basisstructuur werd het bestaande verkavelingssysteem gebruikt. In het midden van een kavel werd evenwijdig aan de ontwateringssloten (dus loodrecht op de kade) een straat gelegd met aan beide zijden gesloten bouwblokken. Hierdoor ontstond een structuur met weinig dwarsstraten en lange smalle blokken. De verbrokkeling die ontstaan was door de aanleg van kanalen, werd zo ook in het verstedelijkte gebied overgenomen (Palmboom, 1995).
Het landschap werd dus overgenomen in de stad. Dit was makkelijk en goedkoop, omdat men zo bijvoorbeeld het ontwateringssysteem niet hoefde aan te passen.
Dit letterlijke overnemen van de verkaveling veranderde echter aan het begin van de 20ste eeuw. Door veranderingen in onteigeningswetgeving, de mogelijkheid tot ophoging van de bodem door het vrijkomen van zand bij havenuitbreidingen en de ontwikkeling van ondergronds draineren kon veel makkelijker gekozen worden voor een geheel nieuwe structuur. Dit gebeurde dan ook bij sommige nieuwbouwprojecten. (Palmboom, 1995)

Het bleek echter zeer lastig de onderliggende structuur geheel teniet te doen. De structuur van een gebied is dan ook een van de meest stabiele karakteristieken van een stad. Doorgaans zal als eerste het gebruik van de stedelijke gebouwen veranderen en daarna de gebouwen zelf. De structuur van het gebied verandert echter bijna niet door de tijd heen. Grootschalige verandering hiervan is dan ook zeer ingrijpend.¹

Wel veranderde de positie van het centrum. Door de tijd heen is dit steeds meer naar het westen verschoven. Dit begon aan het eind van de negentiende eeuw met de bouw van een nieuw bestuurscentrum aan de pas drooggelegde Coolsingel. Deze locatie werd gekozen omdat dit gebied nog geheel onbebouwd was. Hier kon de bouw van het nieuwe centrum sneller en goedkoper plaatsvinden, dan in het al bebouwde oude centrum mogelijk was. (Aarts (ed.), 1995)

Het feit dat een nieuwe centrum, dat de functie van het oude centrum moest overnemen, buiten het bestaande centrum werd gecreëerd, getuigt ervan dat er niet veel waarde werd gehecht aan de historische structuur van de stad of haar oudere bebouwing. De ingreep werd gestuurd door praktische overwegingen. Vernieuwing was belangrijker dan het behouden van het oude. Dit geeft aan dat de functie van het centrum en zijn fysieke, historische structuur en bebouwing nog weinig aan elkaar gekoppeld waren; de centrumfunctie ligt niet vast in de structuur van de stad en is dus makkelijk verplaatsbaar.

1.1.2 Onvrede en verandering

De structuur van een stad wordt beïnvloed door de sociale en economische situatie op het moment van bouwen; zo ook bij Rotterdam. Rotterdam was in de 19ste eeuw zeer explosief gegroeid; tussen 1850 en 1900 verdrievuldigde het inwonersaantal (Jonge; Wolff (ed.), 1993). De stad groeide zo snel dat er weinig aandacht werd besteed aan de planning van haar uitbreidingen. De landbouwverkaveling van het gebied dat verstedelijkte werd doorgaans overgenomen. Dit leverde echter nauwe straten en donkere wijken op. Daarbij

Afb. 1.4: Luchtfoto van Rotterdam vanuit het noorden genomen, 1929. (Palmboom, 1995, p. 30) Zie bijlage voor een overzicht in kaarten van Rotterdam door de jaren heen.
kwam dat deze wijken ook vaak vies en onhygiënische waren en weinig voorzieningen kenden. De woonkwaliteit was niet goed. De situatie in deze wijken verergerde na de Eerste Wereldoorlog. De Rotterdamse haven was vooral op doorvoerhandel gericht en was hierin sterk afhankelijk van het Duitse achterland. Door de crisis in Duitsland na de Eerste Wereldoorlog stonden de transitohavens in Rotterdam leeg met hoge werkloosheid en sociaal-politieke onrust als gevolg (Laar, 2000). Dit werkte door in de arbeiderswijken.

![Afb. 1.5: De Schavensteeg, 1908. Deze steeg bevond zich ongeveer op de plek waar het Beursgebouw aan de Coolsingel staat. Fotograaf: B.H.W. Bessensbrugge (afm. van het Gemeentearchief Rotterdam, website)](image)

Daarnaast was Rotterdam door haar snelle groei vooral een huizenzee geworden, waarbij het centrum haast een leegte leek. Dit zorgde voor veel ontevredenheid over de uitstraling en de sfeer van de stad. Er was een gebrek aan cultuur en in het centrum gebeurde weinig waardoor het gemeenschapsgevoel niet sterk was. Dit kwam ook doordat door de sterke groei van Rotterdam, verschillende bevolkingsgroepen naar de stad waren getrokken, die onderling niet veel contact hadden (Aarts (ed.), 1995). Zo stelt L.J.C.J. van Ravesteyn in 1924 in Rotterdam in de negentiende eeuw. De ontwikkeling der stad dat het niet te ontkennen valt, 'dat het koud materialisme, waarin zij [de groei] verliep de ontwikkeling der stad heeft gedrongen in een richting, die het culturele element volkomen negeerde en waarvan gezegd kan worden, dat men, het leven zoekende te behouden, dit verloor'. (Wagenaar, 1992, p. 50)

Verandering was dus nodig. Rotterdam wilde minder afhankelijk worden van haar transitohavens. Niet alleen werd de economie van Rotterdam overheerst door de transitohavens, ook haar identiteit werd er voornamelijk door bepaald. Terwijl de haven sterk gegroeid was, was de stad en haar culturele leven achtergebleven en sinds 1880 verwaarloosd geraakt (Laar, 2000). Na de Eerste Wereldoorlog trad een verandering in houding en beleid op. In het begin werd vooral geprobeerd de stad in cultureel opzicht te ontwikkelen; opera en toneel werden gesubsidieerd (Laar, 2000). Al gaat het hier ook om een nationale trend (Reedijk, 2005) en is het dus de vraag in hoeverre de specifieke situatie in Rotterdam hierbij een rol speelde. Toch mag aangenomen worden dat er in Rotterdam wel degelijk iets speelde. Zoals uit het volgende citaat van Ben Stroman uit 1938 blijkt: "De tijden zijn veranderd. Rotterdam is van zichzelf geschrokken. Zo lang heeft men Rotterdam gehoond als de vuile, cultuurloze sloof, dat ze er onder haar werk danig van is geschrokken. En nu wil Rotterdam zijn schade inhalen. Rotterdam houdt grote schoonmaak. De stad beseft, dat ze jarenlang alleen maar havens heeft gegraven, zonder er zich om te bekommeren, dat er ook geleefd, gewoond moest worden bij deze centra van een zware arbeid. Rotterdam
breekt zijn hart uit. En ten bewijze, dat onze stad de cultuur niet versmaadt, bouwt zij een concertzaal in haar nieuwe Beurs. Ten bewijze, dat zij de getuigenissen van oude cultuur waardeert, breekt zij de Delftse Poort af om haar enige tientallen meters verder weer voorzichtig op te bouwen. Het oude Museum Boymans wordt in de oorspronkelijke staat teruggebracht en er gaan stemmen op om de oude beurs te sparen. Rotterdam heeft zin voor cultuur“ (Aarts (ed.), 1995, pp. 78-9)

Verschillende boeken wijzen op een algemeen ongenoegen met de uitstraling en identiteit van Rotterdam aan het begin van de twintigste eeuw. Dit gebrek aan uitstraling, identiteit en cultuur in Rotterdam werd gezien als een van de redenen dat steeds meer, met name gegoede burgers, uit de stad vertrokken of haar vermeden. Getracht werd een evenwichtige bevolkingsopbouw te behouden door de uitstraling van de stad te verbeteren. Cultuur speelde hier een belangrijke rol in. Culturele betekenis werd gezien als belangrijk voor wooncomfort en een stedenbouwkundige visie. (Laar, 2000)

1.1.3 Terug kijken of vooruit kijken?

In de meeste geraadpleegde boeken komt naar voren dat het ongenoegen met de stad omgezet werd in een sterke vernieuwingsdrang. De bewoners en toeristen stonden afkerig tegen over het fysieke uiterlijk van de stad of waren er onverschillig voor. Dit maakte een zekere radicaliteit bij stedenbouwers en architecten mogelijk. Het enige wat hun in de weg stond was de fysieke stad zelf. En hieraan werd blijkbaar niet veel waarde gehecht. Zoals uit het volgende citaat uit 1937 blijkt: “Men hoeft zich niet het hoofd te breken over compromissen tussen de schoonheid van de oude, en de eisen van de moderne tijd. Men heeft volkomen de vrije hand en de vraag is, of men er in zal slagen de nieuwe stad een eigen, moderne schoonheid te geven.” (Aarts (ed.), 1995, pp. 68)


De modernisten stelden zelfs dat door de schaalvergroting van de havens en de verkeersontwikkeling, Rotterdam zich al deels van haar verleden had ontdaan. (Laar, 2000).

Van de Laar stelt echter dat er naast deze grote vernieuwingsdrang ook een gevoel van nostalgie naar het verleden was binnen Rotterdam. Zo spreekt Van de Laar over de opkomst van een trend om de vroegere koopstad te idealiseren. In die tijd had de stad nog wel in cultureel opzicht meegeteld. Ook vonden veel mensen de stad van toen simpelweg mooier. Doordat jarenlang eigenlijk alleen aandacht aan de haven was besteed, was het uiterlijk van de binnenstad erop achteruit gegaan. De oplossing hiervoor lag volgens velen in meer aandacht voor verfraaiing van het stadsbeeld (volgens oude inzichten) en een betere bescherming van de overgebleven stukken koopstad (Laar, 2000).

In 1928 werd dan ook een schoonheidscommissie opgericht, die zich onder meer bezig hield met de bescherming van waardevolle stadsgezichten. Zij verzette zich hevig tegen de doorbraak met de Blaak. Dit zou een te grote aantasting van de 18de-eeuwse stad betekenen. Mede door dit verzet werd deze doorbraak niet doorgezet. (Laar, 2000).

De claim dat waardering voor het oude ook een plaats had binnen Rotterdam wordt minder gesteund door andere boeken. Soms wordt hier aangestipt dat er bij de Rotterdammers een zekere waardering bestond voor de oude koopstad, maar dit wordt dan vooral gebruikt om aan te geven hoeveel groter de drang naar vernieuwing was.

76
Toch maakt Van de Laar wel degelijk een sterke claim dat een verlangen naar het oude en een drang tot vernieuwing naast elkaar bestonden. Het is logisch dat de meningen over de aanpak van de stad niet eenduidig en eensgezind waren, aangezien dit eigenlijk nooit het geval is. Er is eigenlijk altijd sprake van enige tweestrijd. Dit beeld lijkt dus realistischer en is ook terug te zien in de reactie op de verwoesting van de binnenstad aan het begin van de Tweede Wereldoorlog (waarover hieronder meer). Aangenomen mag dus worden dat de drang om Rotterdam te verbeteren niet alleen geuit werd in breken met het verleden, maar ook in het erop terugkijken.

Inderdaad werd er aan het begin van de twintigste eeuw flink vernieuwd. Ingrijpende plannen werden gemaakt om de structuur van de stad te verbeteren en aan het nieuwe sterk toegenomen verkeer aan te passen. Het is echter ook waar dat niet al deze aanpassingen plaatsvonden. Waarom van sommige doorbraken werd afgezien is niet altijd te achterhalen. Van Laar stelt dat er steeds meer geprotesteerd werd tegen deze doorbraken, wat er bijvoorbeeld toe zou hebben geleid dat de doorbraak van de Blaak nooit zo is uitgevoerd als gepland was. De doorbraak zou een te grote aantasting zijn van de 18de-eeuwse stad. Ook als we kijken naar de bouwprojecten uit het begin van de 20ste eeuw, kan niet echt gesproken worden van zeer moderne ontwerpen. De Coolsingel waaraan rond 1915 werd begonnen doet toch voornamelijk klassiek aan. De constructie van de gebouwen die hier staan mag dan modern zijn, de gevels zijn toch voornamelijk in neostijlen gebouwd.

Met het verleden was in deze periode dus nog niet gebroken. Het modernisme was zeker niet absoluut. Er kan dus niet gesteld worden dat Rotterdam alleen maar vooruit keek en weinig waarde aan zijn verleden hechtte, hoewel dit vaak geïmpliceerd wordt. Men was zich wel degelijk bewust van de waarde van de geschiedenis. Toch was er ook een vernieuwingsdrang en dit zorgde voor dubbele gevoelens. Hoe hier precies mee omgegaan zou zijn is niet duidelijk. Plannen werden gemaakt, maar voor deze uitgevoerd konden worden legde de crisis in de jaren dertig bouwactiviteiten stil. En voor deze weer echt op gang konden komen brak de oorlog uit.

1.2 De Tweede Wereldoorlog

Rotterdam wordt zeer sterk getekend door de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog. Bijna alle bebouwing in het centrum is nagebouwd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat vooral deze periode in elke geschiedenis en beschouwing van
Rotterdam sterk aanwezig is. Zij lijkt vaak zelfs de enige belangrijke periode in de geschiedenis van Rotterdam. In dit hoofdstuk zal op deze periode worden ingegaan.

1.2.1 De eerste plannen

Op 14 mei 1940 werd de binnenstad van Rotterdam grotendeels verwoest tijdens een Duits bombardement. Vrijwel direct werden bijeenkomsten georganiseerd en plannen gemaakt om de stad weer op te bouwen. Al op 24 mei 1940 werd een besluit doorgevoerd dat het mogelijk maakte de grond van het verwoeste gebied te onteigenen.

Voor deze voortvarendheid waren verschillende redenen. Men was bang dat als de gemeente Rotterdam geen plannen maakte, de Duitsers het werk zouden overnemen. Ook was men bezorgd dat als mensen niet aan het werk gezet werden, zij naar Duitsland zouden worden verplaatst om daar te werken. En als laatste was men zich bewust van het psychologische effect dat de start van de wederopbouw zou hebben; zij gaf hoop (Wagenaar, 1992).

De eerste prioriteit van de organisatie van de wederopbouw was het verbeteren van de infrastructuur. Het eerste plan van 8 juni 1940 was dan ook een wegunschema. Dit schema werd later uitgewerkt tot een volledig plan; hier (en in de meeste literatuur) Plan-Witteveen genoemd.

Als eerste werd begonnen met het opruimen van het puin. De burgemeester had namelijk van de Duitsers opdracht gekregen om de stad weer begaanbaar te maken, zodat de troepen zich makkelijk door de stad konden bewegen. Op basis
van een wegenplan werd het puin onder meer gebruikt om water te dempen. Zo was het opruimen van het puin de eerste stap in de richting van het in uitvoering brengen van de nieuwe plannen voor Rotterdam. Dit zorgde er ook voor dat de infrastructuur uit de eerste plannen al vanaf het begin de wederopbouwstad vormde en structureerde.

Afb. 1.8: Wegenplan van 8 juni 1940 (afb. van Blijstra, 1965, p. 45)

1.2.2 Het ontstaan van leegte

Het opruimen van het puin en het dempen van een deel van het open water in de stad had als gevolg dat er een grote leegte ontstond; een leeg canvas. Alle aanknopingspunten met het verleden werden door de puinruiming stelselmatig verwijderd. De nieuwe situatie leek een tabula rasa.

Waar de verwoesting eerst gezien werd als een gewone fase in een historisch continuüm, veranderde dit nadat het puin verdwenen was. Het puin hield de band met het verleden in stand. Het puin zelf was een herinnering aan zowel recente gebeurtenissen als het verdere verleden (Vanstiphout, 2005).

Toen dit puin volledig verdwenen was en er een bijna perfecte leegte overbleef, leek de relatie met het verleden veel verder weg. Het bombardement leek niet langer een fase van verandering in de geschiedenis, maar werd veel meer tot een uitwissing van alles wat daarvoor was gebeurd. Hierdoor verloor het verleden ook haar betekenis en relevantie; haar aanwezigheid was immers volledig verwijderd uit het hier en nu, waardoor de band met vroeger verdwenen was. Het feit dat deze leegte enkele jaren bijna onveranderd bleef, benadrukte het verdwenen verleden. Ook was het hierdoor mogelijk een stad voor te stellen zonder voet in het verleden en aan dit idee te wennen.
Voor deze breuk met het verleden werd echter bewust gekozen. Er werd meer opgeruimd dan strikt noodzakelijk was. Er werden lijsten gemaakt met gebouwen die zeker behouden moesten worden; de rest kon worden opgeruimd. De ideeën over welke gebouwen bewaard moesten blijven verschilde. De bouwpolitie kwam met een lijst van 144 gebouwen met een grote symbolische en historische waarde. De secretaris-generaal vond dit aantal echter al veel te groot. Het leek hem lastig om zo veel gebouwen in de te creëren leegte te behouden, dit zou de stedenbouwer maar belemmeren in het scheppen van een moderne stad.\(^9\) De enige gebouwen die in de ogen van de secretaris-generaal in aanmerking kwamen voor behouden waren
de Delftse Poort, het Schielandhuis en wellicht de toren van de St. Laurenskerk. De rest moest in een museum geplaatst worden (Vanstiphout, 2005).

Het is dus duidelijk dat hier actief getracht werd een stad te creëren die niet op de oude leek; er werd bewust aangestuurd op een breuk tussen oud en nieuw. De suggestie om een museum te maken, maakt dit alleen maar duidelijker. Gedacht werd dat het verleden van de stad geen actieve rol meer zou spelen in haar verdere bestaan. Haar enige waarde werd nog gezien in haar herdenkende en educatieve waarde. Zij werd buiten het dagelijks leven geplaatst.

Sommigen gingen zelfs zo ver dat zij het verleden alleen weerspiegeld wilden zien in de St. Laurenskerk, de rest van de stad mocht van haar banden met het verleden worden ontdaan. Alleen de St. Laurenskerk was nodig om het verleden van Rotterdam te representeren; alleen de kerk was nodig om de identiteit van Rotterdam te behouden. (Vanstiphout, 2005)


1.2.3 Plan-Witteveen en het Basisplan

Al voor de verwoesting van de binnenstad bestonden er plannen voor haar verbetering, zoals in het vorige hoofdstuk duidelijk werd. In de eerste ontwerpen voor de wederopbouw werden deze plannen gebruikt als basis en werd de opzet voor een groot deel overgenomen.

![Wederopbouwplan van 4 december 1941](image_url)
Een voordeel was dat de problemen die men voor de oorlog had met de fysieke stugheid van de stad door de verwoesting waren verdwenen; eigendomsrechten en bestaande bebouwing stonden niet langer in de weg. Dit maakte het mogelijk om de ideeën van voor de oorlog ongehinderd door te voeren.

De verwoesting door het bombardement betekende echter wel dat de context waarbinnen de plannen in het interbellum waren gemaakt, ook verdwenen was. De oorspronkelijke plannen waren een compromis tussen bestaande bebouwing en nieuwe ideeën. Na de verwoesting was dit compromis niet langer nodig, omdat bestaande bebouwing grotendeels verdwenen was. Dit maakte de oude plannen niet geheel geschikt om letterlijk uit te voeren (Aarts (ed.), 1995). Gedurende de tijd werden de plannen dan ook steeds meer aangepast en men nam steeds meer afstand van de vooroorlogse ideeën.

De geleidelijk verandering van het wederopbouwplan zorgt ervoor dat het plan dat Witteveen ontwierp regelmatig omschreven wordt als ouderwets. Wagenaar overtuigt echter wanneer hij stelt dat het Plan-Witteveen past binnen zijn tijd. Hij vergelijkt het met het AUP (Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam) dat als zeer modern gezien werd.

Het plan van Witteveen nam nieuwe ontwikkelingen in zich op, zo hield het rekening met de toenemende mobiliteit en ging het uit van een regionale aanpak. Ook was de indeling van de stad modern, met industrie buiten het centrum. Zeker niet ouderwets dus.

Het plan van Witteveen had echter zijn basis in het voorgaande. Het ging uit van een continuatie. De nieuwe inhoud van de nieuwe stad was gebaseerd op die van de oude stad; er werd gebruik gemaakt van gegevens en cijfers van het oude Rotterdam. Het verleden werd dus nog relevant geacht voor het heden.

Afb. 1.12: Het bestemmingsplan van Van Traa uit 1946; ook wel het Basisplan genoemd. Collectie Gemeentearchief Rotterdam. Van Traa was de assistent van Witteveen tot hij in 1945 zijn positie overnam. Hij was verantwoordelijk voor de aanpassingen van de plannen van Witteveen tot het Basisplan (afb. van Wagenaar, 1992, p.332)

Het Basisplan werd in 1946 gepresenteerd. Het sloeg een nieuwe weg in. Het ordende de stad voornamelijk op twee dimensioonaal niveau; de architectonische uitwerking werd grotendeels vrijgelaten. Ook werd niet langer getracht van de stad een geheel te maken. De structuur werd zo ‘logisch’ mogelijk gehouden; zij werd zoveel mogelijk recht getrokken. Zo werd getracht de historische structuur weg te vagen, al is dit niet geheel gelukt. Ook werd de bebouwingsdichtheid ten opzichte van voor de oorlog sterk verminderd; 55% tegenover 31% (Mumford, 1957, p. 1198)

1.2.4 Wisseling van de macht

De overgang van Plan-Witteveen naar het Basisplan, hangt nauw samen met de veranderingen binnen de machtsstructuur in de organisatie van de wederopbouw. Gedurende 1942 en 1943 werd het steeds hoopvoller dat een bevrijd Nederland een mogelijkheid was. Hiervoor moest natuurlijk wel een politieke structuur opgezet worden die het bestuur van het land kon overnemen zodat de Duitsers vertrokken waren. Een zo democratisch mogelijk bestuur was belangrijk, maar was tijdens de bezetting onmogelijk op te zetten. Een raad van ondernemers werd daarom aangesteld om voor de bevolking te spreken; de Kleine Kring. (Wagenaar, 1992)

De leden van de Kleine Kring, en met name de voorzitter Van de Leeuw, konden door hun positie veel invloed uitoefenen op het wederopbouwproces. Zo probeerden zij Witteveen te overtuigen zijn plan te moderniseren. Gedurende het verdere verloop van de oorlog werd hun macht steeds groter en ontstond het idee dat niet Witteveen, maar Van der Leeuw verantwoordelijk zou worden voor de wederopbouw in de nieuwe politieke structuur (Laar, 2000). Witteveens positie verslapte dus en steeds meer mensen keerden zich tegen zijn plannen.

De toenemende kritiek op de plannen van Witteveen zorgde voor wrijving. Witteveen was niet bereid zijn plan aan te passen aan suggesties van anderen, waardoor er geregelde conflicten ontstonden (onder meer over de inrichting van het Hofplein).

Een tijd lang werd hem de hand boven het hoofd gehouden; er werd gezegd dat rekening gehouden moest worden met zijn artistieke mentaliteit en zijn moeilijke persoonlijkheid. Kritiek op zijn plan bleef echter groeien. Dit had onder meer te maken met het gebrek aan een goede architecturale uitwerking van zijn plan. Om een of andere reden lukte het niet Witteveens drie-dimensionale plan zo uit te werken dat de architecten en Witteveen het eens werden en er een architecturaal waardevol ontwerp ontstond. Dit werd in 1946 onder meer geweten aan een gebrek aan een eigentijdse stijl. Gesteld werd dat er in vroegere tijden een ideaal was waar de samenleving achter stond. Hieruit ontstond als vanzelf een stijl. Nu ontbrak dit ideaal en viel de architectuur uiteen in zuiver individuele opvattingen. Door het falen van de architectonische uitwerking van het Plan-Witteveen hadden zijn tegenstanders een sterke troef in handen. Toch was de overgang van Witteveen naar Van Traa helemaal niet eenvoudig. Die was zeer geleidelijk en het is lastig er een overzichtelijk beeld van te krijgen. In het begin leek Van de Leeuw Witteveen te steunen terwijl hij zich later toch duidelijk sterk maakte voor het Basisplan.
Hoe de allianties ook lagen, in 1944 raakt Witteveen overwerkt en stapt hij na tijdelijk ziekteverlof helemaal op. Het is niet vast te stellen of Witteveens vertrek leidde tot het falen van zijn plan of dat het falen van zijn plan leidde tot zijn vertrek. Witteveen raakte waarschijnlijk overwerkt door de problemen op zijn werk (hij vond het moeilijk te delegeren en samen te werken) en het feit dat zijn plan tegengewerkt werd. Doordat hij met ziekteverlof ging was het makkelijker voor de tegenstanders van zijn plan om meer macht in handen te krijgen, wat er waarschijnlijk aan bij droeg dat Witteveen niet meer terugkeerde naar zijn werk. Of dit proces echter zo gepland was door zijn tegenwerkers is niet duidelijk. Het is waarschijnlijk gewoon een samenloop van omstandigheden die er toe bijdroegen dat Witteveen niet meer terugkeerde naar zijn werk.

De overgang van het Plan-Witteveen naar het Basisplan is dus geen duidelijk, overzichtelijk proces. Er waren vele aanledingen en redenen die meespeelden in deze overgang en er zal waarschijnlijk nooit totale duidelijkheid hierover ontstaan. Wel kan gesteld worden dat gedurende de oorlog de inzichten en overtuigingen van de bevolking en haar leiders langzaam veranderde. Dit werd weerspiegeld in de houding ten opzichte van de stad en de manier waarop voor haar gepland en ontworpen werd. Vanaf 1942 ontstond er langzaam een trend die op een nieuwe manier naar de wederopbouw keek. Het drie-dimensionaal stedenbouwkundige ontwerp verdween en werd vervangen door een twee-dimensionale stedenbouwkundige planning. Bij deze nieuwe stedenbouwkundige planning veranderde ook de manier waarop een plan onderbouwd werd. Er werd niet meer naar het voorgaande gekeken, het nieuwe uitgangspunt was dat er een geheel nieuwe sociale structuur was ontstaan, waarbij het verleden niet meer relevant was. Economisch onderzoek was de nieuwe insteek.

De vraag waarom deze houding veranderde is moeilijk te beantwoorden. Zij komt voort uit een samenloop van omstandigheden, waarbij de precieze invloeden onmogelijk vast te stellen zijn. Wel is duidelijk dat de grote verwoesting niet automatisch tot een breuk met het oude hoeft te leiden. Hiervoor hoeft alleen maar gekeken te worden naar de wederopbouw van Middelburg. Deze stad was ook grotendeels verwoest, maar werd wel op een traditionele manier herbouwd.

### 1.2.5 Een vergelijking met Middelburg

Net als in Rotterdam waren in Middelburg in de 20ste eeuw problemen ontstaan met de bestaande stad; de bereikbaarheid en de verkeerscirculatie was slecht en de ruimtelijke opbouw van de stad was al eeuwenlang ongewijzigd. Deze problemen lijken echter geen invloed gehad te hebben op wat men als de kwaliteiten van de stad beschouwde. De waardering voor de historische bebouwing van het centrum was hoog. "Het oude stadscentrum stond te boek als een schatkamer van de architectuurgeschiedenis" (Bosma (ed.), 1988, p. 23). Dit was in Rotterdam heel anders. Er was weinig waardering voor het centrum en haar bebouwing. Er bestond een zekere nostalgie naar het oude Rotterdam, maar deze glorie was aan het begin van de 20ste eeuw grotendeels vergaan.

Hierin verschilden Middelburg en Rotterdam dus sterk. Middelburg was trots op haar oude centrum en zag dit als een van haar belangrijkste attributen. Haar economie was dan ook deels gebaseerd op de toeristische aantrekkingskracht van dit centrum. Zij speelde dus een grote rol in de profilering en identiteit van Middelburg.
In Rotterdam was de situatie omgekeerd. Zoals uit de vorige deelhoofdstukken blijkt, werd Rotterdam vanaf de 19de eeuw steeds meer bepaald door haar haven. Haar binnenstad was in veel mindere mate bepalend voor haar identiteit. Het was zelfs zo dat de binnenstad geen vaste geografische plaats kende en door de tijd heen steeds meer naar het westen verschoof. Ook was de binnenstad in economische opzicht ondergeschikt aan haar haven.

Toen dus beide centra verwoest werden in de Tweede Wereldoorlog, waren de gevolgen en reacties verschillend. Voor Middelburg betekende de verwoesting een verlies van een belangrijke inkomstenbron en een groot deel van haar identiteit. In Rotterdam was de vernietiging van de binnenstad ook desastreus, maar was de doorwerking minder groot. Dit is terug te zien in de manier waarop men met de wederopbouw omging. Beide steden trachtten zo snel mogelijk te beginnen met de wederopbouw en beide steden zagen in de verwoesting van hun centrum kansen om probleempunten op te lossen. De plannen en de motivatie hiervoor waren echter heel anders.

Middelburg zag het wederopbouwen in traditionele stijl als een daad van verzet; door vast te houden aan wat voor Middelburg eigen was, werd de Duitse overheersing afgewezen. Men hield door traditioneel te bouwen vast aan de Nederlandse cultuur. In geen enkele bron die over de wederopbouw van Rotterdam is geraadpleegd komt ditzelfde argument naar voren. Dit betekent natuurlijk niet dat het verzet tegen de Duitse overheersing in Middelburg minder werd. Het lijkt vooral aan te tonen dat de identiteit van Rotterdam veel minder bepaald werd door de vormgeving van haar stad. Fasthouden aan het oude Rotterdam werkte hier dus niet als verzet tegen de Duitsers, omdat het oude geen symbolische waarde had. Witteveen stelde wel dat de identiteit van een stad in haar ruimtelijke structuur lag, maar deed geen uitspraken over het belang van de architectonische vormgeving van de bebouwing. In Middelburg bestond daarentegen een veel duidelijker beeld over welke fysieke onderdelen bepalend waren voor haar identiteit.

In beide steden was er kritiek op de plannen voor de wederopbouw. Zij zouden niet passen bij de nieuwe maatschappij. In Rotterdam kwam deze kritiek echter eerder en was zij veel sterker. Men was het hier oneens met het uitgangspunt dat het nieuwe een basis moest hebben in het oude. In Middelburg was iedereen het eens met het uitgangspunt dat het herbouwde Middelburg moest voortkomen uit de Nederlandse cultuur, maar bestonden er meningsverschillen over hoe dit precies moest gebeuren. Er bestond hier dus een gemeenschappelijke basis die in Rotterdam niet aanwezig was. Daarnaast speelden natuurlijk ook andere omstandigheden mee. De herbouw in Middelburg verliep voorspoediger (en sneller). Ook bleef de macht in dezelfde handen. In Rotterdam werd Witteveen ziek, wat het makkelijker maakte het roer om te gooien. Specifieke omstandigheden spelen dus een grote rol in hoe men met verwoesting omgaat en welke plaats het verleden hierin krijgt.

1.2.6 Hoe de geschiedenis haar betekenis verliest

Een belangrijk verschil tussen de wederopbouw van Middelburg en die van Rotterdam, is hoe men omging met de leegte die na de verwoesting ontstond. In Middelburg werd getracht de leegte zo snel mogelijk op te heffen en het oude (met de nodige moderne aanpassingen) te herstellen.

In eerste instantie was dit ook het uitgangspunt van Plan-Witteveen. De leegte werd als een tijdelijke fase gezien die mogelijkheden schep, omdat niet langer met oude bebouwing rekening gehouden hoefde te worden. Voor Witteveen betekende dit echter niet dat de oude structuur van de stad onrelevant was geworden. De leegte was alleen van fysieke aard; de bebouwing was verdwenen, maar de
onderliggende laag was niet uitgewist. Er bestond dus alleen een illusie van leegte; dat iets niet meer zichtbaar was betekende niet dat het verdwenen was. Witteveens uitgangspunt was dan ook dat een belangrijk aspect van wat een stad een stad maakt juist in het niet tastbare ligt; in haar verleden. Volgens Witteveen lag de essentie van een stad in haar structuur. De structuur is de constante en verbindt het verleden, het heden en de toekomst. En deze structuur was haast onmogelijk geheel uit te wissen. Zelfs bij fysieke uitwissing komt zij terug. Individuele gebouwen of bouwstijlen zijn veranderlijk, maar de structuur blijft en bepaalt de identiteit van de stad. Zou de structuur van Rotterdam dus verdwijnen (als dit al mogelijk zou zijn) dan zou zij niet meer zo zeer Rotterdam zijn als een geheel nieuwe stad. Een belangrijk uitgangspunt van Witteveens plan was dan ook de oude structuur van de stad. Deze nam hij in gemoderniseerde vorm over, zodat de stad haar karakter behield, maar ook verbeterd werd. Hierbij probeerde hij de fysieke leegte die ontstond was te reduceren.

Afb. 1.13: Kaart waarin de structuur van Plan-Witteveen over de structuur van de vooroorlogse stad is gelegd. De grijze blokken geven de vooroorlogse structuur aan; de zwarte lijnen structuur van Plan-Witteveen. In grote lijnen wordt de oude structuur gevolgd. De openbare ruimte is echter breder en de ordening van de bouwblokken doet monumentalier aan.

In het Basisplan werd de leegte echter tot een belangrijk positief punt gemaakt. Zij werd actief in stand gehouden. Niet langer werd getracht haar op te vullen zoals in het Plan-Witteveen; zij werd vrijgegeven. Het idee was dat op deze manier processen en functies hun eigen plaats in de leegte konden vinden, zonder dat zij in een fysieke vorm gegoten werden. Naarmate de leegte langer in stand gehouden werd, begon zij de manier waarop men over de stad dacht te beïnvloeden. Voorheen had men de identiteit van de
stad altijd in haar fysieke vorm gezocht. Nu bleek echter dat hoewel de vorm verdwenen was, de stad nog steeds bestond. Vorm en inhoud werden zo ontkoppeld. (Aarts (ed.), 1995)
Volgens de theorie achter het Basisplan is stedenbouwkundige structuur dus niet langer meer de basis van de stad. De stad is haar samenleving en de processen die binnen haar grenzen afspelen. De structuur van een stad is niet meer dan een fysieke manifestatie hiervan. De structuur is een afspiegeling van de samenleving en een middel om de samenleving te vormen; zij vormt nooit de hoofdzaak (Wagenaar, 1992).

Vandaar ook dat het Basisplan zich van de oude structuur afkeerde. De stedelijke massa was slechts een beperking die het moeilijker maakt voor de stad om zich aan de tijd aan te passen.

"[De stad] is de woonplaats voor een mensengemeenschap. Die gemeenschap is in beweging; zij verandert steeds, zij ontwikkelt telkens weer andere behoeften, stelt telkens weer nieuwe eisen aan haar woonplaats en laat soms oude eisen weer vallen. Maar die woonplaats, de stenen stad, is uitermate star en bezwaarlijk vervormbaar, zij past zich moeilijk en langzaam en slechts zeer onvolkomen aan bij de snelle evolutie, welke zich tussen haar muren afspeelt." (Wagenaar, 1992, pp. 261)

In het Basisplan werd gesteld dat de maatschappij veranderd was (door de oorlog). Deze nieuwe maatschappij betekende ook een verandering in de wensen en eisen
die aan de stad en haar structuur gesteld werden. Een herleving van de vooroorlogse stad zou dus niet meer werken. De oude stad (en haar verwerking in Plan-Witteveen) had haar relevantie verloren. Dit werd als volgt door Burgemeester en Wethouders uitgelegd:

"[Veranderingen zijn] begrijpelijk, indien men zich rekenschap geeft van de algemene verandering in de geesten, welke zich bij het voortduren van den oorlog in breede kringen heeft voltrokken en welke gekarakteriseerd wordt door een steeds verder loskomen van oude vormen, het steeds geringer worden van de behoefte aan een reconstructie van het oude en het steeds bewuster worden van het streven naar nieuwe waarden." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/325) De vrijheid die door de verwoesting was verkregen, moest zo veel mogelijk benut worden. Vandaar ook dat de onderbouwing van de nieuwe plannen niet langer gezocht werd in analyse van de vooroorlogse situatie, maar in economische prognoses voor de toekomst.

Doordat de fysieke stad als een product van de maatschappij binnen de stad werd gezien, werd de stad zelf veel minder stabiel geacht. Waar eerst de structuur bepalend was voor de essentie van de stad, had die nu dus aan belang verloren. De essentie lag nu in haar maatschappelijke structuur. En aangezien de maatschappelijke structuur veel veranderlijker is dan de fysieke structuur, werd de fysieke vorm van de stad in het Basisplan veel flexibeler en minder bepalend. Vandaar ook dat in het Basisplan veel meer de nadruk kwam te liggen op het belang van flexibiliteit in het ontwerp. Het ontwerp was niet langer het eindpunt, maar een voortdurend proces. Die plannen voor de wederopbouw werden dan ook voortdurend verder ontwikkeld; zo was in het plan uit 1955 het stadsbeeld veel openere, waardoor er meer ruimte voor ontwikkelingen was, dan in het plan uit 1946 (Blijstra, 1965). Deze noodzaak tot aanpassingen komt ook naar voren in het volgende citaat: "Het is gebleken, dat behoeften in de loop van de tijd wijzigingen ondergaan, verband houdende met de algemene sociale en economische ontwikkeling. De noodzaak van voortdurende aanpassing van de herbouw bij deze voortschrijdende ontwikkeling heeft indertijd geleid tot de keuze van de figuur van het "Basis"plan. Dat voor verdere wijziging in onderdelen vatbaar bleef. De juistheid van deze keuze is door de loop der feiten bevestigd." (Gemeente Archief Rotterdam, 444.02/259, volgn. 176, O.W. no. 2442, p. 868). Toch is in het Basisplan niet geheel afscheid genomen van de oude structuur. Het Basisplan kent namelijk haar basis in de aanpassing van het plan van Witteveen, na diens vertrek. Van Traa nam in zijn eerste versies van het plan de structuur bijna geheel over. Pas later werd het plan abstracter en werd de ideologie achter het plan dwingender. Zo werd het plan stedenbouwkundig steeds minder ontwerpend en steeds meer plannend. Daarnaast bleek het onmogelijk de oude structuur geheel uit te wissen. Dit had er deels mee te maken dat de eerste stappen die Witteveen zette in de realisatie van zijn plan, het aanleggen van de verkeersstructuur was. Verder is hij nooit gekomen, maar er lag dus al een gedeeltelijk wegenstelsel. Hier moest in de ontwikkeling van het Basisplan dus altijd rekening mee gehouden worden.
Afb. 1.15: Kaart waarin de structuur van het Basisplan over de structuur van Plan-Witteveen is gelegd. De grijze blokken geven de structuur van Plan-Witteveen aan; de zwarte lijnen structuur van het Basisplan. Te zien is dat de structuur van de plannen in hoofdlijnen overeen komt. Het Basisplan was dan ook in eerste instantie een aanpassing van Plan-Witteveen. In het Basisplan is echter getracht een gridstructuur in te voeren.

1.2.7 De moeizame realiteit

Een ander belangrijk punt dat bijdroeg aan de mogelijkheid de veranderende ideologie mee te nemen in het wederopbouwplan, was het feit dat lange tijd het wederopbouwwerk sterk vertraagd werd. Al tijdens de oorlog ging de wederopbouw moeizaam.

Men was voortvarend begonnen. Plannen lagen klaar en het puin was geruimd. Ook werd begonnen aan het bouwen van de nieuwe infrastructuur. De plannen genoten de steun van de Duisters, want zij zagen er wel het belang van in om Rotterdam als een havencentrum te herstellen. Daarnaast creëerden de wederopbouw werkgelegenheid, wat de rust vergrootte.

Dit veranderde echter toen Duitsland in de zomer van 1941 Rusland binnen viel. Nederland lag niet langer centraal en Rotterdam was als haven dus veel minder belangrijk geworden. Ook kwam door de inval steeds meer de nadruk te liggen op de oorlogsproductie. Deze vroeg zeer veel arbeidskrachten en materieel. Duitsland kreeg het moeilijker en alles werd ingezet om de oorlog te winnen. De wederopbouw van Rotterdam had geen prioriteit en kwam vrijwel stil te liggen. (Wagenaar, 1992) De leegte werd een verstild onkruidveld.

Ook na de oorlog verliep de wederopbouw traag. Er was weinig bouwmateriaal beschikbaar en wat er was, werd geblukkeld om zwarte handel tegen te gaan. Ook was er een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten. Daar kwam nog bij dat het
herstel van de haven prioriteit had boven de herbouw van de binnenstad; de herbouw van de binnenstad werd als minder dringend gezien. Ook waren de particuliere investeerders terughoudend. De toekomst na de oorlog was zeer onzeker, omdat men niet wist hoe de wereld zich na de oorlog zou ontwikkelen en welke plaats Rotterdam in deze wereld zou innemen. Het verlies van Indonesië en het begin van de Koude Oorlog stemden niet echt tot optimisme. Hier kwam nog bij dat de financiële steun van de Nederlandse regering voor de wederopbouw nogal beperkt was. Men kreeg een vergoeding, maar deze was bij lange na niet genoeg om alle bouwkosten te dekken. De wederopbouw zou dus om een grote investering van particuliere eigenaars vragen. Aanvragen hiertoe werden wel gedaan en stukken land werden gereserveerd, maar tot bouwen kwam men niet echt. In het jaarverslag van 1949 stond dat nog 7/8 van de binnenstad braak lag. (Blijstra, 1965)

Hier kwam begin jaren vijftig langzaam verandering in met de komst van Marshallhulp en het goede voorbeeld dat de bouw van het Groothandelgebouw en de Lijnbaan gaven.

Tegen de tijd dat de wederopbouw volledig op gang was gekomen, waren de plannen sterk veranderd ten opzichte van de eerste ideeën. Men was inmiddels een stuk voorzichtiger geworden; de wederopbouw werd meer als een lange-termijn plan gezien. Het was duidelijk dat het wederopbouwproces traag was en dat de welvaart niet snel zou verbeteren. Men was bang dat tegen de tijd dat de nieuwe bebouwing in gebruik genomen zou worden, zij verouderd zou zijn. Delen van de stad werden dus bewust leeg gehouden om later als de vraag ontstond, ingevuld te worden. Zo werd de leegte een positieve eigenschap in de nieuwe planningsmethode.

1.3 Conclusies: De kijk op het verleden

De manier waarop Rotterdam met haar verleden omgaat is sterk beïnvloed door de ontwikkelingen die ze heeft doorgemaakt. Grote veranderingen leiden tot verschuivingen in inzicht. Als de verschuivingen groot zijn, kan het gebeuren dat het verleden niet meer als relevant wordt gezien voor het heden en er een breuk ontstaat. Verleden en heden worden zo ontkoppeld. Dit sluit aan bij de theorie die in het algemene literatuuronderzoek naar voren kwam: de houding ten opzichte van erfgoed is plaats- en tijdspecifiek en veranderingen in wereldvisie vergroten de afstand tot het voorgaande.

Rotterdam kent twee belangrijke periodes waarin zo'n breuk plaatsvond. Deze twee breuken zijn echter wel met elkaar verbonden. De eerste breuk vond plaats aan het eind van de 19de eeuw. Door de grote veranderingen paste de oude stad, zowel praktisch als ideologisch gezien, niet meer bij de nieuwe maatschappij. Er ontstond een beweging om de stad te verbeteren. De bestaande structuur en bebouwing maakte het echter onmogelijk de stad geheel aan te passen aan de wensen van de nieuwe maatschappij. De aanpassing van de stad was nog bezig toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak en Rotterdam verwoest werd. Het leek logisch om de stad nu in een keer aan te passen aan de veranderingen die al sinds de 19de eeuw gewenst waren. De oorlog zelf zorgde echter voor een verdere breuk. Er ontstond twijfel of de maatschappij na de oorlog niet veranderd zou zijn.

Als nu de twee breukperiodes vergeleken worden, dan valt het volgende op:

- In beide gevallen zoekt men na verandering naar een manier om met deze verandering om te gaan. Hierbij wordt zowel in het verleden als in de toekomst gezocht. Er is dus sprake van een zekere nostalgia, maar ook van hoop op vernieuwing; een betere toekomst.
De verandering benadrukt namelijk zowel de mogelijkheden die voor een nieuwe maatschappij bestaan, als de waarde die het oude had. Dit is vooral duidelijk bij de verwoesting die in de Tweede Wereldoorlog plaatsvond. Doordat de binnenstad grotendeels weggevaagd was, waren er heel veel nieuwe mogelijkheden, maar werd ook duidelijk wat er verloren was; een herwaardering treed op.

Dit hangt samen met de manier waarop de verandering gezien wordt; als een absolute breuk met het verleden of als een fase in een continue geschiedenis. Hoe sterker de verandering als afwijzing van het verleden gezien wordt, hoe sterker de nadruk komt te liggen op de mogelijkheden voor de toekomst. De verandering is dan zo groot dat het verleden irrelevant wordt voor het heden.

De manier waarop verandering gezien wordt, als breuk of als fase, hangt daarnaast samen met de waardering die voor het verleden bestond. Als men positief stond tegenover de oude stad of tevreden was over het verleden, zal men minder snel geneigd zijn resoluut hiermee te breken en zal nostalgie vaker voorkomen.

Dit beïnvloedt ook weer de manier waarop de stad gezien wordt: de stad als haar vorm, of als haar inhoud. Bij een sterke breuk met het verleden zal eerder afstand genomen worden van de stad als haar vorm. De oude vorm sluit immers niet meer aan bij de nieuwe ideeën over de stad; de stad is veranderd, terwijl haar vorm gelijk is gebleven, wat het idee versterkt dat de stad is wat zich binnen haar grenzen afspeelt. Verwoesting en met name lange periodes van leegte versterken dit gevoel, omdat men zonder de fysieke aanwezigheid van de stad nog steeds het idee van de stad heeft.

Hieruit komt voort dat bij een grote verandering van ideologie vaak onvoorzichtig wordt omgesprongen met erfgoed uit de voorgaande periode, omdat dit veel van haar waarde heeft verloren.

Concluderend kan gesteld worden dat specifieke omstandigheden sterke invloed hebben op het conservatiebeleid van een stad. In Rotterdam is de breuk met het verleden die na de Tweede Wereldoorlog ontstond sterker dan in andere Nederlandse steden. Specifieke omstandigheden spelen hier een rol: de grote verwoesting die de breuk verscherpte en grote veranderingen tevens mogelijk maakte, de onvrede met de oude stad, en het feit dat Rotterdam nog een relatief nieuwe stad was en haar vorm nog niet geheel geworteld was, zoals naar voren komt uit de verschuiving van het centrum naar het westen (van stadsdriehoek, naar Coolsingel, naar Lijnbaan)

Concreet betekent dit voor het beleid van Rotterdam dat er na een periode waar animo was voor zowel een stedenbouw die uitging van het verleden als een stedenbouw die op zoek ging naar nieuwe vormen voor de stad, gekozen werd voor een stedenbouw die probeerde afstand te nemen van het verleden en probeerde te vernieuwen binnen een veld vol praktische beperkingen. Het ontwerp van de Lijnbaan is hier een goed voorbeeld van.

2 De bouw van de Lijnbaan

Nu de algemene geschiedenis van Rotterdam besproken is, zal gekeken worden naar de ontwikkeling van een specifiek gebied van Rotterdam: de Lijnbaan. Dit gebied is kenmerkend voor de wederopbouw van Rotterdam.


2.1 De ontwikkeling van het Lijnbaangebied

Het gebied waar nu de Lijnbaan op ligt, behoort nog niet zo lang tot het centrum van Rotterdam. Het is slechts langzaam bij het centrum getrokken. De ontwikkeling van dit gebied zal nu besproken worden.

2.1.1 De historie van het gebied

Tot het begin van de 19de eeuw was het Lijnbaangebied een landelijk gebied met lange, smalle kavels binnen een vrij helder, geometrisch verkavelingspatroon.

Afb. 2.1: Inzooming op het Lijnbaangebied van plattegrond van Rotterdam, 1848. A. Baedecker. Collectie Gemeentearchief Rotterdam. (zie afb. 1.2) De verstedelijking van de landbouwverkaveling is te zien. (afb. van Wagenaar, 1992, p. 47)


Zoals in deelhoofdstuk 1.1 al beschreven is viel tot de 19de eeuw bijna alle bebouwing binnen de stadsdriehoek. Vervolgens maakte Rotterdam echter een flinke groeiperiode door en werd ook de omliggende grond verstedelijkt; ook het gebied van de Lijnbaan. In de eerste decennia van de 19de eeuw begon zich hier steeds meer bedrijvigheid te ontwikkelen. Zo kwamen er tuinen, kwekerijen en bleekvelden. De bebouwingsdichtheid was laag, al waren er ook enkele grotere bedrijven. Een van deze grotere bedrijven was een touwslagerij. De naam de Lijnbaan herinnert hier nog steeds aan.


En toen brak de oorlog uit. Tijdens het bombardement van 14 mei brandde het gebied van de Lijnbaan grotendeels af. Zoals in deel hoofdstuk 1.2 al is besproken begon haast direct na het bombardement het opruimen van het puin. Hierbij werden ook gebouwen opgeruimd die in principe nog te redden waren. De gemeente wilde echter een nieuw begin maken en de oude gebouwen zouden hierbij alleen maar hinderen. Slechts de gebouwen die men een ‘belangrijke’ historische waarde toekende werden behouden. Voor het gebied van de Lijnbaan waren dit onder meer het oude Luxor theater en hotel Centraal. Ook het deel van de Bijenkorf van Dudok dat het bombardement overleefd had werd bewaard. Al werd dit later alsnog afgebroken om het zicht op de rivier vanaf de Coolsingel te verbeteren. Het Coolsingelziekenhuis was grotendeels verwoest en slechts een klein

2.1.2 De planning van een winkelgebied
Al snel na het bombardement werden de eerste plannen gemaakt voor de wederopbouw van Rotterdam. In deze plannen werd een winkelgebied op de plek van de Lijnbaan ingepland. Witteveen reserveerde dit gebied voor kleine, exclusieve speciaalzaken, met de Westkruiskade en de Binnenweg als aanloopstraten (Blijstra, 1965).

Deze nieuwe bestemming voor het gebied paste binnen de plannen van Witteveen om van het centrum een city te maken met vooral winkels en kantoren. De meeste industrie werd naar de rand van de stad verplaatst en ook het aantal woningen in de binnenstad nam sterk af. (Blijstra, 1965)

Vanaf het begin van de planning voor de wederopbouw van Rotterdam was dus al een verdere verplaatsing van het centrum van de stad naar het westen te zien. Ook werd het gebied al meteen aangemerkt als winkelgebied. Gedurende de verdere ontwikkelingen van de plannen voor de wederopbouw veranderde dit niet meer. Er vonden echter wel veranderingen in de vormgeving en indeling van het gebied plaats. Zo werd de bestemming voor speciaalzaken opgegeven na bespreking 'met belanghebbenden uit de burgerij'. Ook werden als gevolg van deze besprekingen expeditiestraten toegevoegd en winkelstraten ten behoeve van de bruikbaarheid versmald (Gemeente Archief Rotterdam, 298/325, verzameling 1946 volgn. 37)
Afb. 2.5: Plan voor wederopbouw. 040.27. Rotterdam GTD 07-10-1940. Voorbereiding voor Plan-Witteveen. Gemeentearchief Rotterdam 298/287 (eigen foto)

Afb. 2.6: Plan voor wederopbouw. 041.27. 04-06-1941. Opzet Plan-Witteveen. Gemeentearchief Rotterdam 298/287 (eigen foto)

Afb. 2.7: Plan voor wederopbouw. 046.49. 1946. Voorbereiding voor het Basisplan. Gemeentearchief Rotterdam 298/160 (eigen foto)

Afb. 2.8: Basisplan 1946. Gemeentearchief Rotterdam 298/287 (eigen foto)
In de herfst van 1944 nam Van Traa het roer over van Witteveen en begon hij met de aanpassing van Plan-Witteveen. Ook het Lijnbaangebied werd aangepast. Zijn aanpassingen waren gericht op de volgende punten:

- Het vergroten van het aantal geplande winkels.
- Het vergroten van het aantal huurwinkels, want in Plan-Witteveen waren deze bijna niet aanwezig.
- Proberen de verbinding tussen het station en het centrum duidelijker te maken.
- Het verwijderen van de door Witteveen geplande grote verkeerswegen door het Lijnbaangebied.
- Een verbinding met het water creëren door het doortrekken van de Coolsingel.
- Meer woningen in het centrum bouwen, omdat er een behoefte was aan stedelijk wonen, vooral bij de eigenaren en werknemers van kleinere zaken in het centrum (Gemeente Archief Rotterdam, 298/325) en zodat er ook 's avonds meer levendigheid zou zijn. (Blijstra, 1965)


2.1.3 Kritiek op het Basisplan

Vlak na de vaststelling van het Basisplan komt er al kritiek op het ontwerp voor het centrumgebied. Ook van Van den Broek; hij vindt dat het Basisplan niet ver genoeg gaat in zijn ideeën voor het ontwikkelen van een nieuwe naoorlogse stad. "[Van den Broek vindt dat de nieuwe plannen] naar den geest dateerjen uit den tijd van 1940-1943, en geheel passen in het voormalige plan-Witteveen [...] Zoo leven we nu niet meer.

Al deze plannen hebben nog geen rekening gehouden met wat wij nu als de ontwikkeling zijn gaan zien. [Van den Broek] ziet een groot belang in het opnieuw in het oog vatten van den bouw, uitgaande van het gezichtspunt van het te bouwen object zelf. [...] Een en ander moet opnieuw worden bezien naar de realiteit van den toekomstigen bouw in dezeen tijd, waarin veel meer aan de vorming van het stadsplan zal moeten worden gedaan dan in architectenkringen in het algemeen als juist wordt gevoeld. Daarover zal nog een hartig woordje moeten worden gesproken.

Wanneer de architecten zoo voor een geheel andere opgaaf worden gesteld, is er een kans, dat er nog iets beters uit de bus komt dan de ter tafel gebrachte plannen, welke nog onder de biologie van de antieke denkbeelden staan." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/158)

Van den Broek geeft aan dat de specifieke omstandigheden (de mogelijkheden van de huurders in dit geval) te weinig zijn meegenomen in het ontwerp van het Basisplan: "Er zijn verschillende realistische gegevens, waarmede de architecten rekening hebben te houden, als daar zijn het vraagstuk van de huurders, van de mensen die alleen het eigen gedeelte van een pand willen bouwen, de collectieve groepeering. Deze mogelijkheden moeten een eigen vorm krijgen." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/158)

Dezelfde kritiek kwam ook vanuit de gemeente. Er waren namelijk bij de uitwerking van het Basisplan enkele problemen aan het licht gekomen waarop onvoldoende werd gereageerd, namelijk:

- De investeringsmoeilijkheden bij hoge bouw; veel winkeliers hadden slechts behoefte aan ruimte op de begane grond.
- De beperkte behoefte aan vloeroppervlakte op bovenverdiepingen; veel van deze te bouwen ruimte zou enkel in aanmerking komen voor kantoor-
doeleinden. De vraag was of het aanbod hieraan de vraag niet zou overschrijden.

- De nadelen van individuele bouw; herbouw bleek makkelijker te gaan in collectieve vorm.
- Een tekort aan huurwinkels; voor de verwoesting huurde een groot deel van de winkeliers hun winkel.
- De nadelen die het profiel van een traditionele winkelstraat met zich mee bracht, zoals een gebrek aan licht- en luchttoetreding. (Gemeente Archief Rotterdam, 444.02/259)

Daarnaast was er ook kritiek op de manier waarop het Basisplan omging met de beperkingen die de locatie kende. Zo werd herhaaldelijk gevraagd of de gemaakte compromissen het ontwerp niet hadden verzwakt. Het ging hier met name over de beslissing de Kruiskade niet te laten vervallen, omdat dit te veel zou kosten. Ook bestond er ontevredenheid over het ontwerp voor de Coolsingel. Algemeen was men het er over eens dat de Coolsingel verbreed moest worden. Maar door bestaande bebouwing en al toegestemde reserveringen werd het financieel gezien lastig dit over de volle lengte te doen. Over het compromis de verbreding op bepaalde delen van de Coolsingel toe te passen, zodat een inspringende rooilijn ontstond, was niet iedereen te spreken. (Gemeentearchief Rotterdam, 298/325)
Burgemeester en Wethouders moesten toegeven dat deze kritiek enigszins terecht was, maar dat het beste behaalbare resultaat bereikt was: "Hoewel erkend werd [door B&W], dat, naar zuiver stedebouwkundige en architectonische maatstaven gemeten, dit voorstel zekere zwakke kanten had, zo werd niettemin gemeend, dat hiermede in de gegeven omstandigheden het best bereikbare was gegeven. Andere, meer bevredigende vormen zouden aanleiding geven tot technische moeilijkheden en vooral ook tot aanzienlijke kostenverhogingen." (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/259, volgn. 176, O.W. no. 2442, p. 867)

Naast deze twee hoofdpunten, waren er ook nog enkele andere twistpunten over het ontwerp voor het Lijnbaangebied en haar omgeving; ondermeer:
- Het al dan niet autovrij maken van de winkelstraten
- De juiste frontbreedte van de winkels
- Het al dan niet afbreken van het Schielandhuis
- Het al dan niet dempen van de Westersingel

Deze punten traden echter niet naar de voorgrond in de discussie over de nieuwe plannen. Gesteld kan worden dat zij geen grote rol speelden in het ontwerp voor de wijziging van het Basisplan. Wel illustreren de laatste twee punten dat er nog steeds werd gezocht naar een goede manier om met historisch waardevolle gebouwen en gebieden om te gaan. Telkens werd gezocht naar een balans tussen behoud en vernieuwing.

2.1.4 Aanpassing van het Basisplan

De kritiek had effect en er werd een plan gemaakt voor de wijziging van het Basisplan, dat op 27 november door de gemeenteraad werd aangenomen. (Gemeente Archief Rotterdam, 298/325)²⁶

De reden waarom de wijzigingen zich echter vooral concentreerden op het Lijnbaangebied, was vooral pragmatisch. In dit gebied gold nog een zekere vrijheid, hier kon nog iets nieuws geprobeerd worden zonder al te veel belemmeringen van al toegezegde reserveringen. "Ten oosten van de Coolsingel zijn reeds zeer vele reserveringen tot stand gekomen en is ook de voorbereiding van een aanzienlijk aantal bouwplannen gereed gekomen." (Gemeente Archief Rotterdam, 444.02/259, volgn. 176, O.W. no. 2442, p. 868) Hier zou vernieuwing dus aanzienlijk lastiger zijn geweest.

In de wijziging van het Basisplan werd duidelijk aandacht besteed aan het oplossen van de al eerder gesignaleerde probleempunten. De behandeling van de winkelpanden was totaal veranderd. Er werden niet langer woningen boven de winkels geplaatst. Hierdoor hoefden de winkeliers alleen te investeren in het bouwen van de eigen winkel. De woningen werden in de wijziging achter de winkels in hoogbouw geplaatst.

Deze wijziging betekende echter niet dat alle kritiek verstomde. In de besprekingen van de gemeenteraad bleef men discussiëren over de gewenste vormgeving van de winkels. Het bleek zeer moeilijk het eens te worden over wat de behoeften van de winkeliers waren en in hoeverre hierop moest worden ingegaan. (Gemeente Archief Rotterdam, 444.02/211)

De discussie concentreerde zich op het punt of de behoeften en wensen van de winkeliers van voor de oorlog als uitgangspunten moesten worden genomen voor de bouw van winkels na de oorlog. De vraag was dan ook of het toch niet nodig was om woningruimte achter of boven de winkel te verschaffen. Ook vroeg men zich af of er toch niet behoefte was aan winkelruimte met een klein vloeroppervlak. En als deze behoeften nog steeds bij winkeliers aanwezig waren, moest men dan wel in deze behoeften voorzien, of moesten de winkeliers zich juist aan de moderne tijd aanpassen? Consensus hierover werd niet bereikt.

In deze discussie ging het feitelijk over de vraag of wat voor de oorlog gold, ook na de oorlog zou gelden, of dat de maatschappij zo veranderd was dat er geheel
nieuwe behoeften waren ontstaan. Ook hier speelde dus de vraag of een nieuwe maatschappij niet om nieuwe vormen voor een nieuwe stad vroeg, zoals al in hoofdstuk 1.2 besproken is.

Daarnaast speelde ook de vraag of de juiste balans gevonden was tussen economische beperkingen en stedenbouwkundige verlangens. Duidelijk was dat het plan een compromis zou moeten worden. Want hoewel bijna heel de stad weggevaagd was, bleek dit niet te betekenen dat men met een geheel schone lei kon beginnen. De geheel nieuwe manier van bouwen voor de nieuwe maatschappij waarvan sommigen droomden, werd dus betegeld door de realiteit. Men verschilde echter van mening over de mate waarin toegegeven moest worden aan deze beperkingen. De aanpassing van het Basisplan was duidelijk een stapje dichter naar een nieuwe manier van bouwen. Maar nog steeds waren er concessies aan de economische druk die volgens sommige leden van de gemeenteraad misschien niet gedaan moesten worden. De kwestie Coolsingel met haar inkepingen kwam ook hier terug en verder werd er gediscussieerd over het karakter van de Westersingel. Wat was belangrijk de verkeerssituatie of het uiterlijk van de straat? (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/211)
Er ontstond dus een worsteling over wat men wilde en hoe men deze wens tot realiteit kon maken in een wereld vol beperkingen. Idealisme wordt dus getemperd door pragmatisme.

Dagdaan was de vormgeving van de winkels een terugkerend onderwerp. Ook hier werd gezocht naar een balans binnen het ontwerp. Het winkelgedeelte moest een eenheid vormen terwijl toch ook het individuele karakter van de winkel naar voren moest komen. Er werd in deze fase van het ontwerp vooral gevreesd dat de eenheid te veel de overhand zou krijgen en de straat eentonig en uniform zou worden. Zo moest men volgens de Heer Wilschut zonder te tellen kunnen zien voor welke winkel men zich bevond (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/211, p. 594)

Daarnaast was de vormgeving van de winkels een terugkerend onderwerp. Ook hier werd gezocht naar een balans binnen het ontwerp. Het winkelgedeelte moest een eenheid vormen terwijl toch ook het individuele karakter van de winkel naar voren moest komen. Er werd in deze fase van het ontwerp vooral gevreesd dat de eenheid te veel de overhand zou krijgen en de straat eentonig en uniform zou worden. Zo moest men volgens de Heer Wilschut zonder te tellen kunnen zien voor welke winkel men zich bevond (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/211, p. 594)

Dat onderkent ook de vertegenwoordiger van het college van Burgemeester en Wethouders, de Heer Meertens: "Tegen te grote eenvormigheid moet natuurlijk worden gewaakt. Dat gevaar is misschien aanwezig, doordat men zich genoodzaakt heeft gezien op verschillende terreinen tot het doen verrijzen van verzamelgebouwen te komen, die wellicht zullen veroorzaken dat er een zekere uniformiteit zal ontstaan, die mogelijk toch wel wat te ver zou gaan." (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/211, p. 616)
2.1.5 Een langzame realisatie

De ideeën voor de Lijnbaan werden dus al in 1946 geopperd. De bouw van het complex liet echter op zich wachten. Zoals hiervoor al is besproken verliep de wederopbouw van het centrum van Rotterdam traag. De verschillende factoren die voor de algemene bouwvertraging zorgden, golden natuurlijk ook voor de bouw van Lijnbaan. Er waren daarnaast echter ook specifieke omstandigheden die de bouw van de Lijnbaan bemoeilijkte.

Zo had de ingestelde minimale bouwhoogte juist in het Lijnbaangebied een afremmende werking. De minimale bouwhoogtes zouden betekenen dat de winkeliers niet alleen de bouw van een winkel zouden moeten bekostigen, maar ook van enkele bovenverdiepingen die zij zelf niet nodig hadden. Hierdoor waren de bouwkosten hoog. En de exploitatie van de bovenverdiepingen maakte de bouw riskant; huurders konden namelijk niet gegarandeerd worden. De onzekerheid over de ontwikkeling van het winkelgebied zorgde voor behoudendheid bij de winkeliers. Het was een risicovolle onderneming om een nieuw bedrijf op te zetten. Zeker ook omdat de noodwinkels die tijdens de oorlog geïntroduceerd werden goed voldeden en er dus geen haast was bij de bouw van nieuwe winkels.

Daarnaast durfde niemand echt op een nieuwe locatie te gaan bouwen, voordat bekend werd waar de grote warenhuizen kwamen te liggen. Totdat de V&D in 1950 en Wassen, Ter Meulen en Van Vorst in 1951 begonnen met hun nieuwbouw, was het voor de particuliere winkeliers vooral afwachten. Pas toen had men genoeg vertrouwen in de toekomst om tot bouwen over te gaan. (Wagenaar, 1992) De noodzaak om toch permanent te gaan bouwen werd versterkt, doordat het aantal bezoekers aan de noodwinkels terugliep met de bouw van de nieuwe warenhuizen. Dit kwam omdat de nieuwe warenhuizen in het nieuwe winkelgebied veel aandacht trokken en dus ook bezoekers.

Dit alles maakte het voor de winkeliers aantrekkelijk om zich bij elkaar in een verzamelgebouw te vestigen; een gebouw waar verschillende particuliere winkeliers zich samen konden vestigen. Door hun krachten te bundelen werden de kosten en de risico’s beperkt. Deze trend bestond niet alleen onder winkeliers; hij is ook terug te zien in de bouw van het Groothandelgebouw. Ook hier zaten verschillende particuliere ondernemers samen in één gebouw. Voor de winkels in het Lijnbaangebied werd in deze zelfde richting gedacht.

2.2 De ideeën van Van den Broek


In dit gedeelte zullen de ideeën van Van den Broek verder besproken worden.

2.2.1 Van den Broek en het Basisplan

Van den Broek was een voorstander van de plannen van Van Traa voor de wederopbouw van Rotterdam. Hij had zich totaal niet kunnen vinden in de aanpak van Witteveen, die zich volgens Van den Broek veel te veel hechtte aan het
verleden. Volgens Van den Broek moest de verwoesting van Rotterdam gezien worden als een kans om een totaal nieuwe weg in te slaan. Met het vertrek van Witteveen was het volgens hem tijd om de naoorlogse behoeften opnieuw te bekijken. Dit zou leiden tot een geheel nieuwe opgave, die ook totaal nieuwe vormen zou opleveren. De oude vormgeving, met bijvoorbeeld zijn straatwanden, zou niet meer passen binnen de nieuwe tijd.

Toch ging men in het ontwikkelen van deze nieuwe opgave en vormgeving niet ver genoeg in het basisplan: "De hier vertoonde vormenspraak is die van het begin van den oorlog, toen veelvuldig de stelling werd gehoord, dat Holland in baksteen bouwt en dat iets moderns als de Beurs geen plaats meer zou kunnen vinden! Zoo leven we nu niet meer." (Gemeentearchief 298/158)28

Het idee dat de naoorlogse tijd om een herontwikkeling van de bouwopgave vroeg, wat zou leiden tot een nieuwe vormentaal, vormde ook de basis voor zijn ontwerpen voor een winkelgebied in centrum. Zo stelt Van den Broek in 1946 in Bouwvormen in de Binnenstad dat bestudering van de nieuwe opgave zou kunnen leiden "tot andere bouwvormen dan de traditionele bouwblokken, die toch al aangetast zijn door de verwerking van hedendaagse eisen: het expiditievervoer aan de achterzijde etc. En het is evenzeer duidelijk, dat ook een verwezenlijking van het praktische streven om winkels en bedrijven te stichten zonder een massale bovenbouw [...] tot bijzondere bouwvormen zou leiden." (Vanstiphout, 2005, pp. 173-4)29

In Bouwvormen voor de Binnenstad trachtte Van den Broek in verschillende ontwerpstudies functies en vormen zo te organiseren dat een geheel ontstond dat volledig aansloot bij de naoorlogse eisen en wensen. Ze zijn de abstracte ruimtelijke uitwerking van de organisatie van verschillende logistieke, technische en organisatorische voorwaarden. De locatie waarop het ontwerp uiteindelijk gebouwd zou kunnen worden, had geen enkele invloed op het ontwerp; het is een theoretische oefening.


2.2.2 Een grootstedelijk gebied

Een van zijn belangrijkste uitgangspunten bij het ontwerpen van een nieuwe vormgeving voor een stedelijk winkelcentrum was voor Van den Broek dat het vooral grootstedelijk moest aandoen. Hij wilde dichtbebouwd, massaal, stenen centrum creëren. Hierover zei hij in Bouwvormen in de binnenstad: "De bebouwing zal, ondanks de afzonderlijke elementen, als een gesloten stadsschild werken, en door zijn grotere hoogte zelfs massaler dan het normale gesloten bouwblok, waarvan het wegprofiel de bouwhoogte noodzakelijk beperkt." (Wagenaar, 1992)30


Ook Taverne spreekt over de Lijnbaan als "de transplantatie van een naar Amerikaans model (Victor Gruen) ontwikkeld, provinciaals en suburbaan winkelcentrum in het centrum van het nieuwe Rotterdam" (Taverne, 1987, p. 23)
Het is niet duidelijk of Van den Broek ook daadwerkelijk inspiratie heeft opgedaan in de Amerikaanse suburbane winkelcentra. Zijn ontwerp lijkt echter eerder voort te komen uit de schematisch vormgeving van de behoeften van de tijd. Het creëren van een grootstedelijk gebied is echter maar deels gelukt.

2.2.3 Ontkoppeling van wonen en winkelen

Als basisprincipe in zijn vormenstudie voor een centraal winkelgebied nam Van den Broek de ontkoppeling van winkels en hoogbouw. Dit had twee grote voordelen.

Het eerste voordeel was algemeen en gold niet alleen voor deze specifieke situatie. Door ontkoppeling van de woningen en winkels, was hoogbouw mogelijk zonder dat dit aan de winkelstraat hoefde te gebeuren. Dit maakt het mogelijk een hoge dichtheid te bereiken zonder dat dit een nadelig effect had op het winkelgebied. De winkelstraten konden door lage aangrenzende bebouwing smal worden gehouden (winkelstraten functioneren namelijk het beste als ze smal zijn), zonder dat dit een nadelige invloed zou hebben op lichtinval. De winkelstraat hoefde zo niet tot een donker ravijn te worden.

Van den Broek zag de straat dus niet langer als enkel de drager van de bebouwing, maar ook als een belangrijk onderdeel van het te ontwerpen winkelgebied, waarmee in het ontwerp wel degelijk rekening gehouden moest worden. (Vanstiphout, 2005)

De ontkoppeling van wonen en winkelen zorgde er dus voor dat de tegenstrijdige behoeften voor winkel- en woonruimten niet langer gecombineerd hoefden te worden. Dit was niet alleen voordeelig voor de winkelbebossing, maar ook voor de woonbebossing. De woningen konden nu aan een hof geplaatst worden en lagen niet langer aan de drukke winkelstraten. Woningen kregen zo een rustige, groene aangrenzende ruimte, waardoor ook veel licht en lucht in de woningen konden komen.

Het tweede voordeel had specifiek betrekking op de naoorlogse situatie. Zoals al in hoofdstuk 2.1 duidelijk werd, was het voor winkeliers moeilijk om hoogbouw boven hun winkel te financieren. Door woon- en winkelbebossing te scheiden, kon de winkelbebossing laag gehouden worden, waardoor de winkeliers minder belast werden. Zij hoefden niet langer op te draaien voor de risico's en kosten die extra
bovenverdiepingen met zich meedroegen. Hierdoor was de stap om tot investering in winkelruimte over te gaan voor de winkeliers veel minder groot. Het risico in investering werd nog eens gereduceerd door het gemeenschappelijke karakter van het ontworpen winkelgebied. Het ging hier om een soort verzamelgebouw, waar de individuele winkels onder één skelet werden samengebracht. Hierdoor konden de bouwkosten gereduceerd worden.

2.2.4 Plaatsing van volumes
Dit principe van ontkoppeling werkte Van den Broek uit in een aantal varianten waarin hij de ruimte van het Lijnbaangebied invulde met losstaande blokken. Hij kwam met verschillende mogelijkheden, waarbij telkens de woonbebouwing losgekoppeld was van de winkelbebouwing, en teruggeplaatst van de winkelstraat. Ook was hier telkens de winkelbebouwing laagbouw en de woonbebouwing hoogbouw. De meeste variatie bij deze experimenten kwam voort uit de plaatsing van de woonbebouwing.
Hij experimenteerde met plaatsing van de blokken aan de groene binnenruimte. Hij experimenteerde met combinaties van bouwhoogtes en de verschillende manieren om de woonblokken aan elkaar te koppelen. Zo ontstonden T-vormige blokken en U-vormige blokken met de opening naar het noorden of het zuiden.
De positie van de winkels leek echter al meteen duidelijk en kwam in de ruimteexperimenten van Van den Broek overeen met die in de wijziging van het Basisplan. Van den Broek trok alleen wel de rooilijn recht. Daarnaast verdween al snel het ronde plein aan de zuidzijde van het gebied.

Afb. 2.14 en 2.15: Studie winkelcentrum. Plan ASRO. Plattegrond en isometrie. 14541. 29-09-48. U-vormige hoven. Dit is een uitwerking van de wijziging van het Basisplan. NAi archief BROX/90713 (eigen foto)
Afb. 2.16 en 2.17: Variant I Studie winkelcentrum. Plattegrond en isometrie. 14542 en 14543. 29-09-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Afb. 2.18 en 2.19: Variant II Studie winkelcentrum. Plattegrond en isometrie. 14542 en 14543. 29-09-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)
Afb. 2.20 en 2.21: Variant III Studie winkelcentrum. Plattegrond en isometrie. 14542 en 14543. 29-09-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Afb. 2.22 en 2.23: Variant IV Studie winkelcentrum. Plattegrond en isometrie. 14544. 29-09-1948. Gewijzigd op 02-12-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)
Uiteindelijk koos Van den Broek voor de ordening die licht afwijkt van de wijziging van het Basisplan. De openingen van de hoven werden naar de zuidzijde verplaatst. Mogelijk om meer zonlicht toe te laten, zoals tijdens de vergaderingen van de Gemeenteraad over de wijzigingen van het Basisplan werd geopperd (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/211). Daarnaast werd de woonbebouwing geheel
losgekoppeld van de winkelbebouwing. Ook werd de bebouwing aan de hoven over het algemeen verhoogd, maar aan de westelijke zijde sterk verlaagd. Hierdoor ontstond de sterke ritmiek in het ontwerp.

Pas vele jaren later kwam Bakema met zijn vriendschapsmodel om het ontwerp van de Lijnbaan uit te leggen. Hij vergeleek hier de Lijnbaan met een vader en een moeder met tussen hen in vier kinderen, die elkaar allemaal de hand geven. Hij wilde hiermee het verband aangeven tussen de verschillende gebouwen die samen de Lijnbaan vormen; ze zijn een geheel. De grotere flatgebouwen beschermen de lagere winkelbebouwing.
2.2.5 De noodwinkel als inspiratie?

De wensen van de winkelier werden ook meegenomen in de planning van expeditiestraten achter de winkels. Dit maakte de toevoer van goederen mogelijk zonder dat het winkelende publiek hier last van had. Deze expeditiestraten werden ook toegepast bij de noodwinkels, die de tijdens de oorlog verwoestte winkels tijdelijk moesten vervangen. In een ontwerp dat Van den Broek maakte voor de noodwinkels aan de Mathenesserlaan, is dit bijvoorbeeld het geval. Hier ontstond een winkelwandelstraat, waar het publiek ongehaast kon winkelen. (Vanstiphout, 2005).

Ook de transparantie van de gevels van de Lijnbaan, had Van den Broek daarvoor al in zijn noodwinkels toegepast. Ook hier creëerde hij door het toepassen van glazen vitrines, een geleidelijke overgang tussen winkel en openbare ruimte; binnen en buiten. (Vanstiphout, 2005).


De noodwinkels hadden al laten zien dat een nieuw soort winkelstraat kon werken, want ze werden als positief ervaren. Zij dienden misschien als inspiratie, maar zeker ook als bevestiging van de ideeën van Van den Broek. Ook maakten zij het makkelijker anderen, zoals winkeliers en de gemeenteraad, van het nieuwe ontwerp te overtuigen. Er was immers bewijs dat een autovrije winkelstraat met lage bebouwing zeer in trek was.

2.2.6 Uitwerking in materialen en details

De kern van het ontwerp voor de Lijnbaan lag in haar concept; niet in de uitwerking hiervan. In de naoorlogse periode was er een gebrek aan geld en materialen en de uitvoering van het Lijnbaanplan moest dan ook noodzakelijk sober blijven. Dit blijkt ook uit het plan voor de wijziging van het Basisplan; hierin staat: "Wat de uiterlijke verschijning van de bebouwing in deze omgeving aangaat, zal moeten worden aanvaard, dat voor het architectonisch tot uitdrukking brengen van het kleine
individuele pand, hier nauwelijks plaats zal zijn. Gegeven de reeds gebleken moeilijkheden om voor de individuele winkelpanden tot een bevredigende financiering te geraken, lijkt een bouw van grote complexen aangewezen."

(Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/259, p. 874)

De gezamenlijke vormgeving en uitvoering van de individuele winkelpanden werd door de gemeenteraad dus vooral gezien als een onvermijdelijke belemmering in de individuele uitdrukking van de verschillende winkels. Er werd dan ook vooral benadrukt dat ondanks de beperkingen individualiteit voorop stond. Gestreefd werd naar zoveel mogelijk vrijheid binnen een vast stramien. Zoals ook blijkt uit het volgende citaat:

"Wellicht zou het mogelijk blijken een bebouwingswijze te ontwikkelen, waarbij de voordelen van de bouw van grote samenhangende complexen kunnen worden verkregen zonder dat de uitdrukking van de individuele winkelzaak geheel verloren zou behoeven te gaan. Te denken valt voor de lage gedeelten aan de oprichting van een doorgaand gewapend betonnen raamwerk, dat naar behoefte kan worden ingedeeld en waarbij de vorm en uitvoering, speciaal van de winkelpuien, nader kan worden bepaald in overleg met de toekomstige gebruikers van de individuele winkels." (Gemeentearchief Rotterdam, 444.02/259, p. 874)

Afb. 2.31: Perspectief winkelstraat. 14762. 14-12-1948. Dit is een voorlopige schets en het ontwerp is door de tijd heen sterk veranderd. Toch is al de mogelijkheid voor variatie binnen een overkoepelende vormgeving zichtbaar. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Van den Broek trachtte van deze beperking een deugd te maken. In zijn ontwerpschetsen voor de winkelstaat tekende hij een vaste omlijning en vlakindeling die hij op verschillende manieren uitwerkte. Hiermee demonstreerde hij de individuele vrijheid die zijn modellen bieden. Hierbij werkte het gemeenschappelijke skelet van de winkels ook als gemeenschappelijk element in de vormgeving. De dakbelijning loopt bij alle winkels door als overstek en de scheidende wanden komen uit de gevel naar voren, waardoor een ritme ontstaat in de totale gevel. Individuele expressie kan hierbinnen vrijgelaten worden, zonder dat zij dit ritme overstemt. Het algemene ritme werd nog versterkt door de verdeling van de gevels in verticale banen van 2,2 meter.
Afb. 2.32: Perspectief van boven over de winkelstraat. 14812. 04-01-1949. Ook hier is de overkoepelende structuur goed zichtbaar. Daarnaast is het grootstedelijke beeld dat Van den Broek wilde oproepen (zie hetst. 2.2.2) duidelijk. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Afb. 2.33: Presentatietekening van een perspectief van de winkeltypen. Aanzicht en doorsnede. NAI archief BROX/907t1 (eigen foto)

Afb. 2.34: Presentatietekening van een aanzicht van vier verschillende winkeltypen. Duidelijk is het gevarieerde beeld dat ontstaat door het gebruik van deze verschillende typen. Deze tekening komt al dichter in de beurt van het uiteindelijke ontwerp. De luifel is echter nog niet aangegeven. Dit komt overeen met de uitwerking van deze typen in de vier afbeeldingen hieronder. NAI archief BROX/907t1 (eigen foto)

Afb. 2.35: Winkeltype A in doorsnede en aanzicht. 14755. 14-12-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)
Afb. 2.36: Winkeltype B in doorsnede en aanzicht. 14756. 14-12-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Afb. 2.37: Winkeltype C in doorsnede en aanzicht. 14757. 14-12-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)

Afb. 2.38: Winkeltype D in doorsnede en aanzicht. 14758. 14-12-1948. NAI archief BROX/907t3 (eigen foto)
Afb. 2.39 en 2.40: Presentatietekening van een isometrie van de opbouw van de vier verschillende winkeltypes. NAI archief BROX/907t1 (eigen foto)

Afb. 2.41: Maquette, Dienst stadsontwikkeling, 1948. Te zien is dat het ontwerp in eerste instantie zeer open zou zijn. Met een geleidelijke overgang tussen binnen en buiten. In het uiteindelijke ontwerp is dit idee echter verwaterd, zoals op de foto hieronder te zien is. (afb. van Blijstra, 1965, p. 132)
3 Conclusies

Als gekeken wordt naar de belangrijkste zaken in de ontwikkeling van plannen in de oorlogsperiode en de naoorlogse periode, dan blijkt dat deze zowel op het niveau van de stad als het specifieke gebouw spelen. Dus op het niveau van Rotterdam en het niveau van de Lijnbaan:

- Op beide niveaus komt de discussie voor in hoeverre de oorlog invloed heeft gehad op de maatschappij en de manier waarop de bewoners van Rotterdam in de stad leven. Dit uit zich in de vraag of ontwerpen voor de wederopbouw gebaseerd mogen worden op gegevens van een vooroorlogse samenleving of dat de naoorlogse maatschappij omgekeerd moet worden opgevolgd. Er kan niet volkomen afstand genomen worden van het verleden. De oude structuur is nog deels aanwezig en vraagt om compromissen.
- Op zowel het niveau van de stad als de Lijnbaan lijkt overeenstemming bereikt te worden dat de naoorlogse maatschappij iederdaad anders zal zijn dan de vooroorlogse. Dit leidt vervolgens in beide gevallen tot een discussie in hoeverre deze verandering geanticipeerd moet worden. Moet het nieuwe ontwerp volkomen nieuw zijn, of is enige basis in het verleden te accepteren?
- In beide gevallen stuit men bij de uitwerking van het ontwerp op beperkingen. Er kan niet volkomen afstand genomen worden van het verleden. De oude structuur is nog deels aanwezig en vraagt om compromissen.
- Daarnaast spelen op beide schaalniveaus andere praktische beperkingen die specifiek uit de oorlog voortkomen; zoals geld- en materiaalgrens en een zekere terughoudendheid bij investeerders.
- Dit leidt er op beide schaalniveaus toe dat ideologie getemperd wordt door praktische zaken. Beide ontwerpen komen voort uit een combinatie van ideologische en praktische overwegingen.

Het ontwerp van de Lijnbaan kwam voort uit een combinatie van ideologische en pragmatische gegevens. In opzet is het een schematische oplossing voor een verscheidenheid aan problemen. Het is een manier om een open, licht winkelmilieu te creëren in combinatie met een hoge dichtheid. Daarbij werd het probleem van de winkeliers, die geen extra verdiepingen boven hun winkel konden bouwen, opgelost en werd ingegaan op hun wens om tot een gezamenlijk gebouw te komen. In beginsel is het ontwerp dus niet afhankelijk van locatie. Het is uitsluitend een manier om in een naoorlogse samenleving winkel en wonen te ordenen. Het houdt dus wel rekening met specifieke omstandigheden en eisen, maar deze hebben alleen betrekking op de organisatie van functies. Zo is het ontwerp van de Lijnbaan in de eerste plaats een programmatische invulling die een bepaalde vorm dicteert. De dragende kracht van het ontwerp zit dan ook in de manier waarop het de ruimte
ordent, en niet zo zeer in haar architectonische uitwerking of hoe het binnen de locatie past. Het uiteindelijke plan voor de Lijnbaan gaat dan ook uit van een leegte; een tabula rasa. Het verleden heeft weinig plaats in het nieuwe plan. Het negeert dit eigenlijk volkomen in de manier waarop het van schema tot daadwerkelijk ontwerp komt. De oude structuur van het gebied wordt bijna geheel aangepast.

Afbeelding 3.1: Kaart waarbij de huidige situatie van de Lijnbaan over de vooroorlogse situatie is gelegd. De gevulde blokken tonen Plan-Witteveen; de lijnen het Basisplan. In het donker grijs de vooroorlogse bebouwing die de oorlog overleefd heeft. De vorm en richting van het gebied zijn grotendeels hetzelfde gebleven. De hoeveelheid openbare ruimte is echter sterk toegenomen.

Opvallend is wel dat toen de verlenging van de Lijnbaan in 1966 plaatsvond, het verleden wel een plekje kreeg. De poort van het ziekenhuis dat voorheen op deze locatie stond en een oude plataan werden behouden. Het levert een pleintje op waar deze restanten plompverloren en ontheemd staan. De context is namelijk volledig verdwenen en de rest van de bebouwing negeert ze volkomen.
Het ontwerp van de Lijnbaan past in de manier waarop het de ruimte ordent en met het verleden omgaat, perfect binnen het Basisplan:

- Beide plannen proberen met het verleden te breken. Het Basisplan tracht een nieuwe start te maken en volledig uit te gaan van de eisen van de nieuwe samenleving en situatie. Deze nieuwe maatschappij vraagt om nieuwe bouwvormen die in het Basisplan alle ruimte krijgen. Hier is het ontwerp voor de Lijnbaan er een van.
- En net als bij het plan voor de Lijnbaan is ook in bij het Basisplan geen volledige breuk met het verleden mogelijk. Het plan mag dit dan wel ambiëren, maar praktische zaken maken dit onmogelijk. Het is simpelweg te duur het verleden volledig ongedaan te maken. Er blijft bijvoorbeeld een deel van de wegstructuur behouden.
- Bij beide plannen is de verdeling van programma en proces hoofdzaak. Het Basisplan is vooral een structurering van functies en processen binnen de plattegrond van de stad. De vormgeving van de tweedimensionaal geplande zones geheel aan de architect vrijgelaten. De ordening van functies moet tot vorm leiden, net als bij het ontwerp van de Lijnbaan. Beide gaan uit van een hoog abstractieniveau.

Gesteld kan dus worden dat de Lijnbaan exemplarisch is voor de wederopbouw van Rotterdam. Ook in de manier waarop het de eigenlijke wederopbouw samen met het Groothandelgebouw op gang hielp. Hun bouw zorgde voor vertrouwen in een nieuw Rotterdam.
II De verandering van een gebied

4 Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog

Tegenwoordig lijkt er een nieuwe periode te zijn aangebroken; de wederopbouw behoorde tot het verleden. Vanaf de jaren zeventig vond in Rotterdam een proces van herwaardering van het verleden plaats; interesse in historische waarden groeide.

De verandering van een gebied

4 Rotterdam na de Tweede Wereldoorlog

Tegenwoordig lijkt er een nieuwe periode te zijn aangebroken; de wederopbouw behoorde tot het verleden. Vanaf de jaren zeventig vond in Rotterdam een proces van herwaardering van het verleden plaats; interesse in historische waarden groeide.

De breuk met het verleden blijkt toch niet zo absoluut te zijn, als vlak na de oorlog leek. Het lijkt erop dat door de afstand die het verstrijken van de tijd gecreëerd heeft, het bombardement en de omslag in de maatschappij in een historisch continuüm geplaatst kan worden. Dit wil niet zeggen dat er geen breuk heeft plaats gevonden, maar dat men is gaan beseffen dat deze breuk niet betekent dat het verleden er niet meer toe doet of geen waarde meer kan hebben. Afstand blijkt dus nodig om verder dan deze breuk te kunnen kijken.

Nu, meer dan zestig jaar na de Tweede Wereldoorlog, lijkt de afstand groot genoeg. Weinig mensen hebben het vooroorlogse Rotterdam nog bewust meegemaakt, voor hen is de huidige vorm van de stad dus de bekende. Hierdoor is het mogelijk geworden objectiever naar de oorlogsperiade te kijken en die in een historisch continuüm te plaatsen. De overweldigende nadruk die op de oorlog lag is verminderd. Dit betekent ook dat de wederopbouwperiode tot het verleden is gaan behoren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat vandaag de dag steeds meer aandacht wordt besteed aan het conserveren van gebouwen uit deze periode. Men conserveert namelijk het verleden en niet het heden. En, zoals ook in het algemene deel van dit afstudeerverslag naar voren kwam: hoe sneller de maatschappij verandert, hoe sneller men over het verleden spreekt, hoe sneller een gebouw als erfgoed beschouwd wordt.

Wat hier ook aan bijdraagt is het feit dat Rotterdam tegenwoordig bijna weer compleet bebouwd is. Zoals Aarts stelt: "De binnenstad heeft [...] een punt bereikt waarop ze niet alleen verklaard kan worden door wat ze wordt, maar ook door wat ze is. Op dat moment vormt de binnenstad zelf de context voor verdere ontwikkelingen." (Aarts, 1995, p. 50)

Dit hoofdstuk zal gaan over hoe de afstand tot de Wederopbouw ontstond en hoe men hier mee omgaat.

4.1 Het einde van de wederopbouw

Zoals in het vorige deel al naar voren is gekomen verliep de wederopbouw niet zo snel als in het begin verwacht werd. Zij kwam pas in de jaren vijftig echt op gang, toen langzaam het optimisme in de toekomst begon te groeien. Dit optimisme hield tot in de jaren zestig aan. Tot die tijd bleven de opvattingen en ideeën over de stad ongeveer hetzelfde. Men volgde het Basisplan en geloofde in een modern nieuw Rotterdam waarin het verleden weinig relevant was. Zoals Mumford zegt in 1957: "De transformatie van deze stad getuigt van ongeschokt vertrouwen en van energie." (Mumford, 1957, p. 1201)

Dit begon aan het einde van de jaren zestig echter langzaam te veranderen. Het ging minder goed met de scheepsbouw, zware industrie en de chemie. En ook nam de bevolkingsgroei af. Er braken dus onzekere tijden aan en dit had invloed op de manier waarop men met de stad omging. Men begon zich te verzetten tegen wat als de ongezelligheid en kilheid van de binnenstad gezien werd. De jaren zeventig was dan ook de periode van de 'gezelligheid' en kleinschaligheid. Deze trend kende ook haar weerklank in Rotterdam. Men was minder gecharmeerd van de hoogbouw en de grote leegtes.
van Rotterdam dan voorheen. Brede straten zoals de Coolsingel werden als kaal ervaren en er werden hier dan ook plantsoentjes en paviлоentjes aangelegd om het voor voetgangers aangenamer te maken en het zichtveld te breken.


Het verleden werd dus vanaf de jaren tachtig steeds meer gezien als een ontwikkelingsmogelijkheid; een manier om geld te verdienen. Het feit dat historie verkoopt bij de bevolking stond voorop.
4.2 Een nieuwe interesse in het verleden

De interesse in het verleden lijkt in Rotterdam minder sterk dan in andere steden. Dit komt waarschijnlijk omdat de ontwikkelingsmogelijkheden van een stad sterk verbonden zijn met wat men als de identiteit van een stad ziet. Deze identiteit is vaak gebaseerd op enkele kenmerken die de stad moeten typeren en die vervolgens sterk worden aangezet. De identiteit die men projecteert en ervaart is zeer zelden een gebalanceerd, evenwichtig beeld. De manier waarop men met het verleden van een stad omgaat is sterk verbonden met hoe men de stad ziet. Promotie van Rotterdams historische verleden staat dan ook niet voorop, omdat dit niet gezien wordt als een van haar sterke punten. Hoogstens wordt Rotterdams oorlogsverleden erbij gehaald. Maar in de algemene beleving heeft de geschiedenis van Rotterdam van voor 1940 eigenlijk geen plaats.

4.2.1 Het imago van Rotterdam

Rotterdam is een relatief nieuwe stad met veel moderne gebouwen, dit vindt ook haar weerslag in de profilering van de stad. Rotterdam wordt gezien als modern; de identiteit van de stad wordt sterk verbonden aan het streven naar vooruitgang. Dit beeld van Rotterdam bestaat al sinds haar groeispurt. Rotterdam werd gezien als een levenslustige, jonge stad waar hard gewerkt werd en waar men niet bang was voor veranderingen. Edmondo de Amicis stelt het in 1876 als volgt: ‘Rotterdam heeft waarschijnlijk een veel mooiere toekomst dan Amsterdam, en is dan ook al sinds lang een geduchte concurrent van deze oudere zuster. Rotterdam heeft niet de grote rijksdommen van de hoofdstad, maar zij is energieker, ondernemender. Zij heeft de jeugdige moed.’ (Jonge; Wolff (ed.), 1993, p. 59)

De oorlog en de wederopbouw hebben dit beeld van Rotterdam als een vernieuwende, vooruitstrevende stad alleen maar versterkt.

Ten eerste is het zodat een deel van de Rotterdammers bewust ervoor gekozen heeft om in Rotterdam te gaan wonen. Simplé gezegd; Rotterdam heeft het imago van een moderne stad. Iemand die van gezellige historische steden houdt, zal als hij de keus heeft, dus niet snel in Rotterdam gaan wonen, omdat het idee van deze stad niet aansluit bij wat hij zoekt. Rotterdam trekt eerder mensen die van moderne hoogbouwsteden houden. Zodoende vindt er dus een zekere selectie plaats. Dit betekent niet dat er in Rotterdam geen mensen wonen die niet van hoogbouw of zakelijkheid houden, want men heeft niet altijd een keuze in waar men gaat wonen, of andere overwegingen tellen misschien zwaarder. Toch is het aannemelijk te stellen dat er in Maastricht waarschijnlijk meer mensen wonen die historische structuren belangrijk vinden en weinig op hebben met moderne architectuur en hoogbouw, dan in Rotterdam. In zoverre is de Rotterdamer dus wel degelijk anders in zijn voorkeuren.

Ten tweede is het zodat de mensen die bewust gekozen hebben om in Rotterdam te gaan wonen, waarschijnlijk meer betrokken zijn bij hun stad dan zij voor wie het noodzakelijk was er te gaan wonen. Deze mensen zijn eerder geneigd trots te zijn op hun stad en haar eigenschappen als positief te zien. Men is dus in zekere zin trots op het vernieuwende, moderne imago van Rotterdam. Deze eigenschappen zullen dan ook steeds versterkt worden, omdat men er bewust voor kiest deze te benadrukken. Wat wil zeggen dat dit imago steeds radicaler wordt. Een zichzelf versterkend principe.
Zo kan dus gezegd worden dat de Rotterdamer misschien niet qua karakter anders is dan andere Nederlanders, maar dat het wel zo is dat een deel van de Rotterdammers het moderne, vernieuwende imago van de stad als positiefs ervaart en er naar handelt dit imago in stand te houden en te versterken. Zo is dus een aanzienlijk deel van Rotterdam blij met moderne bouwprojecten en nieuwbouw en heeft men niet zo’n hoge pet op van de toenemende zorg voor historische erfgoed; dit past immers niet bij wat zij als Rotterdams beschouwen.

Dit komt ook naar voren in de enquêtes die gehouden zijn naar aanleiding van de plannen voor de Lijnbaan en de discussies over Rotterdam op internet. Op de digitale debat-site www.lijnbaanhoven.nl zijn voornamelijk reacties te vinden van inwoners die vernieuwing willen; het liefst in de vorm van hoogbouw. Zo stelt Kees van der Hoorn op 20-12-2006: "Jammer dat de stad in Nederland met de meeste potentie qua architectuur zo een wederopbouw troep heeft midden in de stad. [...] In dit gebied zou een hoge woningconcentratie niet onverantwoord zijn en dan zal je al snel de hoogte in moeten. Maar daar heeft Rotterdam geen angst voor. Rotterdam Durft!" (Gemeente Rotterdam, 2006(c), thema 1)

Van een gebrek aan historische bebouwing heeft men dus in Rotterdam geprobeerd een deugd te maken.

4.2.2 Erfgoed binnen het beleid

Toch is de laatst jaren ook in Rotterdam wel degelijk de aandacht voor historisch erfgoed toegenomen. Nationaal is namelijk de interesse in naoorlogs erfgoed sterk toegenomen. De nationale monumentenlijst zal waarschijnlijk uitgebreid worden met een honderdtal naoorlogs monumenten en daarbij heeft Rotterdam een goede positie; Rotterdam is namelijk in Nederland het schoolvoorbeeld van moderne naoorlogse wederopbouw.

Hier komt bij dat het erfgoed van Rotterdam een grotere symbolische waarde heeft dan de meeste wederopbouwarchitectuur in Nederland; juist doordat de verwoesting zo groot was en een belangrijke plaats inneemt in de Nederlands geschiedenis. De architectuur die op de plaats van de verwoesting is gebouwd, herinnert hieraan en heeft zo een toegevoegde waarde. Ook huisvest Rotterdam een aantal naoorlogse gebouwen die een belangrijke plaats innemen in de architectuurgeschiedenis.

Deze aandacht voor het erfgoed van Rotterdam is ook in Rotterdam zelf zichtbaar. Binnen het gemeentelijke beleid krijgt ook de wederopbouwarchitectuur een plaats. Wel wordt het gekoppeld aan het moderne imago van Rotterdam; de wederopbouw moet gebruikt worden om de vooruitstrevendheid van Rotterdam te benadrukkken. Zo staat er in de stadsvisie: "Mede op basis van de kwaliteit van de wederopbouwarchitectuur heeft Rotterdam haar imago als moderne architectuurstad de laatste jaren uitgebouwd." (Gemeente Rotterdam, 2007(b), p. 68)

Een van de kernbeslissingen in de ontwikkelingsstrategie 2030 is dan ook: "Rotterdam zet cultureel erfgoed en architectuur in als ontwikkelingskracht. [...] De monumenten en beschermden stadsgezichten zijn beween kwaliteiten van de stad en vormen een belangrijke referentie voor ontwikkeling en versterking van Rotterdam in de toekomst." (Gemeente Rotterdam, 2007(b), p. 68). Erfgoed wordt gezien als een manier om de stad verder te ontwikkelen. Gesteld wordt dat erfgoed identiteit geeft, de economische waarde verhoogd en het imago van met name de haventerreinen kan versterken.31

Deze interesse in historisch erfgoed komt ook naar voren in de plannen op kleinere schaal voor delen van Rotterdam. Steeds wordt gesteld dat rekening moet worden gehouden met de historische waarde, van deze gebieden.32

Rotterdam heeft dus een manier gevonden om aandacht aan haar erfgoed te besteden, zonder dat dit haar imago als moderne stad in de weg zit. Dit past volkomen binnen de nationale veranderingen in de houding ten opzichte van
erfgoed. Ook hier wordt steeds meer de nadruk op de ontwikkelingsmogelijkheden van erfgoed.

4.2.3 Cultuur als redmiddel

Cultuur wordt de laatste jaren in Rotterdam ook ingezet om de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten. Door de stad op cultureel gebied verder te ontwikkelen, wordt getracht de levendigheid en de sfeer te vergroten. Ook wordt cultuur gebruikt om de identiteit van Rotterdam te versterken. Zo wordt bijvoorbeeld veel aandacht besteed aan de brandgrens. Hierdoor tracht men de geschiedenis van de stad onder de aandacht te brengen. Geschiedenis en cultuur worden ingezet om de stad interessanter te maken en zo meer mensen er naar toe te trekken.

Een zelfde soort ontwikkeling vond ook plaats aan het begin van de 20ste eeuw. Ook toen was er een ontevredenheid over de levendigheid en sfeer in de stad. Ook toen werd cultuur gezien als een manier om de waargenomen leegte op te vangen. Getracht werd de stad cultureel aantrekkelijker te maken. Zo hoopte men de uittocht van gegoede burgers uit de stad tegen te gaan, zodat de bevolkingsopbouw evenwichtig zou blijven (Laar, 2000).

Tegenwoordig neemt ook het aantal hoogopgeleide inwoners af. Er lijkt dus een verband te bestaan tussen de culturele waarde van een stad en de samenstelling van haar bevolking. Rotterdam lijkt problemen te hebben met haar culturele waarde. Vaak wordt over haar gesproken als een zakelijke stad waar niets gebeurt. Rotterdam lijkt perioden van verwaarlozing van haar geschiedenis en cultuur af te wisselen met perioden van herwaardering. In de 19ste eeuw werd het centrum van Rotterdam verwaarloosd ten behoeve van haar haven. Na de tweede wereldoorlog werd alle aandacht op de toekomst gericht en werd het verleden als weinig relevant gezien. In beide gevallen volgde hierop een periode van herwaardering voor het verleden en cultuur. Het is dus duidelijk dat gezocht moet worden naar een balans, waar het verleden en cultuur niet opzij geschoven worden. De vraag is echter of de bewuste benadrukking van cultuur effectief is; de poging aan het begin van de 20ste eeuw lijkt dit tegen te spreken.

5 Meer dan vijftig jaar Lijnbaan

De veranderingen binnen Rotterdam in de laatste 55 jaar, hadden natuurlijk ook hun invloed op de Lijnbaan. Niet alleen veranderden de opvattingen en meningen over de Lijnbaan door de tijd heen, ook de Lijnbaan zelf veranderde. Deze veranderingen zullen in dit hoofdstuk in kaart gebracht worden.

5.1 De kijk op de Lijnbaan door de jaren heen

De laatste 55 jaar is er veel over de Lijnbaan gesproken en geschreven. In dit deelhoofdstuk zullen de verschillende opvattingen op een rij gezet worden. Dit zal gedaan worden aan de hand van publicaties over de Lijnbaan die de laatste 55 jaar verschenen zijn. Dit is natuurlijk geen volledige bespreking van alle gepubliceerde teksten. Ook tracht het niet alle meningen weer te geven. Het is slechts een greep uit een selectie die een beeld geeft van de tijdsgeest en de veranderingen in opvattingen.

5.1.1 De eerste reactie

Vrijwel direct na de bouw werd de Lijnbaan zowel nationaal als internationaal toegejuicht als een belangrijke stedenbouwkundige vernieuwing (Wagenaar, 1992). Er werd veel gepubliceerd over het nieuwe winkelcentrum, zowel over haar vormgeving als haar sociale betekenis. In een artikel uit 1957, ging Mumford op beide onderwerpen in.
In dat artikel was Mumford voornamelijk positief over het nieuwe winkelgebied. Hij prees met name de menselijke schaal van het ontwerp en de grote zorg die besteed was aan een goed functionerend voetgangersgebied. Het gebied kende volgens hem een eenheid en harmonie waardoor een vrolijk, levendig geheel ontstond, waar mensen zeer graag verbleven. Toch had Mumford ook enkele aanmerkingen; zo had het voetgangersgebied volgens hem best wat groter gemogen en was hij over de vormgeving niet onverdeeld positief. Zo schreef hij: "Men zou zich kunnen afvragen of de donkere
houten betimmering boven de betonnen winkelomlijsting en de soms schreeuwende winkelopscripten wel verantwoord zijn” (Mumford, 1957, p. 1200)

Maar door de onderliggende structuur bleef het ontwerp ondanks de soms gebrekkige uitwerking overeind: “Dank zij een angstvallig volgehouden eerbied voor op de mens afgestemde schaal en voor de wensen van de voetganger [...] werd met bescheiden middelen een prachtig effect bereikt. Deze compositie dankt niets van haar succes aan massaliteit, aan ingenieuze technische vondsten of aan kostbare materialen. Dit is een gedegen stedelijke vormgeving, die overal zou kunnen worden toegepast.” (Mumford, 1957, pp. 1200-1201)

Daarnaast legde Mumford in zijn artikel de nadruk op de sociale voordelen van het ontwerp van de Lijnbaan. Hij zag de bundeling van ‘economische, consumptieve en culturele activiteiten’ als een manier om het gemeenschapsbesef te vergroten en sociale contacten te versterken. Het ontwerp was volgens hem een antwoord op de specialisatie en functiescheiding van de jaren vijftig.

Hij was ook te spreken over het feit dat het ontwerp niet meeging in de schaalvergroting en de toenemende nadruk op gemotoriseerd verkeer van de jaren vijftig. Hij zag de Lijnbaan als een voorbeeld van een ontwerp dat wel rekening hield met de behoeften van de bezoekers van het gebied. (Mumford, 1957)

5.1.2 Opkomende kritiek

In 1965 publiceerde Blijstra Rotterdam, stad in beweging en in 1968 kwam Wentholt met een boek over de resultaten van zijn onderzoek naar de goede en slechte punten van de wederopbouw in Rotterdam; De binnenstadsbeleving en Rotterdam. Beide auteurs waren in hoofdzaak positief over de Lijnbaan. Beide noemden het een van de meest geslaagde ontwerpen van de wederopbouw.

Toch hadden ze ook allebei de nodige kritiek op de wederopbouw van het centrum in zijn geheel. Aan de ene kant waren ze trots op wat er gepresteerd was, maar toch vonden ze beiden dat het ontwerp niet optimaal functioneerde. Zo signaleerde Wentholt een ontevredenheid en onbehagen onder de bevolking. De mensen die hij voor zijn onderzoek interviewde vonden de hoogbouw te laag, de uitvoering te goedkoop en waren niet te spreken over de grote leegtes, de dode plekken en de vele achterkanten. De stad was verder te verbrokeld. (Wentholt, 1968). Wentholt zette zijn bevinding kracht bij met het volgende citaat uit 1967 van de Economist Intelligence Unit van de Economist in opdracht van De Tijd: “In Rotterdam komt eigenlijk iedere keer weer dezelfde fout naar voren: gebrek aan goede ruimteverdeling ... Het is dezelfde voorkeur voor grote huizenblokken en de verwaarlozing van een eenheid en behoorlijke verhoudingen, die veel van het nieuwe centrum bederven...” (Wentholt, 1968, pp. 15-16). Blijstra stelde dat de inwoners het centrum niet geborgen genoeg vonden en het als onveilig ervoeren. (Blijstra, 1965)

De gezamenlijke ontevredenheid met de wederopbouw correspondeert met de ontwikkelingen die in de jaren zestig plaatsvonden. Aan het einde van de jaren zestig begon het optimisme over de moderne wederopbouwmethoden te verdwijnen. Men verlangt naar kleinschaligheid en gezelligheid. Deze drang is ook in Wentholt terug te vinden. Hij zag een verband tussen het verlies van deze ”gezelligheid” en het afkeren van de geschiedenis. Blijstra daarentegen omarmde midden jaren zestig het modernisme. Hij zag in de Lijnbaan juist een terugkeer van gezelligheid die in de 19de en 20ste eeuw verdwenen was. (Blijstra, 1965)

Waar Blijstra dus de oorsprong van de problemen van de wederopbouw van Rotterdam zocht in het niet ver genoeg doorvoeren van de vernieuwingen, vroeg Wentholt zich af of de problemen (naast praktische moeilijkheden) niet voortkwamen uit een te grote drang naar modernisatie, waarbij het oude te snel opzij werd geschoven. De problemen werden dus vanuit twee totaal tegenovergestelde richtingen verklaard.
De nadruk die was komen te liggen op gezelligheid bleef in de jaren zeventig. Men begon steeds kritischer te kijken naar de producten van de wederopbouwperiode. Op initiatief van de gemeente werd er een onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de herbouw van Rotterdam. Naar voren kwam dat het positieve beeld dat van de stad bestond vooral gebaseerd was op de ontwerpen van de Lijnbaan en het Groothandelgebouw. Hierdoor was nooit onderkend dat de rest van de wederopbouw van Rotterdam erg passief was geweest en lang niet zo vernieuwend en toonaangevend was als wel gedacht werd. (De Jonge; Wolff (ed.), 1993, p. 89)

5.1.3 Een zoektocht naar verbetering
Toch kwam er ook steeds meer kritiek op de Lijnbaan zelf. In de jaren zeventig werden de eerste plannen gemaakt om de Lijnbaan te verbeteren. At Tuns kwam met een plan om de Lijnbaanwinkels geheel af te breken en te vervangen door torens (Dorman (et al.), 2004). Maar pas in de jaren tachtig kwam de zoektocht naar verbetering echt op gang. Er werd steeds meer over de Lijnbaan gepubliceerd en er werden enkele serieuze voorstellen gedaan voor verbeteringen.


De conclusie die Taverne trok was echter heel anders dan die van Mumford. Waar Mumford de Lijnbaan als een wijze les beschreef, zag Taverne een ongeldig geworden concept dat niet meer in de huidige tijd paste. In minder dan dertig jaar tijd waren de opvattingen over de Lijnbaan dus drastisch veranderd. Taverne stelde: "Het verval van de Lijnbaan illustreert het uit de pas lopen van sociale en economische scenario's voor stedelijk leven met de bestaande architectonische en infrastructurele artefacten." (Taverne, 1957, p. 27) Hoe hiermee omgegaan moet worden was volgens Taverne moeilijk en hij kon dan ook geen oplossing geven. Wel was hij er stellig van overtuigd dat de grootste bedreiging voor de Lijnbaan een officiële verklaring tot monument zou zijn. Volgens hem vraagt de Lijnbaan om "een vorm van planning, die bereid is haar programma's, scenario's en voorstellen mede te ontlenen aan datgene wat kwalitatief al voorhanden is. De Lijnbaan niet meer als sluitstuk, maar als fraaie openingszet in een nieuw duel met de stad." (Taverne, 1987, p. 27)

5.1.4 Verbeteringsplannen
In de jaren tachtig werden er twee rehabilitatieplannen gemaakt voor de Lijnbaan. Beide plannen stelden een overkapping van de Lijnbaan voor. Een van deze plannen kwam van OMA, het bureau van Rem Koolhaas. Het andere plan was bedacht door Derek Walker associates en the Conran Design Group in samenwerking met Bureau Van den Broek en Bakema.

De Boer stelde echter dat uit onderzoek is gebleken dat een tweede winkelniveau meestal niet werkt. Hij kwam echter wel met het idee de extra verdieping niet hoger te leggen, maar juist lager zodat deze kon worden aangesloten op de metro. (de Boer, 1987)

Het plan van Derek Walker associates werd aangekondigd als het nieuwe plan voor de Lijnbaan, maar door een gebrek aan draagkracht onder de winkeliers werd het nooit uitgevoerd. Er gebeurde dus niets aan de omschreven problemen, waardoor men steeds meer teleurgesteld raakte: "[De Lijnbaan is] uitgewoond, versleten en kennelijk niet geschikt voor de window-dressing die alle kantoorgebouwen uit de jaren zestig ondergaan zonder wezenlijk te veranderen. De Lijnbaan heeft waarschijnlijk te veel karakter voor een eenvoudige face-lift. Ze is wel vermoeid en verloederd en schreeuwt om een grote beurt. De daarvoor ontwikkelde plannen van enkele jaren terug leken leven te beloven, waar nu verval is." (De Jonge; Wolff (ed.), 1993, pp. 19-20)

De problemen bleven dus bestaan. Er werd gesproken over de verloedering en een gebrek aan sfeer, waardoor de bezoeker alleen in het centrum kwam als dit noodzakelijk was, niet om er gewoon te zijn. Er was op cultureel vlak weinig te doen en vooral na sluitingstijd leek het centrum haast verlaten. Dit bracht een gevoel van onveiligheid met zich mee.

In 1994 werd wel getracht het verloederde uiterlijk van de Lijnbaan enigszins op te fleuren. Het plan was zeer bescheiden in ambitie; het geloof in een werkelijke ingrijpende oplossing leek verdwenen. Men kwam met een plan voor het onderhoud en de vervanging van de luitels en de herbestrating van de openbare ruimte. Maar ook dit plan werd niet in zijn totaliteit uitgevoerd. De eigenaren van de winkels konden geen overeenstemming bereiken, zodat sommige winkeliers wel de nieuwe luitel aanbrachten en andere niet. Hierdoor ontstond een mengeling van oude en nieuwe luitels zonder eenheid. De verloedering van de Lijnbaan kon zo niet tegen gegaan worden.
5.2 Wat betekent de kritiek op de Lijnbaan?

Als nu deze ontwikkelingen in de laatste 55 jaar bekeken worden dan wordt duidelijk dat de wederopbouwplannen voor het centrum van Rotterdam al snel bekritiseerd werden. Al in de jaren zestig werd voorzicht gesproken over een gebrek aan gezelligheid in het centrum, dat zelfs de Lijnbaan niet helemaal kon verbloemen. In de jaren zeventig en vooral in de jaren tachtig begon men echt kritisch te spreken over het Lijnbaangebied.

Er is echter wel veel gesproken, maar weinig gebeurd. Nu nog steeds is het gebied verloederd, worden de bovenverdiepingen niet benut, is het na sluitingstijd ongezellig en is er geen grote variatie in aanbod.

Tavernes bewering dat het ontstaan van deze problemen te wijten is aan het achterhalen raken van het sociale idee achter het plan, is misschien te simplistisch. In het onderzoek dat voor dit project is gedaan naar de ontwikkeling van het ontwerp komt een iets ander beeld naar voren. Het ontwerp van Van den Broek lijkt veel pragmatischer dan Taverne het doet voorkomen, zoals in deel twee van dit afstudeerverslag besproken is. Het komt voort uit een combinatie van ideologische en pragmatische overwegingen.

Dus misschien heeft Taverne wel gelijk als hij stelt dat de uitgangspunten waarop het ontwerp voor de Lijnbaan gebaseerd is, niet meer actueel zijn. Het ontwerp is een directe reactie op de beperkingen van de wederopbouw en de eisen van de winkeleigenaars. Deze beperkingen, eisen en wensen zijn door de tijd heen sterk veranderd. De behoeften die aan een winkelgebied gesteld worden zijn niet gelijk gebleven.


Het enige probleem dat aan veranderingen in de maatschappij kan worden toegeschreven is het verschralen van het winkelaanbod. Speciaalzaken verdwijnen en worden vervangen door ketens. Dit is een algemene trend en is dus ook te herkennen in de Lijnbaan.
De verloedering van de winkelstraat heeft hier waarschijnlijk niet heel veel mee te maken. Zij komt eerder voort uit een opkomend aanbod van nieuwere winkels (onder meer in de Beurstraverse, die ook wel de Koopgoot genoemd wordt) waar de ketens naar toe trekken. Het gaat hier eerder om een verandering in trend. Architectuurtrends veranderen tegenwoordig vrij snel, waardoor gebouwen in een oudere stijl al gauw als minder aantrekkelijk beschouwd worden. Het gaat hier echter om de modegevoeligheid van de samenleving en duidt dus niet op een structurele verandering in de maatschappij.

Daarnaast kan men zich afvragen in hoeverre modegevoeligheid in deze situatie een rol speelt. De architectonische uitwerking van het ontwerp zelf speelt namelijk ook mee. En de uitwerking van het Lijnbaanontwerp is zoals Mumford en Taverne stellen misschien niet haar sterkste punt. Zij spreken zelfs over een gebrek aan uitwerking. Door financiële problemen en materiaaltekorten zijn de mogelijkheden voor de architectonische aankleding altijd beperkt geweest. Dat heeft nu nog gevolgen. Daar komt nog bij dat al snel bleek dat het ontwerp moeilijk te onderhouden is en het materiaal snel verouderde, waardoor de winkelstraat al snel een enigszins verwaarloosde en oude uitstraling kreeg en nieuwe winkels aantrekkelijker gevonden werden.

Verder zijn er nog wel andere problemen in het gebied, maar ook deze lijken niet voort te komen uit verandering in gebruik maar uit zwakte punten in het ontwerp. Zo lijken de expeditiestraten vooral ongezellig en onaangenaam, omdat ze enkel door achterkanten begrensd worden. En dat de oost-west verbindingen niet werken komt waarschijnlijk door hun vormgeving en de aansluiting op de infrastructuur buiten het Lijnbaangebied. Dit heeft niets met maatschappelijke veranderingen te maken. Deze zwaktes kunnen dan ook in een herontwikkelingsplan verholpen worden en moeten niet gezien worden als een kenmerkend aspect van het ontwerp dat behouden moet worden.

6 De recente plannen voor de Lijnbaan

De afgelopen jaren is men weer begonnen met het maken van verbeteringsplannen voor de Lijnbaan. Aan het begin van dit decennium bestonden de Lijnbaanflats 50 jaar. Een reden voor de vastgoedeigenaren Amvest, Philips Pensioenfonds en Manhave om na te denken over de toekomst van deze flats (inmiddels hebben deze vastgoedeigenaren de flats verkocht44). Zij zagen twee
opties; uitponden (het verkopen van individuele appartementen aan particuliere eigenaars) of vernieuwen om rendabel te blijven.

Daarnaast is men onlangs gestart met het maken van plannen voor het zuidoostelijke deel van het Lijnbaangebied. Gedacht wordt hier een "tweede koopgoed" te bouwen. Deze plannen bevinden zich echter nog in hun begin stadium en de vraag is wat de plannen uiteindelijk zullen inhouden en of ze wel door zullen gaan.

6.1 Wat houden de plannen in?

In samenwerking met de gemeente dachten de vastgoedeigenaren na over een herontwikkelingsplan. Er werd besloten de flats verder te ontwikkelen zodat ze voor de vastgoedeigenaren rendabel blijven. Hierdoor kan ook gezamenlijk aan verdere ontwikkeling van de openbare ruimte gewerkt worden. Doordat de flats niet verkocht hoefden te worden aan particuliere eigenaren, hoopt de gemeente het probleem dat bij de Lijnbaanwinkels was ontstaan te verhelpen. Bij deze winkels bleek het namelijk zeer lastig om tot een plan te komen waar de vele particuliere eigenaren mee instemden.

Door de samenwerking tussen gemeente en vastgoedeigenaren is het ook mogelijk het gebied verder te verdichten. De gemeente hoopt zo de levendigheid, de diversiteit en de grootstedelijke uitstraling van het gebied te vergroten. Dit alles moet er toe leiden dat ook de kwaliteit van het omliggende gebied vergroot. Men hoopt zo de problemen in de winkelstraat op te kunnen lossen, zonder direct in te hoeven grijpen. Zo kan het probleem van de verschillende winkeleigenaren die nooit overeenstemming vinden vermeden worden (Gemeente Rotterdam, 2006(a)).

6.1.1 De opzet van de plannen

De volgende problemen worden volgens de rapporten van de gemeente (Gemeente Rotterdam, 2006 (a en b)) in het gebied gesignaleerd:

- matige uitstraling (monotoon, saai, kil, rommelig)
- slechte oriëntatie
- matige aanhechting met omliggende gebieden
- ('s avonds) weinig mensen op straat (met name in de zijstraten)
- ontbreken van stedelijke rustpunten
- rommelige en onveilige plekken (met name de expeditiestraten)
- slechte bereikbaarheid van garages op drukke tijden
- onduidelijkheid in openbaar en privé domein (met name bij Lijnbaanhoven)
- lege bovenverdiepingen van de winkels
- weinig variatie in winkelaanbod en uitgaansgelegenheden
- vies zicht op daken vanuit Lijnbaanflats

Deze problemen moeten in de nieuwe plannen verholpen worden door het:

- Verdichten van de binnenstad met voornamelijk wonen
- Vergroten van de diversiteit en het grootstedelijke karakter van het centrum van Rotterdam
- Verbeteren van de fysieke en functionele structuur van de binnenstad
- Verbeteren van de kwaliteit van het gebied (nadruk openbare ruimte)
- Opzetten van een helder mobiliteitsbeleid

Hun advies is om vernieuwing en modernisering toe te staan. Zij stellen echter wel dat eerst onderzoek moet worden gedaan naar de belangrijkste karakteristieken van het Lijnbaangebied en dat deze belangrijkste karakteristieken vervolgens behouden moeten worden (Dorman (et al.), 2004).

Afb. 6.1: Schets van de nieuwe plannen voor de Lijnbaanhoven. Ze beelden van links naar rechts af: de Bestaande situatie, het verdichten van het maaiveld, het toevoegen van daktuinen en het toevoegen van torens. (afb. van Claus en Kaan architecten, 2006)

Afb. 6.2: Overzichtsschets van de nieuwe plannen voor de Lijnbaanhoven. Te zien zijn de toegevoegde torens, het verhoogde maaveld, de dichtgemaakte expeditiestraten en de beplante daken van de winkels. (afb. van gemeente Rotterdam, 2006(a), p. 50)

Afb. 6.3: Impressie van een aangepast Lijnbaanhof. De verkleining van het openbare gedeelte van het hof, door het optillen van een deel van het maaveld, is goed te zien. (afb. van gemeente Rotterdam, 2006(a), p. 56)

Vervolgens wordt er in 2006 een plan uitgewerkt dat zich concentreert op de Lijnbaanflats en -hoven. Een plan voor de rest van het Lijnbaangebied wordt niet verder uitgewerkt. Met de suggesties van Crimson wordt nog niet veel gedaan. Het nieuwe plan voor de Lijnbaanflats en -hoven komt samengevat op het volgende neer:

- Torens op de bestaande flats
- Hoven deels verhogen en privatiseren
- Parkeervoorzieningen onder de hoven aanleggen
- Expeditiestraten overdekken en verder afsluiten
- Daktuinen op Lijnbaan aanleggen
- Winkels op de Lijnbaan verdiepen
- Versterken dwarsstraten met programma

Dit geheel wordt door Claus en Kaan (Claus en Kaan architecten, 2006) uitgewerkt tot een mogelijk plan om een idee van de mogelijkheden te geven.
6.1.2 Voorbereidend onderzoek


Kort samengevat komen deze op het volgende neer:

- De aansluiting met de omliggende gebieden is slecht (de straten in oost-westelijke richting zijn fragmentarisch en de aansluiting in noord-zuidelijke richting loopt dood op grote wegen).
- De ruimtecompositie is kenmerkend: zij wordt met name bepaald door de flats in oost-westelijke, de lage bebouwing aan de Karel Doormanstraat en de Lijnbaanwinkels; de flats in noord-zuidelijke richting zijn minder belangrijk. De speling en ritmiek van de hoog- en laagbouw is zeer belangrijk; en het is dus belangrijk dat men vanuit de winkelstraat de hoogbouw kan zien.
- Het gebied bestaat uit twee gescheiden milieus; wonen en winkelen. De scheidingslijn, bij de expeditiestraten, zorgt voor een probleem; hier keren de twee milieus elkaar de rug toe.
- Functioneel werkt het gebied nog, maar het winkelaanbod is verschraalt en niet meer exclusief.
- De winkelgebouwen worden in een onder- en een bovendeel gescheiden door de luifel. Dit is positief want hierdoor kan de winkelier op de begane grond zijn individualiteit uitdrukken, terwijl de bovenverdieping de eenheid van het complex behoudt.
- De uitstraling van het winkelgebied verschraalt. De sterke architectonische samenhang verzwakt. De gevels vervlakken en de opzet van de openbare ruimte in zones verdwijnt. De overgang van winkelruimte naar openbare ruimte verhardt.
- De laagbouw van de Karel Doormanstraat is belangrijk voor de overgang met het aansluitende gebied.
- De groene ruimtes zijn zeer belangrijk in de stad, waarbij de flats als ruimtelijke accenten dienen.
- De verschuiving van de entrees van de hoven naar de expeditiestraat levert problemen op.
- De overgang tussen de openbare ruimten is onduidelijk; zo is er chaos op de Van Oldebarneveltplein. Er is een gebrek aan hiërarchie in pleinen.

Daarnaast worden nog de volgende losse punten genoemd die niet in grote lijn van het rapport voorkomen:

- De zichtlijnen naar het stadhuis en de beurstoren zijn positief.
- Het dakenlandschap is lelijk.

6.2 Reacties van bewoners en betrokkenen

De nieuwe plannen voor het Lijnbaangebied werden in verschillende stadia bij de bewoners van het gebied en andere betrokken voorgelegd. Hun meningen werden geïnventariseerd door middel van een enquête en door discussiegroepen (Gemeente Rotterdam, 2007(a)). Uit deze onderzoeken kwam vooral naar voren dat de meningen verdeeld zijn. Daarnaast leverden de verschillende soorten onderzoeken, verschillende uitkomsten op. De manier waarop de onderzoeken werden opgezet beïnvloedde dus duidelijk hun uitkomst. Toch komt de volgende informatie naar voren uit deze onderzoeken:
Hoewel gesteld mag worden dat bijna alle ondervraagden de noodzaak van verbetering van het gebied zien, zijn er sterk verschillende opvattingen over hoe dit moet gebeuren. Een deel van de ondervraagden is tevreden over de plannen, een deel denkt dat de plannen totaal verkeerd zijn en de situatie alleen maar zullen verslechteren, en een deel denkt dat de plannen in intentie wel goed zijn, maar niet ver genoeg gaan.

Daarnaast bleek dat de ondervraagden vooral nadenken over de praktische aspecten van de nieuwe plannen; zo is er bijvoorbeeld veel aandacht voor de parkeerkwestie en de overlast tijdens de bouw. Juist op deze vragen is echter nog geen antwoord te geven, omdat het plan in dit stadium nog niet op dat niveau is uitgewerkt. Het blijkt moeilijker voor de ondervraagden om hun mening te geven over de abstractere concepten van het plan en deze verduijnen in de discussie dan ook snel naar de achtergrond.

De discussie over de historische waarde van het gebied kwam nooit helemaal op gang. Het bleek lastig hierover te praten zonder in een discussie te vervallen over de praktische aspecten van het plan. De overgrote meerderheid is het er over eens dat historische waarde belangrijk is, maar over hoe deze waarde tot uiting moet komen in het nieuwe plan verschillen de meningen. Suggesties variëren van afkeuring van het plan omdat het originele plan aantast, tot een roep om totale nieuwbouw, waarbij de suggesties voor de nieuwbouw variëren van hypermodern tot monumentaal in vooroorlogse sfeer.\textsuperscript{36} Verder levert de discussie weinig op.

Naast dit algemene onderzoek is er ook een 'expertmeeting' geweest met winkeliers en ondernemers. Ook hier verschillen de meningen. Een deel van de ondernemers is zeer positief. Ze zijn positief over de beloofde vergroting van de levendigheid 's avonds, de verbetering van de aansluiting van het gebied met de omliggende gebieden, de verbetering van de groenvoorziening en de vergroting van de winkels. Een ander deel mist echter verschillende zaken in het plan. Zij vinden dat er bijvoorbeeld te weinig aandacht is voor de bereikbaarheid, de veiligheid, de aantrekkelijkheid en diversiteit van het gebied. De discussie gaat net als bij de bewoners vooral over praktische zaken (Gemeente Rotterdam, 2007(a)).

6.3 De huidige status van de plannen

Ondanks de verdeelde meningen die in het onderzoek naar voren kwamen, werd het plan eind 2006 wel aangenomen door de gemeente. Het moet dienen als basis voor een gedetailleerde uitwerking.

Daarnaast diende Docomono in januari 2007 een aanvraag tot aanwijzing van de Lijnbaan tot rijksmonument in bij de regering. Of dit gehonoreerd zal worden is nog niet bekend. Wel wordt eind 2007 door het ministerie van onderwijs, cultuur en wetenschap een lijst gepubliceerd van 100 naoorlogse gebouwen die voor monumentstatus in aanmerking komen; de Lijnbaan is daar een van. De betekenis hiervan zal in de algemene conclusies van dit afstudeeronderzoek besproken worden.

Doordat het plan aangenomen is door de gemeenteraad, maar er tegelijkertijd een mogelijkheid bestaat dat de Lijnbaan tot rijksmonument aangewezen wordt, bevindt het zich in een onduidelijke fase. Momenteel lijkt het er op dat het plan niet uitgevoerd gaat worden. Op de website van de gemeente Rotterdam staat sinds kort: "Uit de verschillende onderzoeken bleek dat het masterplan niet haalbaar was en dat een nieuw plan ontwikkeld moest worden."\textsuperscript{37}

6.4 Een kanttekening bij de nieuwe plannen

Als de nieuwe plannen voor het Lijnbaangebied kritisch bekeken worden kunnen de volgende op- en aanmerkingen gemaakt worden:
Allereerst is het belangrijk om stil te staan bij de motieven van de gemeente om nu nieuwe plannen te maken voor de Lijnbaanhoven. Het is namelijk zo dat de nieuwe plannen voor een groot deel gedreven worden door de drang om uitponding te voorkomen. In de plannen wordt dus veel rekening gehouden met de wensen van de vastgoed eigenaren om hun rendement te verhogen. Het toevoegen van nieuwe hoogbouw past hierbij.

De verantwoording om vervolgens alleen aan de Lijnbaanhoven te werken is dubieus. Het is sterk te betwijfelen of de plannen voor de Lijnbaanhoven daadwerkelijk een positieve invloed op het hele gebied zullen hebben, zoals de makers van de plannen hopen. Deze verantwoording van het plan lijkt alleen te zijn toegevoegd, omdat het te moeilijk is gebleken om voor een plan voor het winkelgebied de medewerking van alle winkeliers te krijgen.

Daarnaast is het de vraag of een verhoging van de dichtheid in het gebied voor meer levendigheid in de omgeving zal zorgen. De gedachte lijkt te zijn; hoe meer woningen, hoe meer mensen, hoe meer levendigheid. Deze redenering is te simplistisch. Rotterdam is al langer op zoek naar meer levendigheid in het centrum. Al voor de oorlog werd gesproken over een ‘mentale leegte’ en een gebrek aan gemeenschapsgevoel in het centrum van Rotterdam. Ook toen is geprobeerd hier verandering in te brengen; zonder succes. Levendigheid blijkt nu eenmaal niet alleen voort te komen uit een hoge bevolkingsdichtheid in het centrum. Deze hoge dichtheid was in Rotterdam immers voor de oorlog aanwezig zonder dat de stad als gezellig werd beschreven. Ook is al in andere steden geprobeerd op deze manier de levendigheid te vergroten zonder veel succes.

Het is namelijk zo dat het centrum aantrekkelijk genoeg moet zijn om mensen er naar toe te trekken; men moet er prettig kunnen verblijven, het moet gezellig zijn en er moet iets gebeuren. Het probleem is echter dat zo lang er geen mensen naar het centrum komen er ook niets zal gebeuren om mensen naar het centrum te trekken. Een vicieuze cirkel die zeer moeilijk te doorbreken is.

Een belangrijke voorwaarde voor het vergroten van de levendigheid is dus een aantrekkelijke omgeving en die is op dit moment nog niet aanwezig. En in de nieuwe plannen voor de Lijnbaan wordt deze ook niet echt gecreëerd. Alleen de Lijnbaanhoven worden aantrekkelijker gemaakt, dit zal echter niet meer mensen naar de rest van het Lijnbaangebied trekken. Zeker niet ’s avonds, wanneer de hoven volgens de nieuwe plannen gesloten zullen worden.

Ook lijkt de toevoeging van hoogbouw niet voort te komen uit een drang het gebied te verbeteren. Het lijkt vooral een manier om de wens van Rotterdam te vervullen om haar centrum zo grootstedselijk en vooral zo hoog mogelijk te bebouwen. De gemeente ziet hoogbouw als een belangrijk onderdeel van de Rotterdamse identiteit en lijkt het daarom overal te willen toepassen. De vraag is niet waarom hier hoogbouw, maar waarom hier geen hoogbouw?

Het valt bijvoorbeeld te betwijfelen of het Lijnbaangebied de geschikte plek is voor hoogbouw. Het toevoegen van grote nieuwe volumes zal de balans die het gebied nu bezit verstoren. De verantwoording om juist dit gebied te verdichten is dan ook flinterdun. Er wordt gesteld dat torens een versterking zullen zijn van het bestaande vriendschapsmodel. Dit vriendschapsmodel is echter een later toegevoegde conceptualisatie van het ontwerp en de vraag is of het ook maar enigszins met het oorspronkelijke idee overeenkomt. Alle documenten uit de ontwikkelingsfase van het ontwerp lijken dit tegen te spreken. De verantwoording loopt hierop stuk.

Verder lijkt het voornemen rekening te houden met de historische waarde van het gebied telkens weer naar de achtergrond te verdwijnen. De gemeente heeft Crimson opdracht gegeven hiernaar onderzoek te doen, maar de resultaten lijken

132
alleen genoemd te worden als ze passen binnen het ontworpen plan. Van het negatieve advies van Crimson om de flats hoogbouw toe te voegen is in de rapporten van de gemeente bijvoorbeeld niets meer terug te vinden. Het behouden van de cultuurhistorische waarde lijkt geen prioriteit te hebben. Verdichting en verhoging staan voorop. De cultuurhistorie is een mooie versiering voor een al geheel ontworpen plan. Waar het voordelig kan worden aangevoerd wordt dit gedaan, maar het blijft dan vooral bij woorden. Er wordt gesproken over het doel een historische gelaagdheid toe te voegen, maar hoe dit gedaan gaat worden wordt nooit verteld.

Dit is misschien logisch want de cultuurhistorische waarde is niet concreet. Het is daarom ook heel moeilijk te bepalen hoe deze behouden kan worden. Want hoe behoud je iets waarvan je niet precies weet wat het is? Met de voorzichtige aanzetten die Crimson heeft gegeven om de cultuurhistorische waarde van de Lijnbaan te bepalen wordt echter niets gedaan.

Daarnaast zijn er nog kleine aanmerkingen op het plan. Sommige punten worden aangestipt zonder dat daar veel mee gebeurd. Zo is de wens om de oriëntatie en bereikbaarheid te verbeteren in de uiteindelijke plannen verdwenen. Ook is het jammer dat de problemen die in het plan worden behandeld, vaak niet worden opgelost maar worden uitgebannen; zo is de oplossing voor rommelige en onveilige expeditiestraten ze af te sluiten voor het doorgaande publiek. En het probleem met de onduidelijkheid tussen openbaar en privé domein in de Lijnbaanhoven wordt opgelost door het privé terrein geheel van het maaiveld op te tillen en zo het publieke deel te verkleinen en geheel los te koppelen van het private deel. Het is jammer dat er niet naar oplossingen is gezocht die in de bestaande situatie passen en zo ook de positieve eigenschappen van deze situaties behouden.

7 Conclusies

Als gekeken wordt naar de ontwikkeling van Rotterdam na de wederopbouw en hoe de ontwikkeling van de Lijnbaan hierbinnen past, dan wordt duidelijk dat er in de jaren zeventig een verandering plaats vond in de manier waarop men naar de stad en haar geschiedenis keek. Dit past binnen de internationale trend die in deel één van dit afstudieverslag wordt besproken.

Voor de jaren zeventig was er een lichte kritiek op de wederopbouw. De Lijnbaan stond echter meestal buiten schot. De kritiek die er was op de Lijnbaan was gericht op specifieke details. Men was tevreden over het ontwerp in zijn algemeen. Ook de kritiek op de wederopbouw leek voor de jaren zeventig niet voort te komen uit onvrede over het ontwerp, maar uit onvrede met de praktische beperkingen.

Dit veranderde echter in de jaren zeventig. Men begon te twijfelen aan de ideeën die aan de basis stonden van het Basisplan. De maatschappij veranderde waardoor men andere eisen begon te stellen, waaraan de stad van het Basisplan niet voldeed. Deze veranderde kijk op de stad was ook terug te vinden in de houding ten opzichte van de Lijnbaan, al bleef de kritiek hier minder sterk dan voor de stad als geheel. De Lijnbaan bleef namelijk ondanks praktische gebreken in wezen goed functioneren. Het ontwerp kon dus blijkaar de verandering in de maatschappij beter aan, dan Rotterdam in haar geheel.

Tegenwoordig is er Nationaal steeds meer aandacht voor de wederopbouwgeschiedenis van Nederland. Rotterdam en de Lijnbaan spelen hierbinnen een belangrijke rol. Binnen de gemeente van Rotterdam is er dan ook steeds meer aandacht gekomen voor de historische waarde van de bebouwing van de stad. In de nieuwe plannen voor de Lijnbaan wordt daar dan ook sterk de nadruk op gelegd. Wat echter ook in deze plannen naar voren komt is dat de aandacht vooral in
theorie bestaat. In de praktijk wordt er weinig gedaan met de informatie die uit het historische onderzoek naar voren is gekomen. De gemeente bevindt zich in een positie waar zij rekening moet houden met verschillende belangen en de belangen van de historische waarde raken hier nog al eens op de achtergrond, omdat zij minder concreet zijn. Het is dan ook belangrijk de historische waarde van het gebied in alle fasen van het ontwerp in het beslissingproces te betrekken en het niet als een onderdeel te beschouwen van een ontwerp, maar als een uitgangspunt. In de nieuwe plannen wordt bijvoorbeeld gekeken naar de verloedering van het gebied, haar bereikbaarheid en haar historische waarde. Terwijl misschien het uitgangspunt moet zijn vanuit de historische waarde naar de verloedering en de bereikbaarheid te kijken. Geprobeerd moet worden de problemen vanuit hun historische context van de stad en het ontwerp te verklaren en op te lossen.
III Analyse: aanzet tot een nieuw plan

In hoofdstuk 6 zijn de huidige plannen voor de Lijnbaan besproken. In deze plannen wordt de waarde van het gebied opgesplitst in verschillende onderdelen. Zo wordt de erfgoedwaarde als een van verschillende eigenschappen van het gebied beschouwd. Op deze manier wordt het behoud van de erfgoedwaarde van het gebied een van vele eisen waaraan het nieuwe ontwerp moet voldoen en verduwt zo snel naar de achtergrond. Daarnaast wordt er, juist doordat de erfgoedwaarde van het gebied gezien wordt als een van de onderdelen waar rekening gehouden mee moet worden, een situatie gecreëerd waar conservatie gezien wordt als een belemmering voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Daarnaast wordt niet duidelijk in de nieuwe plannen wat deze erfgoedwaarde eigenlijk inhoud en hoe zij bewaard moet worden. In de volgende hoofdstukken zal gekeken worden waaruit de erfgoedwaarde van het gebied bestaat. Daarnaast zal gekeken worden naar de stedenbouwkundige eigenschappen en de gebruikswaarde van het gebied. Want om tot een nieuw plan te komen zal eerst de huidige situatie begrepen moeten worden. Duidelijk zal worden dat de gebruikswaarde de erfgoedwaarde niet in de weg hoeft te zitten en dat beiden direct verbonden zijn met de fysieke eigenschappen van het gebied.

8 De Lijnbaan als erfgoed

In de huidige discussie over de Lijnbaan wordt steeds gesproken over de erfgoedwaarde van de Lijnbaan. Men is het er in het algemeen over eens dat de Lijnbaan een erfgoedwaarde heeft. Maar waar bestaat die waarde eigenlijk uit? Erfgoedwaarde is een vaag begrip. Wat men er onder verstaat kan per persoon verschillen. Hierdoor verschillen ook de methoden waarmee men denkt de erfgoedwaarde te kunnen behouden. Dit verklaart waarom in de discussie over de Lijnbaan geen instemming gevonden kan worden over hoe haar erfgoedwaarde behouden moet worden.

8.1 De waarden van de Lijnbaan

In dit hoofdstuk zal volgens de methode uit hoofdstuk 5 van het eerste deel van dit afstudeerverslag de erfgoedkwestie van de Lijnbaan geanalyseerd worden. Zoals uit dat hoofdstuk blijkt, kan een gebouw om verschillende redenen bewaard blijven. Deze verschillende waarden, hebben invloed op de manier waarop een gebouw bewaard wordt. Verschillende waarden vragen om verschillende conservatie-methoden. Dus wat zijn nou de belangrijkste waarden van de Lijnbaan?

De functionele waarde

De symbolische waarde
De Lijnbaan heeft een grote symbolische waarde. Samen met het Groothandelgebouw is zij een van de belangrijkste vertegenwoordigers van de wederopbouw van Rotterdam. Zij wordt gezien als een symbool van de daadkracht en het doorzettingsvermogen van Rotterdam. Maar de Lijnbaan herinnert niet alleen aan de wederopbouw, maar ook aan de oorlog zelf en de verwoesting die toen plaatsvond. Als zodanig functioneert zij ook als oorlogsmonument; een fysieke herinnering aan een periode uit het verleden.
Doordat de verwoesting van Rotterdam een belangrijke plaats inneemt in de Nederlandse geschiedenis, neemt ook de wederopbouw, en dus onder andere de Lijnbaan, een belangrijke plaats in de herinnering aan deze fase en krijgt zo dus een grote symbolische waarde.

Dit betekent dat de Lijnbaan een belangrijk onderdeel is van de identiteit van Rotterdam; zij toont, maar vormt ook hoe Rotterdam zichzelf ziet. De Lijnbaan is een van de tastbare dingen die Rotterdam anders maakt dan andere Nederlandse steden. Rotterdam is als enige Nederlandse stad in de oorlog bijna geheel verwoest en daarna weer in moderne stijl opgebouwd. De Lijnbaan maakt dit verschil met andere Nederlandse steden tastbaar.

Voor veel Rotterdammers is de waarde van de Lijnbaan als historische monument duidelijk als men het over Rotterdam in haar algemeenheid heeft. Dit is echter een abstract begrip en zo gauw men het heeft over de Lijnbaan en haar rol in het leven van de Rotterdammers wordt het minder makkelijk. Veel Rotterdammers zijn namelijk niet erg tevreden over de Lijnbaan. Zij is verloederd en voldoet niet aan alle eisen. Als zodanig is het lastig om trots op haar te zijn, zoals blijkt uit de onderzoeken die de gemeente heeft laten doen (Gemeente Rotterdam, 2007(a)) en de reacties op de website opgezet om een digitaal debat te stimuleren (Gemeente Rotterdam, 2006(c)).

Op abstract niveau wordt de Lijnbaan dus wel gezien als bepalend voor Rotterdam, maar in realiteit betekent dit in het dagelijks leven van haar bewoners niet zo heel veel. Praktischere zaken staan op de voorgrond. Vandaar dat in enquêtes aangegeven wordt dat men de historische waarde niet onbelangrijk vindt, maar worden in verdere discussies over de nieuwe plannen steeds andere prioriteiten aangegeven (Gemeente Rotterdam, 2007(a)). Bewoners blijken verward van deze historische waarde. In theorie is men trots op de Lijnbaan, maar zo gauw men met haar fysieke aanwezigheid wordt geconfronteerd neemt deze trots af.38 De theorie is mooi, de praktijk een heel stuk minder.


De kenniswaarde
De Lijnbaan wordt gezien als een belangrijk gebouw in de architectuur- en stedenbouwgeschiedenis. Zij is een van de eerste winkel-wandelgebieden in Europa en is een belangrijke inspiratiebron geweest voor latere winkelgebieden. Ook is zij een van de weinige voorbeelden van een complete wederopbouw in Moderne stijl na de Tweede wereldoorlog. Daarnaast toont de Lijnbaan ook een belangrijke fase in de transformatie van het traditionele bouwblok. Ook is de Lijnbaan een belangrijk werk uit het oeuvre van Van den Broek en Bakema.

De Lijnbaan is dus een belangrijke illustratie van verschillende ontwikkelingen in de geschiedenis. Als zodanig heeft zij dus een kenniswaarde. Deze kenniswaarde hangt in principe nauw samen met de authenticiteit van het complex. Als de Lijnbaan getransformeerd wordt is zij niet langer een zuivere illustratie van een bepaald punt in de geschiedenis. Deze vertroebeling heeft echter al plaatsgevonden en het is sowieso niet realistisch (of zelfs mogelijk) een gebouw in haar exacte originele staat te behouden. Authenticiteit zal altijd vertroebelen. Vandaar dat een groot deel van de kenniswaarde van gebouwen in boeken wordt gedocumenteerd. Daar kan een moment in de tijd bevoren worden.

De kenniswaarde van de Lijnbaan bestaat dus voor een groot deel in geschreven bronnen. Dit wil niet zeggen dat haar fysieke aanwezigheid onbelangrijk is, maar dat zij als kennisbron bepaalde inherente gebreken heeft. Hier moet bij conservatie
rekening mee gehouden worden. Een compromis is nodig, waarbij de belangrijkste karakteristieken behouden blijven.

**Andere waarden**
Leeftijd heeft een duidelijk invloed op de waarde van erfgoed. De waarde van de Lijnbaan ligt niet, zoals bij bijvoorbeeld monumenten uit de oudheid, in het feit dat zij oud of zeldzaam is of nog een grote mate van authenticiteit bezit. Hiervoor is zij simpelweg te jong en is er een te groot aanbod aan andere naoorlogse gebouwen. Ook heeft de Lijnbaan geen grote nostalgische waarde. De verwoesting en de wederopbouw roepen nou eenmaal voor de meeste mensen geen grote gevoelens van nostalgie op. Toch heeft de Lijnbaan wel degelijk een grote emotionele lading. Zij roept herinneringen op aan de oorlogstijd. Haar emotionele waarde is dan ook nauw verbonden met haar herinnerende waarde en er is lastig een onderscheid te maken tussen beiden.

Haar esthetische waardering is ook niet heel groot. Door de meeste inwoners en bezoekers wordt zij zelfs als lelijk beschouwd (Gemeente Rotterdam, 2006(c) en Gemeente Rotterdam, 2007(a)). Haar schoonheid is op dit moment dan ook niet een van de redenen om tot conservatie over te gaan.

8.2 **Conclusies**
Het blijkt dus dat de meeste waarden van de Lijnbaan niet sterk gebonden zijn aan de onveranderde fysieke aanwezigheid van het Lijnbaancomplex. Wel is de fysieke aanwezigheid van het complex belangrijk als tastbare herinnering aan het verleden. Het blijkt echter zo dat deze herinnering niet zoveer gekoppeld hoeft te worden aan authenticiteit van materiaal. Deze authenticiteit is vooral belangrijk bij zeldzame monumenten met een hoge ouderdomswaarde. De Lijnbaan is echter niet zeldzaam en heeft geen hoge ouderdomswaarde. De waarden die het complex wel bezit kunnen bewaard blijven terwijl het gebouw aangepast wordt.

Tijdens de herontwikkeling van het complex is het dus mogelijk aanpassingen door te voeren zonder dat dit een nadelig gevolg hoeft te hebben voor de erfgoedwaarde. Zo hoeven ontwikkeling en behoud dus niet lijnrecht tegenover elkaar te staan. Het gebied kan verder ontwikkeld worden zonder dat al het originele materiaal behouden hoeft te worden. Het is zelfs mogelijk de vormgeving enigszins aan te passen, omdat de erfgoedwaarde en de karakteristieken van het Lijnbaangebied niet op de details van deze vormgeving berusten, zoals in het volgende hoofdstuk duidelijk wordt.

9 **De stedenbouwkundige structuur van de Lijnbaan**

In dit hoofdstuk zal besproken worden wat de belangrijkste fysieke eigenschappen van de Lijnbaan zijn; dus wat de Lijnbaan tot de Lijnbaan maakt. De erfgoedwaarde is namelijk direct aan deze eigenschappen verbonden; wil men dus de erfgoedwaarde van de Lijnbaan behouden, dan zullen juist deze kenmerken bewaard moeten blijven. Door uit te zoeken wat de essentie van de Lijnbaan is, kan worden voorkomen dat deze verloren gaat. Daarnaast kan dit aanknopingspunten opleveren voor een herontwikkelingsplan.

9.1 **Wat is kenmerkend voor de Lijnbaan?**
De Lijnbaan is een opvallende complex binnen Rotterdam. Het is makkelijk te herkennen. Maar hoe komt dit nu? De volgende aspecten vallen op als de Lijnbaan als stedenbouwkundig complex bekeken wordt.
**Geometrische structuur**
Het gebied is gebaseerd op een gridstructuur. Bijna alle openbare ruimte is oftewel in noord-zuid richting georiënteerd of in oost-west richting. Ook de bebouwing is op deze lijnen gebouwd. Hierdoor krijgt het gebied een strakke ordening, met bijna uitsluitend rechte hoeken. (zie afb. 9.1)

**Noord-zuid oriëntatie**

De oost-west verbindingen in het gebied zijn over het algemeen minder druk bezocht. Het winkelaanbod bestaat dan ook uit B-segment winkels en er is minder aandacht aan de vormgeving besteed. De oost-west verbindingen zijn minder op verblijven en winkelen gericht en meer op het afwikkelen van verkeer; met name wat betreft parkeren. De vormgeving is dan ook vooral op deze gebruiksfunctie gericht. Doordat de Lijnbaan autovrij is, zijn er alleen verplaatsingen in oost-westelijke richting mogelijk in het gebied voor gemotoriseerd verkeer.

Toch zijn niet alle oost-west verbindingen van secundair belang in het gebied. De Korte Lijnbaan en de Beurstraverse zijn de belangrijkste uitzonderingen. Zij zijn belangrijke verbindingen, kennen grote bezoekersstromen en zijn ook als zodanig vormgegeven. De oriëntatie blijft echter mede door de langwerpige vorm van het gebied hoofdzakelijk in noord-zuid richting.

---

**Geïsoleerd gebied**
Het Lijnbaangebied ligt vrij geïsoleerd binnen Rotterdam (zie afb. 9.3). Het trekt zich weinig aan van de omliggende gebieden. De vormgeving van met name het deel dat ontworpen is door Van den Broek is dan ook een geïsoleerd geheel, dat als een losse stempel op een totaal geëgaliseerd gebied is gedrukt. Het ontwerp is totaal niet plaats-specifiek. Het had op elk leeg stuk grond gebouwd kunnen worden.

---

Afb. 9.1: Het Lijnbaangebied kent veel rechte hoeken en is gebaseerd op een gridpatroon.

Afb. 9.2: In het Lijnbaangebied overheerst de noord-zuidelijke richting.

---

Afb. 9.3: Het Lijnbaangelied ligt vrij geïsoleerd binnen Rotterdam (zie afb. 9.3). Het trekt zich weinig aan van de omliggende gebieden. De vormgeving van met name het deel dat ontworpen is door Van den Broek is dan ook een geïsoleerd geheel, dat als een losse stempel op een totaal geëgaliseerd gebied is gedrukt. Het ontwerp is totaal niet plaats-specifiek. Het had op elk leeg stuk grond gebouwd kunnen worden.
Het feit dat het gebied zich afkeert van zijn omgeving is nog logischer als men bedenkt dat toen de Lijnbaan gerealiseerd werd, haar omgeving een grote kale vlakte was. Pas geleidelijk werd het omliggende gebied bebouwd.

De geïsoleerde positie wordt vooral duidelijk als men naar de noordelijke en zuidelijke grens van het gebied kijkt. De Weena (zie afb. 9.5) en de West-Blaak (zie afb. 9.6) vormen een barrière met het gebied er achter. Ze zijn zeer breed en verwerken zo veel verkeer dat zowel het visuele verband als het fysieke verband totaal wordt doorbroken. Al wordt op de West-Blaak geprobeerd dit verband te herstellen door de middenberm een functie te geven; een skatepark. Toch weet dit de barrièrewerking van de West-Blaak niet echt te doorbreken.

De barrièrewerking van de Coolsingel, die de oostelijke grens vormt, is minder groot (zie afb. 9.8). Dit komt onder meer door het ritme van de aangrenzende bebouwing. Deze trekt de aandacht in oost-westelijke richting het gebied in. Hierdoor lijkt de bebouwing minder een aaneengesloten, niet-doordringbare wand. Thóch is ook de Coolsingel een drukke, brede straat. Al is hij wel veel meer op de voetganger ingesteld door het grote aantal oversteekplaatsen, waardoor het fysieke verband tussen de beide zijden van de straat groter wordt. Ook visueel is het verband groter. Door de paviljoens en de bomen is het gebied geen grote kale vlakte en wordt een brug geslagen tussen de beide zijden van de straat. Ook de beurstraverse zorgt voor een sterke verbinding met het winkelgebied ten oosten van het Lijnbaankwartier.

Maar vooral de barrièrewerking van de westelijke grens, de Karel Doormanstraat, is gering (zie afb. 9.7). Dit is de enige kant van het Lijnbaangebied waar de overgang naar een andere gebied niet als een zeer duidelijke grensoverschrijding wordt ervaren. Dit komt doordat de Karel Doormanstraat niet breed is en niet zo druk. Hierdoor is er geen duidelijke onderbreking in de bebouwing en is hij makkelijk oversteekbaar voor voetgangers. Ook sluit de bebouwing met name in het zuidelijk deel aan beide zijden van de Karel Doormanstraat goed op elkaar aan.

De barrière aan de westelijke kant wordt buiten het gebied gevormd door het Kruisplein dat overgaat in de Westersingel en de Mauritsweg (zie afb. 9.38). Vooral de gracht die hier loopt vormt een duidelijke barrière.

Afb. 9.3: Het Lijnbaangebied wordt omgeven door grote straten: in het noorden de Weena (afb. 9.5), in het oosten de Coolsingel (afb. 9.8), in het zuiden de West-Blaak (afb. 9.6) en in het westen op enige afstand de Westersingel (afb. 9.38). De directe grens, de Karel Doormanstraat (afb. 9.7) werkt visueel nauwelijks als begrensing.

Afb. 9.4: Het Lijnbaangebied kent langs de Karel Doormanstraat en de Coolsingel een opvallend ritme van hoge en lage bebouwing. Boven een schematische tekening van de bebouwing aan de Karel Doormanstraat (afb. 9.7). Onder de tekening aan de Coolsingel (afb. 9.8).


**Ritme**

Hoewel het gebied in noord-zuid richting is georiënteerd, wordt met de bebouwing de oost-west richting sterk geaccentueerd. Dit wordt vooral duidelijk als men van buitenaf het gebied bekijkt; met name vanaf de Karel Doormanstraat en de Coolsingel. Aan de Karel Doormanstraat komt het accent op de oost-west richting voort uit de afwisseling tussen hoge en lage bebouwing (zie afb. 9.7). Doordat de vier Lijnbaanflats in oost-west richting naast laagbouw zijn geplaatst vallen zij en hun oost-west oriëntatie extra op. Aan de Coolsingel, wordt de nadruk op de oost-west richting veroorzaakt door de uitstekende bebouwingskoppen die iets hoger zijn dan de omliggende bebouwing en naar voren springen, waardoor een inspringende rooilijn ontstaat (zie afb. 9.8).

Het Lijnbaangebied heeft dus een sterk ritme aan haar randen (zie afb. 9.4). In het gebied zelf is dit ritme minder duidelijk. Op de Lijnbaan in vooral de sterk aaneengesloten bebouwingswand in noord-zuid richting overheersend. Het oost-west ritme is hier haast niet meer te ontdekken.
Afb. 9.9: Het Lijnbaangebied kent veel openbare ruimte, hier in het zwart weergegeven.

Afb. 9.10: Slechts een klein deel van de openbare ruimte wordt actief door voetgangers gebruikt. In rood het actief gebruikte voetgangersgebied en in bruin de ruimte die actief door voetgangers gebruikt wordt, maar waar ook gemotoriseerd verkeer komt.

Afb. 9.11: Voetgangersstromen binnen het Lijnbaangebied. (Gemeente Rotterdam, 2006(b), p. 44).

Afb. 9.12: De voetgangersstromen binnen het Lijnbaangebied met in rood de grootste stromen, vervolgens in oranje en dan geel de steeds minder grote stromen. In groen de Lijnbaanhaven.
Wijdmaagse openbare structuur

De totale oppervlakte aan openbare ruimte in het Lijnbaangebied is groot (zie afb. 9.9). Toch valt dit niet op als men zich in het gebied bevindt. Het netwerk van openbare ruimte dat veelvuldig gebruikt wordt is erg wijdmaagig. Er lijken weinig doorgangen en verbindingen te zijn.


Door de doorlopende straatwand en de eenvormige bestrating van de Lijnbaan, worden de zijstraten aan de aandacht onttrokken. Uit onderzoeken in opdracht van de gemeente, komt bijvoorbeeld naar voren dat de Lijnbaanhoven eigenlijk niet echt bekend zijn, zelfs niet bij de bewoners van Rotterdam, en dat ze al helemaal niet vaak gebruikt worden. Dit betekent dat veel van de openbare ruimte in het gebied weinig gebruikt wordt. Uit hetzelfde rapport komt ook naar voren dat bij een enquête gehouden onder 230 mensen, 68% vond dat er "te veel straten zijn waar weinig/niets gebeurt" (Gemeente Rotterdam, 2007(a)). Dit wijst er verder op dat een groot deel van de openbare ruimte weinig gebruikt wordt. Daar komt nog bij dat een aanzienlijk deel van de openbare ruimte bestaat uit expeditiestraten. Deze zijn nooit ontworpen of bedoeld als verblijfs- of doorstroomruimte en zijn dus niet opgenomen in het voetgangersnetwerk. Er komt dus bijna niemand.

Afb. 9.13: Foto van de Coolsingel. Te zien is dat de hoogbouw terug geplaatst is, waardoor een getrapte opbouw van de bebouwing ontstaat. (eigen foto)

Afb. 9.14: Schematische weergave van de trapsgewijze opbouw van de bebouwing aan de Coolsingel. De lage bebouwing beperkt een deel van het zicht op de hoge bebouwing.

Teruggeplaatste hoogbouw

De bebouwing direct aan de openbare ruimte varieert van lage bebouwing van twee verdiepingen zoals aan de winkelstraat de Lijnbaan en van drie verdiepingen zoals aan de Karel Doormanstraat, tot midden hoge bebouwing van circa zes verdiepingen aan de Coolsingel, het Stadhuisplein en de West-Blaak. Aan de Coolsingel wordt de relatief lage indruk die de bebouwing wekt nog eens versterkt door de aanwezigheid van paviljoentjes van één à twee verdiepingen.

De hoogbouw die in het gebied voorkomt, bevindt zich in het midden van het bouwblok met de relatief lagere bebouwing als plint. Zij is dus teruggeplaatst, waardoor een trapsgewijze opbouw van de ruimte ontstaat (zie afb. 9.13, 9.14 en
9.15). Hierdoor, komt de hoogbouw niet overweldigend over. Zij neemt niet de gehele ruimte over en de menselijke schaal blijft aanwezig.

De meest opvallende uitzondering op dit principe is de Aert van Nesstraat en de Weena-zuid. Dit zijn de enige plaatsen in het gebied waar men de sterke verticale werking van hoogbouw kan ondervinden. Hier werkt de bebouwing drukkend.

Afb. 9.15: Schematische weergave van de bebouwing aan de Lijnbaan. Vanaf de Lijnbaan wordt het zicht op de achterliggende flats bijna volkomen geblokkeerd door de lage bebouwing.

**Hoogte – breedte verhouding**

In het gebied is een sterke relatie tussen de breedte van de open ruimte en de hoogte van de aangrenzende bebouwing. De verhoudingen tussen hoogte en breedte liggen hier rond de 1:2.39 (zie afb. 9.16) Zo zijn bijvoorbeeld de Lijnbaanwinkels 7,5m hoog terwijl de Lijnbaan zelf 18m breed is.

De enige gebieden die hier niet aan voldoen zijn de zojuist genoemde Aert van Nesstraat (en dan met name het deel ten oosten van de Lijnbaan) (zie afb. 9.18) en de Weena-zuid (zie afb. 9.17). Hier is de verhouding ongeveer 2:1.40 Ook de expeditiestraten zijn een uitzondering op deze regel, aangezien zij direct aan de flats liggen. Zij zijn dan ook enkel als een functionele ontsluiting ontworpen en aan de vormgeving van deze straten is dus weinig aandacht besteed.


Afb. 9.16: Schematisch weergave van de gangbare verhouding tussen de hoogte van de bebouwing en de breedte van de open ruimte in het Lijnbaan-gebied
De openbare ruimte van het Lijnbaankwartier bestaat voor een groot deel uit voetgangersgebied (zie afb. 9.19). De voetgangers hebben in dit gebied duidelijk prioriteit. Dit was ook een van de belangrijke uitgangspunten in het ontwerp van Van den Broek.

Het voetgangersgebied heeft dan ook voorrang over de straten waar auto’s wel mogen komen; de Kruiskade, de Aert van Nesstraat en de expeditiestraten (zie afb. 9.20).

Expeditiestraten

De meeste winkels in het Lijnbaangebied zijn ontsloten door expeditiestraten (zie afb. 9.21 en 9.22). Ook dit was een belangrijk gegeven in het oorspronkelijke ontwerp van Van den Broek. Vrijwel alle winkels worden aan de achterkant ontsloten, zodat ze zonder het winkelende publiek te hinderen bevoorraden kunnen worden.


Dit komt ook naar voren in de enquête die in opdracht van de Gemeente Rotterdam is afgenomen. Slechts 15% is het niet eens met de stelling dat "expeditiestraten akelige plekken zijn". (Gemeente Rotterdam, 2007(a))
Karakteristieke bebouwing
Het plan dat door Van den Broek is ontworpen is kenmerkend voor het Lijnbaankwartier. (zie afb. 9.23 t/m 9.31) De winkels en de flats vormen een duidelijk zichtbare eenheid binnen het gebied. Haar belangrijkste karakteristiek is dan ook dat de bebouwing duidelijk bij elkaar hoort. Niet de architectuur zelf valt op, maar de aaneen-geslotenheid.
Toch beslaat deze eenheid niet eens de helft van het Lijnbaankwartier en ook niet de hele Lijnbaan kent dezelfde bebouwing. De winkels ten noorden van de Korte Lijnbaan en ten zuiden van de Van Oldenbarneveltstraat wijken lichtelijk of zelfs totaal af van de oorspronkelijke winkelbebouwing. Zij zijn dan ook in veel gevallen later gebouwd. En waar aan de Lijnbaan wel de oorspronkelijke winkelbebouwing kent (zie afb. 9.28), is zij in vele gevallen veranderd door reclame-uitingen en aanpassingen.

De eenheid is door de tijd heen dus minder sterk geworden. Toch is zij nog wel duidelijk aanwezig door de structuur van de bebouwing. De lage bebouwing met dezelfde rooilijn en dakhoogte doet wel degelijk aan een geheel denken, ook al is dit in de gevelbekleding niet meer zo duidelijk (zie afb. 9.25).

Dit speelt ook bij de winkelbebouwing aan de Karel Doormanstraat, doch veel minder. De architectuur is hier doorgaans nauwelijks aangepast. Toch vertroebelen ook hier de verschillende reclame-uitingen en uithangborden het originele ontwerp. De flats dragen ook bij aan het beeld van het gebied als een geheel (zie afb. 9.29 en 9.30). Ze zijn dan wel door verschillende architecten ontworpen, maar door een aantal gemeenschap-pelijke karakteristieken vormen ze toch een eenheid. Als men ze van een afstand bekijkt lijken ze bij elkaar te horen. (zie afb. 9.24)

De andere bebouwing in het gebied, kent verder weinig eenheid. De bebouwing aan de Coolringel doet van een afstand aan als een eenheid door de toepassing van de uitstekende bebouwingskoppen (zie afb. 9.26), maar van dichtbij verdwijnt dit beeld grotendeels. De rest van de bebouwing komt nog veel minder als een eenheid over. Het zijn los ontworpen gebouwen die zich niets aantrekken van hun omgeving. Hier zijn geen verbanden aanwezig.
De Lijnbaan en in mindere mate de bebouwing aan de Coolsingel (zie afb. 9.23), dragen dus grotendeels de structuur van het gebied, en zorgen er voor dat het geheel daadwerkelijk ook als een gebied gezien wordt. Een kenmerkende architectuur met een duidelijke structuur blijkt dus een heel gebied tot eenheid te kunnen maken zonder dat deze in het gehele gebied hoeft te worden toegepast.

9.2 Wat valt te leren uit de omgeving?

Hierboven is uitgebreid gekeken naar de karakteristieken van het Lijnbaankwartier. Nu zal ook het gebied daaromheen geanalyseerd worden. Het is namelijk belangrijk het Lijnbaankwartier in de context van de stad als geheel te kunnen plaatsen.

Chaotische bebouwingsstructuur
Het gebied rond het Lijnbaankwartier doet enigszins chaotisch aan. Het bestaat uit een mengeling van straatwanden en vrij geplaatste gebouwen, waar achterkanten en voorkanten naast elkaar liggen (zie afb. 9.32 en 9.33). Er lijkt geen helderheid te bestaan in bebouwingsstructuur zoals de Lijnbaan die wel kent. Er ontstaan hier
rare, vage ruimtes met een onduidelijke functie, waardoor de ruimte soms onleesbaar wordt.

Afb. 9.32: De chaotische bebouwingsstructuur aan de Westersingel. Het gehele gebied is onoverzichtelijk. (eigen foto)

Afb. 9.33: Nog een foto van de chaotische structuur van de Westersingel. (eigen foto)

Afb. 9.34: De achterruimte van het Boomgaardhof. (eigen foto)

Afb. 9.35: De verbinding tussen het Boomgaardhof en de West-Blaak. Deze ruimte wordt door veel voetgangers als verbinding gebruikt. (eigen foto)

Achterruimtes als verbindingselementen
Deze onduidelijke openbare ruimtes doen vaak aan als achterruimtes (zie afb. 9.34 en 9.35). Toch blijken ze niet zo te functioneren. Plekken die er uit zien als restruimte, hebben een verbindende functie. Ze lijken zelfs helemaal opgenomen te zijn in het netwerk van openbare ruimtes. (zie afb. 9.36 en 9.37)
Zo lijkt het centrum van Rotterdam in eerste instantie te beschikken over een wijdmazig netwerk van grote verkeersaders en winkelstraten. Deze structuur kent weinig kleinere straten of verbindende elementen, hierdoor is zij zeer duidelijk en helder, maar niet op de voetganger gericht.
Maar er bestaat dus nog een secundair netwerk dat dit wijdmazige netwerk verfijnt. Straten en paden en amorfe ruimtes die niet gericht lijken te zijn op een openbare functie, werken als verbindende openbare ruimte. Er zijn doorgangen onder gebouwen en expeditiestraten die de heldere wijdmazige structuur kortsluiten. Hierdoor wordt de structuur minder helder en kan de binnenstad soms labyrintisch

148

De restruimtes en -wegen in en rond het Lijnbaangebied. In rood de verbindingen in het gebied door gebouwen heen. In bruin de straten die niet door het doorgaand verkeer gebruikt worden, maar wel een verbindende functie hebben voor voetgangers. In oranje de achterruimtes en expeditiestraten die een verbindende functie hebben. In geel de achterruimtes die geen verbindende functie hebben en vooral voor parkeren gebruikt worden. En in groen de binnenpleinen met vaak een privé verblijfsfunctie.

De Westintoren vormt in het Lijnbaangebied en het gebied daaromheen een duidelijk oriëntatiepunt. (zie ook afb. 9.5) Zoals hier op de Westersingel (eigen foto)

Ook vanaf de wijk ten westen van het Lijnbaangebied is hij goed zichtbaar. (eigen foto)
Torens als oriëntatiepunt

9.3 Conclusies
Een van de belangrijkste kenmerken van het Lijnbaangebied is haar structuur; de structuur van de openbare ruimte en van de bebouwing. Deze structuur is helder en
werkt ordent en bepaald voor een groot deel het karakter van het gebied. De vormgeving van de individuele gebouwen is hier ondergeschikt aan. Het is dan ook belangrijk dat deze structuur behouden blijft. Wat verder opvalt is dat niet alleen de Lijnbaan veel openbare ruimte kent die aandoet als achterruimte, maar dat deze ruimtes in de gehele binnenstad van Rotterdam voorkomen (zie afb. 9.37). In de gebieden rond de Lijnbaan worden deze op restruimte lijkende plekken echter gebruikt als verbindende elementen. Ze doorbreken de wijdmazige structuur van het primaire netwerk. In het Lijnbaangebied gebeurt dit nog niet. Een aanknopingspunt voor een nieuw ontwerp zou dus kunnen zijn om de expeditiestraten in het Lijnbaangebied meer bij het voetgangersnetwerk te betrekken, zodat de wijdmazige voetgangersstructuur van de Lijnbaan verfijnd kan worden.

10 Het functioneren van de Lijnbaan

Hiervoor zijn de niet-fysieke waarden en de fysische karakteristieken van het Lijnbaangebied besproken. Nu zal bekeken worden hoe het gebied binnen de stad Rotterdam functioneert. Het gaat hier namelijk om een gebied dat nog steeds een van de belangrijkste winkelgebieden van Rotterdam is en waar nog veel mensen wonen.

Het functioneren als winkelgebied

Het Lijnbaangebied wordt al vanaf zijn bouw gebruikt als winkelgebied. En als zodanig functioneert het nog steeds goed. Het gebied is wel anders gaan functioneren. Oorspronkelijk was dit gebied vooral bedoeld voor speciaalzaken; winkels die karakteristiek waren voor Rotterdam. Langzamerhand is dit echter veranderd. De kavels werden duurder en de speciaalzaken trokken langzaam naar andere locaties; zoals de pianozaak Rijken & de Lange. Nu zitten er vooral internationale ketens. Dit wil echter niet zeggen dat het gebied als winkelcentrum niet functioneert. Het trekt nog steeds veel bezoekers en de prijs per vierkante meter is een van de hoogste in heel Nederland (Gemeente Rotterdam, 2006(b)). Wel zijn er klachten over de verloedering van de winkelstraat en de verschraling van het winkelaanbod.
Het functioneren als woongebied
Ook de woonflats in het gebied functioneren nog steeds voldoende. Ze zijn ruim en comfortabel genoeg en de bewoners wonen er graag. Er zijn wel kleine problemen, maar die zouden door een opknapbeurt makkelijk verholpen kunnen worden. Het is dan ook niet nodig om veel te veranderen aan deze flats. Ook de hoven waaraan de flats liggen functioneren goed. Er is soms overlast, maar over het algemeen zijn de bewoners erg te spreken over deze gebieden en zien zij ze als een van de grootste aantrekkingspunten van de flats. De meeste bewoners vinden dan ook dat de hoven openbaar moeten blijven. (Gemeente Rotterdam, 2007(a))

De combinatie van winkelen en wonen
Een belangrijke positieve eigenschap van de Lijnbaan is dat zowel winkelen als wonen in dit gebied goed gecombineerd worden. In het originele ontwerp is veel aandacht besteed aan hoe binnen een gecombineerd blok zowel met de wensen van de bewoners als het winkelende publiek rekening gehouden kon worden. Het ontwerp waar Van den Broek mee kwam, blijkt tegenwoordig nog uitstekend te werken. De woningen zijn van de drukke winkelstraat aan een groen hof geplaatst, zodat een rustige woonomgeving ontstaat. De winkels liggen in een voetgangersgebied dat, doordat de flats teruggeplaatst zijn, veel licht en lucht krijgt.

10.1 De problemen in het gebied
Hoewel het gebied dus in hoofdzaak functioneert, spelen er wel verschillende kleinere problemen, zoals ook al in voorgaande hoofdstukken naar voren is gekomen. Hier zullen ze nog eens op een rij gezet worden en worden besproken:

- Een gebrek aan variatie in winkelaanbod.
  Door de hoge vierkante meter prijs aan de Lijnbaan, zitten hier voornamelijk grote ketens. Kleinere speciaalzaken kunnen niet concurreren. Hoewel het moeilijk zal worden om ruimte te creëren voor het aanbrengen van een verscheidenheid aan winkels in de hoofdwinkelstraat, is het misschien wel mogelijk dit op andere plaatsen in het gebied te doen.

- Beperkt gebruik van een deel van de openbare ruimte.

- De verloedering van het winkelgebied.
  Het winkelgebied gaat er steeds slechter uit zien; het is visueel niet erg aantrekkelijk en de aankleding van de openbare ruimte ziet er verwaarloosd en verouderd uit. De bebouwing zelf voldoet in hoofdzaak nog, maar het gevelbeeld is aangetast en verouderd.

- Weinig levendigheid na sluitingstijd.
  ’s Avonds is er weinig te doen in het Lijnbaangebied. De meeste zaken zijn ’s avonds gesloten en de algemene aantrekkingskracht van het gebied is niet groot. De aanpak van de verloedering van het winkelgebied en het creëren van meer zaken die ’s avonds open zijn door het vergroten van de variatie aan aanbod, zouden de levendigheid van het gebied kunnen vergroten. Door het gebied aantrekkelijker te maken, zullen er meer mensen komen.
Daarnaast zijn in de voorgaande delen van dit afstudeerverslag problemen aangestipt, waarover de meningen verschillen. Niet iedereen is het er over eens dat het hier gaat om daadwerkelijke problemen. Hier zullen ze nog eens aangestipt worden. In de rest van dit verslag komen ze verder niet meer aan de orde.

- **Slechte aansluiting met de omliggende gebieden.**
  De vraag is of dit een groot probleem is, omdat het gebied binnen het centrum van Rotterdam goed functioneert. Het is waar dat het Lijnbaangebied geïsoleerd ligt en de straten binnen het gebied, buiten het gebied nauwelijks doorlopen. Dit komt voor een groot deel doordat het gebied omgeven is door zeer grote drukke straten. Dit is echter niet binnen het gebied zelf op te lossen, als men hier al iets aan zou willen doen. Wel kan geprobeerd worden het gebruik van de dwarsstraten binnen het gebied te vergroten, zodat het verkeer in oost-westelijke richting verder toeneemt en kan doorlopen in de aansluitende straten buiten het gebied.

- **Moeilijkheden met de oriëntatie.**
  Ook hier is het de vraag of dit probleem erg groot is. In het Lijnbaangebied zelf is er een duidelijke hiërarchie in openbare ruimte. De hoofdwinkelstraten zijn veel zichtbaarder dan de zijstraten, waardoor vanzelf een routing door de hoofdstraten ontstaat. Doordat het aantal hoofdstraten in het gebied beperkt is, is er maar een beperkt aantal routes door het gebied mogelijk. De hoofdstructuur in het gebied werkt leidend. Wel is het zo dat vanaf het station de routing naar het Lijnbaangebied niet heel duidelijk is. De weg is niet goed aangegeven en de overdekte winkeldoorgang die naar het gebied leidt heeft een zeer onopvallende ingang (zie afb. 10.5). Toch komt in de enquête gehouden in opdracht van de gemeente (Gemeente Rotterdam, 2007(a)) naar voren dat slechts 34% van de respondenten het eens is met de stelling: "Bezoekers van buiten Rotterdam kunnen het Lijnbaankwartier soms moeilijk vinden". Dus ook de slechte oriëntatie op het gebied valt mee.
10.2 De belanghebbenden in het gebied

In de voorgaande delen van dit afstudeerverslag is aangestipt dat er in het Lijnbaangebied vele verschillende belangen spelen. Hier zal nog eens op een rij gezet worden, wie de belanghebbenden zijn en wat zij willen.

- **De vastgoedeigenaren van de Lijnbaanflats.**
  De flats in het Lijnbaangebied waren tot voor kort in het bezit van drie verschillende corporaties: Amvest, Philips Pensioenfonds en Manhave. Voor deze eigenaren was het vooral belangrijk om hun flats rendabel te houden. Hiertoe zagen zij twee mogelijkheden; de appartementen in de flats aan particuliere eigenaren verkopen of de flats als geheel verder door ontwikkelen. De recente plannen voor de Lijnbaan zijn gebaseerd op een uitwerking van de tweede optie. Kort geleden zijn de plannen echter vastgelopen. Aangenomen mag echter worden dat de twee opties voor de vastgoedeigenaren niet veranderd zijn. Het rendabel houden van de flats staat voor hen nog steeds voorop. De vraag is echter wat de mogelijkheden zijn nu de plannen die het voor hen mogelijk maakte de flats verder te ontwikkelen zijn vastgelopen. Daarnaast blijkt uit de website van de gemeente dat Philips zijn flats heeft verkocht aan Vestia en Dela Vastgoed B.V. De wensen en belangen van deze nieuwe eigenaren zijn nog niet bekend.

- **De particuliere eigenaars van de Lijnbaanwinkels.**
  De winkels aan de Lijnbaan zijn grotendeels in particulier bezit. Dit betekent dat er een groot aantal verschillende eigenaren is (zie afb. 10.6). Door het grote aantal eigenaren, is er een groot aantal verschillende belangen. Een groot deel van de winkeliers is wel aangesloten bij de Vereniging van Eigenaren, maar door verschillen van mening is het moeilijk hierbinnen tot overeenstemming te komen. Het is echter voor de winkeliers ook belangrijk dat er iets gebeurt aan de winkelstraten in het gebied. Hierover is overeenstemming. De meeste zien ook het belang van het vergroten van de diversiteit in het gebied. (Gemeente Rotterdam, 2007(a))

- **De Gemeente Rotterdam.**
  De gemeente wil graag het Lijnbaangebied verbeteren. Al enkele malen is geprobeerd het winkelgedeelte op te knappen. Dit is echter nooit gelukt, doordat geen overeenstemming met alle winkeliers bereikt kon worden. Daarom maakt de gemeente zich ernstige zorgen dat als de appartementen in de Lijnbaanflats aan individuele eigenaren worden verkocht, het nog moeilijker zal worden om het gebied aan te pakken. De gemeente is er dus sterk op gebrand, tot een plan te komen met de drie vastgoedeigenaren, zodat uitponding voorkomen kan worden.
Ook vindt de gemeente het erg belangrijk de dichtheid in het gebied te verhogen. Een van de belangrijkste punten in de stadsvisie 2030 is het vergroten van het inwonersaantal in het centrum van Rotterdam.

De bezoekers van het Lijnbaangebied.
Het Lijnbaangebied kent veel bezoekers. Als winkelgebied functioneert het dus nog steeds. Uit een enquête die in opdracht van de gemeente is gehouden, komt echter wel naar voren dat veel bezoekers vinden dat er bij te veel straten niets gebeurt, dat het er onaangenaam is na sluitingstijd en dat de kwaliteit van de openbare ruimte onvoldoende is. (Gemeente Rotterdam, 2007(a)) Voor bezoekers zou de aantrekkelijkheid van de Lijnbaan dus ook vergroot worden als het gebied opgeknapt wordt.

De bewoners van de Lijnbaanflats
Over het algemeen zijn de bewoners te spreken over hun woning en haar locatie. Ze zijn ook vooral erg tevreden over de groene woonhoven die aan de flats liggen. Wel is duidelijk dat de huidige flats aan renovatie toe zijn. Bij de bewoners verschillen echter de meningen over mogelijke aanpassingen binnen het gebied. Een deel van de bewoners ziet hoogbouw niet zitten. Daarnaast maakt een groot deel van de bewoners zich zorgen over de praktische gevolgen
van vernieuwing binnen het gebied; zoals overlast en huurverhoging. (Gemeente Rotterdam, 2007(a))

- **Docomono en anderen die zich inzetten voor het behoud van de erfgoedwaarde van de Lijnbaan**

  Uit verschillende hoeken komt een roep om het behoud van de erfgoedwaarde van de Lijnbaan. Dit komt naar voren in de discussies over de recente plannen (Gemeente Rotterdam, 2007(a)), maar ook op de website opgezet om een digitaal debat op gang te brengen (Gemeente Rotterdam, 2006(c)). Met name de toevoeging van hoogbouw wordt gezien als een aantasting van de erfgoedwaarde van het gebied. De meeste aandacht voor de erfgoedwaarde lijkt dus voort te kommen uit een kritiek op de recente plannen. Daarnaast heeft Docomono een verzoek ingediend om het complex tot nationaal monument te laten benoemen.

- **Nationale overheid**

  Het lijkt mogelijk dat binnenkort ook nationale belangen in het gebied kunnen gaan spelen. Op de lijst van honderd mogelijk nieuwe naoorlogse monumenten die onlangs door minister Plasterk is gepubliceerd, staat ook het Lijnbaancomplex. Afgewacht zal moeten worden wat dit voor de Lijnbaan zal gaan betekenen, omdat gelijktijdig ook aan een aanpassing van het nationale monumentenbeleid wordt gewerkt (Ministerie van OCW, website).


Daarnaast is er dus nog een conflict van belangen binnen de Vereniging van Eigenaren van de winkeliers van het Lijnbaangebied. Wil men de Lijnbaan aanpakken, dan staat voorop dat goed samengewerkt moet worden met alle winkeliers en dat zij overtuigd moeten worden dat de nieuwe plannen goed zijn voor hun eigen winkel en de Lijnbaan als geheel. Ook zou het misschien mogelijk kunnen zijn de beslissingsstructuur enigszins te veranderen.

### 10.3 Conclusies

Het zijn dus vooral ‘kleine’ problemen die er voor zorgen dat de Lijnbaan niet meer optimaal functioneert. Het basisprincipe van de Lijnbaan werkt nog steeds. De combinatie van winkelen en wonen is nog steeds in balans. Duidelijk komt naar voren dat de grootste problemen zijn:

- de verwaarlozing van de winkelstraten
- het gebrek aan leven in een deel van de openbare ruimte
- de verschraling van het winkelaanbod

Een mogelijke aanpak voor deze problemen wordt in het volgende deel van dit verslag gepresenteerd en uitgewerkt.
Het behouden van de Lijnbaan

Nu is vastgesteld wat karakteristiek is voor de Lijnbaan, kan gezocht worden naar een methode om deze eigenschappen te behouden terwijl de problemen van het gebied worden opgelost. Deze methode moet rekening houden met het feit dat de Lijnbaan een relatief jong complex is. Het gebied kan hierdoor niet volgens traditionele conservatiemethoden aangepakt worden, omdat het niet alleen geconserveerd, maar ook verder ontwikkeld moet worden; ook de problemen in het gebied moeten worden aangepakt. Vroeger bevonden bewuste conservatie en de aanpassing zich in twee verschillende stadia in de ontwikkeling van een gebouw. Het optimaliseren van een gebouw en het verhelpen van de problemen die er speelden, vond plaats voordat over de erfgoedwaarde van een gebouw werd
nagedacht. Aanpassingen konden dus plaatsvinden zonder dat men rekening hoefde te houden met hoe veranderingen de erfgoedwaarde van het gebouw aantastten.

Als vervolgens tot conservatie werd overgegaan, bevond het gebouw zich al in een uitzonderingspositie; maar weinig gebouwen werden geconserveerd. Dus als een gebouw geconservceerd werd, hoefde de blijvende functionaliteit van dit gebouw geen grote rol meer te spelen. Het kon buiten het dagelijks leven geplaatst worden. Tegenwoordig is er echter zoveel erfgoed, dat het onmogelijk wordt dit niet bij het dagelijks leven te betrekken. Blijvende functionaliteit is dus een vereiste.

Voor de Lijnbaan betekent dit dat het gebied nog niet de kans heeft gehad om door middel van een lange natuurlijke ontwikkeling tot een optimaal functionerende staat te komen. Het gebied vertoont dus gebreken die door een gebrek aan tijd nog niet zijn opgelost. Deze moeten echter wel verholpen worden, omdat het gebied moet blijven functioneren. Als dus een aanpak voor het Lijnbaangebied ontwikkeld moet worden, is het belangrijk rekening te houden met zowel haar functionaliteit als haar erfgoedwaarde.

Deze hoeven elkaar echter niet in de weg te zitten. De erfgoedwaarde van de Lijnbaan ligt niet sterk verbonden in haar authenticiteit. Haar aanwezigheid is belangrijk om haar symbolische waarde tastbaar te maken, maar vraagt niet dat zij in originele staat verkeert. Zoals uit eerdere analyse naar voren is gekomen ligt de essentie van de Lijnbaan in de manier waarop de ruimte geleed wordt; de manier waarop wonen en winkelen in een nieuwe vorm worden gecombineerd. Daarnaast zijn dit ritme dat gecreëerd wordt tussen hoog- en laagbouw en de manier waarop de individualiteit van de winkel binnen de gelijkvormigheid van het verzamelgebouw uitgedrukt kan worden, kenmerkend. In het originele ontwerp voor het Lijnbaangebied ligt op deze onderdelen dan ook de nadruk.

Deze eigenschappen kunnen zeker bewaard blijven, terwijl de problemen in het gebied worden aangepakt. Het is niet nodig het behoud en de ontwikkeling van het gebied als twee losse entiteiten te zien, zoals in de huidige plannen gedaan wordt. Zowel de problemen als de karakteristieken van het gebied hebben hun oorsprong in de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van het originele ontwerp. Door de originele kwaliteiten te versterken kunnen de problemen opgelost worden. In het volgende deel van dit afstudeerverslag zal uitgewerkt worden hoe dit zou kunnen worden gedaan.
IV De uitwerking van een nieuw plan

12 Een nieuw ontwikkelingsplan

Het Lijnbaangebied bevindt zich in een rare situatie. Algemeen wordt erkend dat er iets moet gebeuren. Het blijkt alleen moeilijk om het eens te worden over wat er moet gebeuren. In dit afstudeerproject zal een oplossing gepresenteerd worden die tracht rekening te houden met de verschillende belangen die spelen. Een oplossing die bij de aanpak van de problemen in het gebied uitgaat van de punten die het gebied karakteristiek en sterk maken, zodat de erfgoedwaarde van het gebied behouden blijft.

12.1 Algemene visie

Zoals uit de analyse van het Lijnbaangebied naar voren is gekomen gaat het hier om een gebied dat over het algemeen goed functioneert. De problemen bestaan hoofdzakelijk uit:

- De verloedering van de winkelstraat.
- Het negatieve imago van de expedientistraat.
- Een gebrek aan variatie in aanbod.

Op basis hiervan is een plan ontwikkeld dat specifiek deze problemen aanpakt. Met uitzondering van deze problemen functioneert de Lijnbaan namelijk uitstekend. Grote veranderingen zijn dus helemaal niet nodig. Verder wordt dan ook geen aandacht besteed aan de Lijnbaanflats en de Lijnbaanhoven, omdat uit de analyse naar voren is gekomen dat deze nog goed functioneren en vooral om een opknapbeurt vragen.

De voorgestelde aanpak in dit afstudeerproject bestaat dan ook enkel uit de volgende twee onderdelen:

- Het opknappen van het gevelbeeld en de openbare ruimte van de winkelstraat.
- Het toevoegen van programma aan en het opknappen van de minder gebruikte openbare ruimte in het gebied.

Er wordt dus op twee plekken in het plan ingegrepen.

De aanpak van de winkels berust voornamelijk visuele ingrepen. Structureel wordt er niets veranderd. Het gevelbeeld wordt aangepast, waarbij de belangrijkste karakteristieken van het originele ontwerp behouden worden; namelijk de vrije expressie van de individuele winkel binnen de bepalende omkadering van het verzamelgebouw. De aanpassingen zijn kleinschalig en hebben voornamelijk betrekking op onderdelen die in het originele ontwerp niet bleken te werken.

De ingreep in de minder gebruikte openbare ruimte is een meer structurele ingreep. Door het gebied wordt een tweede netwerk aangelegd, dat voornamelijk gebruik zal maken van de openbare ruimte die nu nauwelijks benut wordt. Dit tweede netwerk zal de structuur van het Lijnbaangebied fijnmaziger maken, waardoor het geschikter wordt voor voetgangers. Ook zal hierdoor de structuur beter aansluiten bij de structuur van de Rotterdamse binnenstad, dat al deels een tweede netwerk heeft.

Daarnaast maakt dit tweede netwerk het mogelijk programma in het gebied toe te voegen, waarvoor op dit moment nog weinig plaats is in Rotterdam. Het winkelaanbod binnen Rotterdam bestaat voornamelijk uit grote ketens. Het tweede netwerk door het Lijnbaangebied is uitermate geschikt om andere winkels en bedrijfjes een plaats te bieden. Hierdoor zal de variatie in aanbod in het gebied vergroten en zal ook de openbare ruimte meer gebruikt worden. Ook maakt dit het mogelijk de bovenverdiepingen van de winkels weer te gebruiken.
Het plan komt dus op het volgende neer:
- De vormgeving opfrissen; een nieuwe uitvoering van de visie van het originele concept.
- De structuur daar waar nodig verbeteren, maar in essentie behouden.

12.2 Uitwerking

Nu zal uitgelegd worden hoe deze aanpak verder uitgewerkt kan worden. Allereerst zal ingegaan worden op de manier waarop een tweede netwerk van openbare ruimte in het gebied aangebracht kan worden. Vervolgens zal getoond worden wat de invloed zal zijn van dit plan op de winkelstraten en de expeditiestraten.

12.2.1 Een tweede netwerk

De winkels in het Lijnbaangebied functioneren goed.45 De winkels in Rotterdam zijn echter over het algemeen grootschalig. Rotterdam heeft bijna net zo veel winkeloppervlak als Amsterdam, het aantal winkels is echter veel kleiner (Gemeente Rotterdam, 2006(a)) Dit verklaart ook het gebrek aan een gevarieerd winkelaanbod. Visie Lijnbaankwartier stelt het als volgt:

"Het bombardement en de wederopbouw volgens het Basisplan hebben ervoor gezorgd dat een fijnmazig voetgangersnetwerk ontbreekt. Waar in historische binnensteden de hoofdwinkelstraten met de grootwinkel- en filiaalbedrijven naadloos aansluiten op aanloopstraten met een veel gevarieerder winkelaanbod is dat in Rotterdam niet het geval. Een fijnmazig winkelcircuit ontbreekt in Rotterdam."
De aanloopstraten waar vooral het specifiek Rotterdamse aanbod te vinden is, liggen vaak buiten het Lijnbaankwartier en zijn slecht aangehaakt." (Gemeente Rotterdam, 2006(b) p. 31)

Afb. 12.3: de voorgestelde aanpassingen in het nieuwe plan. In oranje de nieuwe bebouwing achter de Lijnbaanwinkels om de bovenverdieping te ontsluiten. In rood de aanpassing van de winkelgevels. In groen de aanpassing van de gevels die aan de expeditiestraat grensen. In donkergeel de "tweede koopgoot". In lichtgeel de verbetering van de onderdoorgangen. De driehoeken geven de nieuwe ontsluiting van de flats aan; de pijlen de aanpassing van de orientatie naar beide zijden van het blok.


In het nieuwe ontwikkelingsplan voor het Lijnbaankwartier wordt getracht dit probleem op te lossen. Er wordt een tweede voetgangersnetwerk aan het gebied toegevoegd. Dit maakt het gebied fijnmaziger, vergroot het oppervlakte aan voetgangersgebied en creëert een mogelijkheid om een gevarieerd aanbod aan winkels en andere bedrijfjes toe te voegen.
Dit tweede netwerk zal gebruik maken van de openbare ruimte waar nu in de ogen van de meeste Rotterdammers te weinig gebeurt en hierdoor als onveilig
Het toevoegen van dit tweede netwerk zal dus zowel de variatie in winkelaanbod vergroten als de openbare ruimte verlevendigen. Dit tweede netwerk zal bewust gericht zijn op een ander deel van de markt dan de hoofdwinkelesstraten. De aandacht gaat vooral uit naar B-segmentwinkels, galerieën en andere creatieve industrie, horeca, en andere kleine niet intensieve bedrijfjes. Doordat het hier gaat om een secundaire locatie kan de prijs per vierkante meter lager gehouden worden. Daarnaast gaat het hier om minimale ingrepen in de bestaande bebouwing waardoor ook de bouwkosten laag gehouden kunnen worden.

Het plan is vooral gericht op de expeditiestraten in het gebied. Inzet is om de garageboxen onder de flats om te bouwen tot bedrijfs- en winkelruimte. Hierdoor zal ook het gevelbeeld op het maaiveld verlevendigd worden. Daarnaast zullen de bovenverdiepingen die nu leegstaan vanaf de expeditiestraten ontsloten worden zodat zich hier ook bedrijfjes kunnen vestigen.

Het betekent dat door het toevoegen van een relatief klein oppervlakte aan nieuwbouw het winkelverkoopoppervlak sterk uitgebreid kan worden. Momenteel hebben de oorspronkelijke, door Van den Broek ontworpen winkels aan de Lijnbaan (zie afb. 9.28) een grondoppervlakte van 11.200 m². Ruim geschat wordt ongeveer 1/3 van de bovenverdiepingen als winkelruimte gebruikt. Dit betekent een totaal winkelverkoopoppervlak van ongeveer 15.000 m². Door de toevoeging van 1500 m² om de verdere bovenverdiepingen te ontsluiten, kan het winkelverkoopoppervlak uitgebreid worden tot wel 22.000 m². Daarnaast kan het oppervlak door het ombouwen van de garageboxen in het gebied verder vergroot worden met maximaal 1000 m².

Het stadsdeel Cool, dat bestaat uit het Lijnbaangebied en een deel van haar omgeving (zie afb. 12.5) kent een totaal winkelverkoopoppervlak van 101.262 m² en Rotterdam in zijn totaliteit kent een verkoopoppervlak van ongeveer 210.000 m². De toevoeging zou dus een niet onaanzienlijke vergroting van het verkoopoppervlak kunnen betekenen. Hierbij is het mogelijk deze vergroting geleidelijk door te voeren, omdat de conversie stapsgewijs kan plaatsvinden.

Het nieuwe netwerk kan ook in de dwarsstraten doorgevoerd worden. In dit huidige ontwerp wordt dit niet verder uitgewerkt. Een suggestie is om ook hier net als in de expeditiestraten ruimte te creëren voor B-segment winkels en andere bedrijfjes. Ook zou de openbare ruimte meer gericht kunnen worden op de voetganger. Het enige gemotoriseerde verkeer dat hier komt is expeditieverkeer en bezoekers van de parkeergarages.
Voor de verdere uitwerking van dit ontwerp wordt ingezoomd op het gebied ten oosten van de Joost Banckertsplaats. Gekeken wordt naar de bebouwing aan de Van Ghentstraat en de Lijnbaan:

Afb. 12.6: Aanpassing aan de bestaande bebouwing in het nieuwe ontwerp. In geel, de aanpassing van de gevels en het aanbrengen van (nieuwe) luifels. In oranje de nieuwe bebouwing aan de achterkant van de winkels om de bovenverdiepingen te ontsluiten. (zie Bijlage voor kaart op schaal)


Afb. 12.8: Doorsnede van het uitgewerkte gebied over twee expeditiestraten en de Lijnbaan ter hoogte van de Joost Banckertsplaats. In rood de Lijnbaan in oranje het tweede netwerk over de expeditiestraten.

12.2.2 Expeditiestraat

De expeditiestraten in het gebied werken wel, maar hebben een negatief imago. De vormgeving is vooral functioneel en er gebeurt weinig. In het nieuwe plan voor deze straten zullen beide punten aangepakt worden. Programma zal worden toegevoegd en het gevelbeeld en de openbare ruimte zal worden opgeknaapt.
Momenteel wordt er vooral in de expeditiestraten geparkeerd. Expeditieverkeer is vooral incidenteel. Met name 's ochtends ziet men hier vrachtwagens staan. Er is dus wel degelijk ruimte om hier programma toe te voegen zonder dat dit negatieve gevolgen hoeft te hebben voor het expeditieverkeer. Wel zal het nodig zijn om parkeren uit deze straten te weren. Het gaat hier om een beperkt aantal parkeerplaatsen. Gekeken moet worden of het mogelijk is deze in de parkeergarages in de omgeving op te vangen. Mogelijk kunnen de bestaande parkeergarages verder uitgebreid worden. Ook is het misschien mogelijk dat als de bouw van de "tweede Koopgoot" doorgaat hier meer plaats voor parkeren zal komen.

Door ook de expeditiestraten bij het voetgangersnetwerk te betrekken, worden dus meer mogelijkheden gecreëerd om de bovenverdiepingen te ontsluiten. De expeditiestraten zijn breed genoeg om de ontsluiting eventueel in een nieuw te bouwen deel achter de bestaande winkels te kunnen plaatsen. Dit maakt het ook mogelijk de achterkanten van de winkels op te knappen. Daarnaast is het originele ontwerp van de winkels, met zijn grid van 2,2m, uitermate geschikt om variatie in vloeroppervlak aan te brengen.

Hoe deze ontsluiting zou kunnen plaatsvinden zal hieronder visueel gedemonstreerd worden:

Afb. 12.13: Doorsnede van een winkelpand met achter (op afb. rechts) nieuwbouw.
Afb. 12.14, 12.15 en 12.16: Plattegronden van een herontwerp voor een winkelpand met aan de achterzijde nieuwbouw om de bovenverdieping van de winkel te ontsluiten. Van boven naar beneden: Kelder, begane grond en boven verdieping.
Afb. 12.17: gebruik van de winkelruimte, gezien vanaf de expeditiestraat. In oranje de winkel die vanaf de Lijnbaan wordt ontsloten, maar nog wel een achteringang heeft voor expeditieverkeer. In grijs de winkel die vanaf de expeditiestraat wordt ontsloten en die voornamelijk gebruik zal maken van de bovenverdieping.

Afb. 12.18: Model van een winkelpand met achter een nieuwbouwgedeelte om de bovenverdieping te ontsluiten. Gezien vanaf de expeditiestraat.

Afb. 12.19: Model van een winkelpand met achter een nieuwbouwgedeelte om de bovenverdieping te ontsluiten. Links het nieuwbouwgedeelte.

Daarnaast bevinden zich op maaiveldniveau in de flats die aan de expeditiestreken grenzen, garageboxen. Deze zouden ook omgebouwd kunnen worden tot bedrijfjes of winkels. Momenteel is er al één garagebox waarbinnen een bedrijfje is gehuisvest.
Het is dus mogelijk om in de expeditiestraten ruimte voor bedrijvigheid toe te voegen; zoals B-segment winkels, horeca, galerieën en andere bedrijfjes, zodat de straat meer gebruikt wordt, het voetgangersnetwerk verfijnt en de variatie in aanbod aan bedrijvigheid vergroot.

Hierbij moet wel de openbare ruimte worden aangepakt. Momenteel is deze vooral ingesteld op autoverkeer. Het is zaak het gebied zo in te richten dat het voornamelijk gericht is op voetgangers; bestemmingsverkeer wordt hier wel geduld, maar moet met de voetganger rekening houden. De bestrating zal dit aangeven.
Afb. 12.22: Impressie van de expeditiestraat volgens het nieuwe plan. Links is een mogelijkheid gecreëerd om bedrijfjes en winkels toe te voegen in de garageboxen en rechts is achter de Lijnbaanwinkels nieuwbouw geplaatst om de bovenverdiepingen te ontsluiten.

Afb. 12.23: Nog een impressie van nieuwe situatie in de expeditiestraat
Verder zullen de hoven weer vanaf expeditiestraten toegankelijk gemaakt worden. Dit maakt het ook mogelijk voor horeca om eventueel een terras aan te leggen op de binnenhoven. Ook zullen de entrees van de flats weer aan hoven gelegd worden. Zo zal ook de bedrijvigheid in de Lijnbaanhoven toenemen.


Afb. 12.25: De Joost Banckertstraat. Ter hoogte van het maaiveld hebben de aangrenzende flats bijna alleen maar blinde muren. Als de garageboxen die zich aan de andere kant van de flats bevinden aangepakt worden, kan misschien ook naar de andere zijde doorgebroken worden, zodat ze ook vanaf het Lijnbaanhof ontsloten kunnen worden. (eigen foto)

12.2.3 De visuele aantasting van de Lijnbaanwinkels

Hiervoor is al aangegeven dat de aantasting van het gevelbeeld van de winkelstraat een negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van de winkelstraat. Hier zal uitgelegd worden waar de verstoring van het gevelbeeld vandaan komt.

Afb. 12.26: Juwelier Heetman aan de Lijnbaan. Dit is de enige winkel aan de Lijnbaan die groten deels haar oorspronkelijke vormgeving heeft gehouden. Toch ziet men ook hier tekenen van ouderdom. (eigen foto)

Afb. 12.27: De Footlocker aan de Lijnbaan. Dit is een van de panden aan de Lijnbaan waar veel achterstallig onderhoud is. (eigen foto)

Scheiding tussen boven- en onderverdieping

De scheiding tussen het bovenste en onderste gedeelte van de winkels wordt steeds groter. In het originele ontwerp leek de bovenverdieping te zweven, door de teruggeplaatste rand boven de luifel. Hierdoor ontstond een ogenschijnlijk fysieke scheiding tussen de boven- en onderverdieping. De compositie was echter
gebalanceerd en doordat de boven- en onderverdieping op dezelfde manier waren vormgeven, was er wel degelijk een samenhang tussen boven en onder. Tegenwoordig is de teruggeplaatste rand opgevuld, omdat deze slechts te onderhouden was. Hierdoor is het oorspronkelijke concept ongelooflijk verwaterd en de compositie verstoord. De fysische ontkoppeling is deels verdwenen. Doordat de vormgeving boven en onder niet langer hetzelfde concept volgt, zijn onder- en bovenverdieping qua vormgeving losgekoppeld. Hierdoor ontstaat een sterke horizontale geleding en verdwijnt de verticale geleding; de bovenste delen van de winkels vormen nu samen een visueel geheel, terwijl de koppeling binnen het individuele pand haast verdwenen is. Hierdoor wordt ook de compositie en balans van het originele ontwerp verstoord. De ontkoppeling wordt nog verder versterkt doordat de scheidingslijn van ongeveer een meter boven de luifel naar de luifel zelf is verplaatst. De luifel begrenst namelijk het zicht op de bovenverdieping en vormt een band tussen boven en onder. Door de andere vormgeving boven en onder de luifel, is de scheiding nog completer. Boven en onder de luifel lijken totaal niets meer met elkaar te maken te hebben, doordat ze door de luifel in tweeën worden gesneden.

Grote eenheid in de bovenverdieping

Totale vrijheid van de onderverdieping
Het gedeelte van de winkels onder de luifel is qua vormgeving geheel vrijgegeven. Winkels mogen dit gedeelte naar eigen voorkeur vormgeven, waardoor de individuele expressie zeer groot is. De originele elementen van de vormgeving die in elk pand terugkwamen, zijn hierdoor haast verdwenen. Het complex heeft hierdoor haar kenmerkende vormgeving verloren, waardoor het niet meer duidelijk is dat het hier ooit ging om een als één geheel vormgegeven verzamelgebouw. Doordat de luifel deels het zicht op de bovenverdieping onteemt kan de bovenverdieping ook niet voor een visuele eenheid zorgen als men aan het winkelen is. Als men dus door de Lijnbaan loopt lijken de individuele panden dus niet gekoppeld.
Afb. 12.28: De Lijnbaan vlak na haar oplevering. De bovenste verdieping lijkt boven het luifel te zweven. Daarnaast is de scheiding tussen de winkelpanden nadrukkelijker aanwezig dan de ribben om de 2,2m hierdoor blijft het individuele pand herkenbaar. Ook is het dak duidelijk begrensd. (afb. van Urban Fabric (et al.) 2007, p. 53)

Afb. 12.29: De Korte Lijnbaan zoals zij nu is. De bovenverdieping lijkt niet langer te zweven. Boven het luifel is de vormgeving eentonig geworden. Doordat het verschil tussen de scheidingsrib tussen de winkelpanden en de andere ribben op 2,2m bijna volledig verdwenen is de herkenbaarheid van het individuele pand verdwenen en doet de bovengevel saai aan. Het onderste gedeelte is daarentegen vrijgegeven. Ook de dakkapitale is verdwenen, waardoor de compositie uit evenwicht lijkt. (eigen foto)
12.2.4 Winkelstraat

Hoewel de winkels nog goed functioneren, zijn hun gevels visueel niet meer zo aantrekkelijk. In dit ontwerp voor de aanpassing van het gevelbeeld is uitgegaan van de waarden van het originele ontwerp. Het is echter niet de bedoeling dit originele ontwerp weer terug te brengen. Het is een variatie op het oude idee dat binnen de huidige eisen van de maatschappij past.

In het nieuwe ontwerp komt de nadruk weer te liggen op individualiteit van het pand binnen een geheel. Dit maakt het nieuwe plan ook aantrekkelijk voor de huidige winkeliers. Zij worden grotendeels vrijgelaten in hun vormgeving. Door een paar vaste regels voor de vormgeving op te stellen wordt de eenheid van het complex echter behouden. Deze regels hebben betrekking op:

- Daklijst
- Luifel
- Scheiding tussen de individuele panden

Via deze ingrepen wordt ook getracht de balans binnen het gevelbeeld weer te herstellen. De loskoppeling tussen de gevel boven en onder de luifel wordt weer hersteld.

Hierdoor wordt een nieuw luifel over de gehele winkelstraat geplaatst. Deze luifel zal een eenduidige vormgeving krijgen en overal even breed zijn. Dit is momenteel niet het geval. De Lijnbaan kent verschillende soorten luifels met verschillende breedten, waardoor een rommelig beeld ontstaat.


De nadruk op de gridlijnen op 2,2m wordt juist minder. Zodat deze niet het hele gevelbeeld bepalen. Momenteel is hun aanwezigheid te groot. De nadruk komt in het nieuwe plan dus primair op de scheidingslijnen te liggen.

Afb. 12.30: Transparant luifel aan de Weena-zuid. (eigen foto)
Afb. 12.31: Transparant luifel aan de Beurstraverse. Eenzelfde soort ontwerp zou ook kunnen werken in het nieuwe ontwerp voor de Lijnbaanwinkels. (eigen foto)
Daarnaast wordt door het versterken van de daklijst het ontwerp weer in balans gebracht en het aan de bovenkant weer begrensd. Momenteel mist het ontwerp een bindende kracht om het complex in haar totaliteit bij elkaar te houden en te omlijsten. De sterker aangezette daklijst kan hier voor gaan zorgen.

**Inspiratie in het originele ontwerp**

In het ontwerp voor de aanpassing van de Lijnbaanwinkels wordt terug gegrepen op de oorspronkelijke ideeën van Van den Broek voor de Lijnbaanwinkels. Zoals in hoofdstuk 2.2.6 duidelijk wordt, zocht Van den Broek naar een manier om tot een gevelbeeld te komen dat zowel één geheel vormde als de mogelijkheid tot individuele vrijheid gaf. Dit bereikte hij door een duidelijk frame vast te leggen van daklijst en ribben, waarbinnen de vormgeving van het individuele pand enigszins vrij was. (zie afb. 2.31)

In de uiteindelijke uitvoering van de Lijnbaan is dit deels verdwenen. De eenheid wordt niet langer verkregen door enkele vaste elementen, maar door de totale vormgeving van de bovengevel. Dit beperkt de individuele vrijheid. En waar de individuele vrijheid groot is, namelijk in de gevel onder de luifel, is geen enkel vast element meer te herkennen.

In het herontwerp voor de Lijnbaanwinkels wordt het originele idee van Van den Broek weer opgepakt. Er wordt weer eenheid en vrijheid gecreëerd door enkele elementen vast te leggen. Zo wordt de daklijst en de ribben tussen de individuele panden weer sterker aangezet. Ook de luifel wordt weer een eenheid. Zo ontstaat er weer een framwerk waarbinnen veel vrijheid mogelijk is in de vormgeving van het individuele pand, terwijl het complex toch als een geheel vormgegeven blijft.
Afb. 12.34, 12.35 en 12.36: Van links naar rechts: Impressie van het Lijnbaancomplex vlak na oplevering, in haar huidige situatie en volgens het nieuwe plan. In donkergruis de hoofdstructuur, in lichtgruis de secundaire structuur. Vlak na oplevering kende het complex een duidelijk structuur en was het individuele pand duidelijk herkenbaar. In de huidige situatie is dat niet meer zo; de hierarchie in de structuur is verdwenen en het dak is niet langer begrensd. De compositie is uit balans. In het nieuwe plan krijgt het complex weer een duidelijk structuur. Het individuele pand wordt weer herkenbaar. De ribben om de 2,2m worden minder dwingend. Daarnaast wordt de koppeling tussen de boven- en onderverdieping versterkt door de scheidingsribben over de volledige hoogte van de gevel door te trekken. Ook wordt de dakbegrenzing sterker aangezet.

Afb. 12.37: Impressie van de huidige situatie op de Lijnbaan. Er is een sterk onderscheid tussen onder en boven het luitel. Boven het luitel is er een grote eenheid en onder het luitel juist een grote vrijheid.

Afb. 12.38: Als de grote eenheid van de bovenverdieping ook onder het luitel zou worden doorgevoerd, zou er een zeer monotoom beeld ontstaan.

Afb. 12.39: Als de vrijheid van onder de luitel ook boven de luitel zou worden doorgevoerd, zou er een zeer chaotisch, onzamenhangend beeld ontstaan.

Afb. 12.40: Door de hoofdstructuur van de constructie te benadrukken en het individuele pand binnen bepaalde grenzen vrij te laten, ontstaat een coherent geheel dat toch ruimte laat voor individuele expressie.

Afb. 12.41: Voorafzicht van een mogelijk gevelbeeld. Grote vrijheid is mogelijk binnen de hoofdstructuur van de bebouwing. Door echter regels te stellen aan het materiaalgebruik (bijvoorbeeld kleur-schakeringen) kan voorkomen worden dat het geheel te bond wordt.
Afb. 12.42: Een model van de huidige situatie op de Lijnbaan. De monotomie van de bovengevel is duidelijk zichtbaar net als de onvoldoende begrenzing van de boengevel. Ook is te zien dat de luifel verschillende breedtes kent, waardoor zij chaotisch aandoet.

Afb. 12.43: Een model van de Lijnbaan volgens het nieuwe plan. De begrenzing van het dak is steviger aangezet, net als de scheidingsribben tussen de individuele winkels. Doordat het aantal ribben is gereduceerd is het beeld minder monotoom. Toch is deze dragende structuur krachtig genoeg om van het complex een geheel te maken. Daarnaast is een uniform luifel aangebracht.
Afb. 12.44: Het nieuwe luifel is deels transparant, waardoor het contact met de bovenverdieping bewaard blijft. Daardoor de ribben op de scheidinglijnen tussen de panden van onder tot boven doorloopen wordt de koppeling tussen onder en boven nog verder versterkt.

Afb. 12.45: De aankleding van het individuele pand wordt gedeeltelijk vrij gegeven. De ribben om de 2,2m zijn niet meer bindend in de vormgeving. De ordende structuur van dit grid kan ook op andere manieren worden doorgevoerd, zodat het ritme niet verloren gaat, maar wel minder overheersend wordt. Daarnaast kunnen ook andere regels ingevoerd worden om de algemene aantrekkelijkheid van de Lijnbaan te waarborgen. Zo zouden er regels kunnen komen voor reclameuitingen en kleurgebruik.
Afb. 12.46: Model van een winkelpand gezien vanaf de Lijnbaan.
Voetnoten en bronnen


Voetnoten

1 Zoals ook blijkt na de verwoesting van de binnenstad in de Tweede Wereldoorlog. Hierover meer in volgende deel hoofdstukken.

2 Zoals blijkt uit de volgende citaten: "Het centrum was letterlijk leeggezogen: van woonplaats was het een werkplaats geworden. Ook de verankerde sociale structuur van de stad droeg bij aan de verminderde zeggingskracht van de binnenstad als gemeenschappelijk centrum." (Aarts (ed.), 1995 (w)) en "Het [centrum is] zoekgeraakt te midden van de huizenzee, die eromheen is gegroeid. Het speelde ook in de voorstelling van het merendeel der Rotterdammers nauwelijks meer een rol. Men zag het complex, dat Rotterdam heette, niet meer vanuit de oude stads driehoek." (Jacobsen, R., 1951, lezing voor de Rotary Club Rotterdam, nr. 303, Rotterdam) geciteerd uit (Aarts (ed.), 1995, p.78)

3 Uit (Laar, 2000) die zijn informatie heeft uit (Ott, L., 1967, Naar wijder horizon. Vijftig jaar Volksuniversiteit te Rotterdam

4 Citaat gevonden in (Aarts (ed.), 1995) maar wordt daarin toegeschreven aan (Stroman, B., 1938, De Culturele bezinning van een havenstad, De Maastunnel, pp. 173-174)


6 Citaat gevonden in (Aarts (ed.), 1995) maar wordt daarin toegeschreven aan (S.Z., Lelijk Rotterdam; strijd tegen conservatisme en wansmaak, De Groene Amsterdammer 16-1-1937)

7 Dit blijkt onder meer uit de volgende zinnen: 
"[De Coolsingel werd tot boulevard] daartoe werd een gehele van oorsprong middeleeuwse volkswijk in een keer afgebroken." (Aarts (ed.), 1995 (w)) En: 
"De Jongh's stadhuisplan was een daad van agressie tegen het oude centrum, dat door het vertrek van het bestuurlijke apparaat een belangrijke aderlating zou ondergaan." (Aarts (ed.), 1995, p. 69) En: 
"Het Schielandhuis, het stadhuis en Plan C: gebouwen die kort daarvoor nog tot de trots van Rotterdam behoorden, was men nu bereid af te breken om ruimte te scheppen voor het autoverkeer." (Aarts (ed.), 1995, p. 75) En: 
"Toen Rotterdam aan het einde van de jaren zestig van de negentiende eeuw aarzelend toestond dat de Rijksspoorwegen een luchtspoor aanlegden dwars door het oude centrum van de stad, waarbij de Binnenrotte gedempt moest worden, gaf de stad al aan bereid te zijn haar eigen geschiedenis uit te wissen. Gedurende de eerste vier decennia van de twintigste eeuw brak men hele wijken af om grootschalige gebouwen als het Raadhuis, Postkantoor en Beurs te bouwen en om grote straten als de Meent door te breken" (Vanstiphout, 2005, p. 132-3)

8 Zoals blijkt uit het volgende citaat: "Ook de Rotterdammers zelf oordeelden destijds niet zo positief over hun binnenstad. Men had een zwak voor de schilderachtigheid van de smalle grachten en vooral voor de ruim aangelegde waterstad. Monumenten zoals het Schielandhuis, de Laurenskerk en de Delftse Poort werden gekoesterd en gerestaureerd. Maar voor het overige schaamde men zich voor de bouvvallige en armoedige behuizingen in de binnenstad [...] Protesten tegen het verdwijnen van stadsschoon waren in de minderheid. De
pittorese kwaliteit van de kleine grachtjes woog niet op tegen het verdwijnen van het stinkende water en de aanwinst van verbeterde verkeerswegen. Zo werd stapje voor stapje de gehele stadsdriehoek afgebroken." (Aarts (ed.), 1995, p. 68)

De secretaris-generaal stelt dat het "onbegonnen werk is tenmidden van de algemene ruine enkele gebouwen in stand te houden. Er moet een nieuwe stad komen en men binde den nieuwe stedenbouwer niet aan bestaande gebouwen" (E. Roelofsz, 1989, De frustratie van een droom, de wederopbouw van de in Mei 1940 verwoeste delen van de binnenstad, Kralingen en het noordereiland van Rotterdam 1940-1950, Rotterdam, p. 19) geciteerd uit (Vanstiphout, 2005, p. 124)

Het gaat hier om de puinschrijvers. Een groep schrijvers rond Ben Stroman die de verwoesting van Rotterdam door middel van kunst probeerde te verwerken


Dit blijkt uit de notulen van de vergadering van de commissie Wederopbouwproblemen op 27-10-1942: "Opgemerkt wordt, dat tot nu toe ingezonden plannen bepaald onbevredigend zijn" (Gemeentearchief Rotterdam, 298/158)

Dit wordt besproken op een vergadering van de commissie Wederopbouwproblemen op 27-11-1946: "[De stand van de hedendaagsche architectuur] is bepaald niet bemoedigend, niet hoopgevend; de architectuur staat niet op een hoog niveau." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/158)

Voor informatie over de wederopbouw van Middelburg is uitsluitend (Bosma (ed.), 1988) gebruikt. De focus van dit onderzoek ligt op Rotterdam en de wederopbouwgesciedenis van Middelburg is vooral als contrast gebruikt, om aan te geven dat de reactie op verwoesting in elk geval uniek is en afhankelijk van specifieke omstandigheden.


Citaat uit de tekst van een lezing die Witteveen op 01-09-41 gaf over de wederopbouw van Rotterdam: "De vraag was nu: mogen wij het verleden geheel negeeren en zoo niet, welke beginselen zullen dan rijchtsnoer moeten zijn bij het ontwerpen van een nieuwe stad?"
"Hoe meer wij over deze vraag nadachten, hoe meer wij ons aan handen en voeten gebonden achten. Oogenschijnlijk een groote bewegingsvrijheid, in werkelijkheid een verassende gebondenheid. Immers zal de nieuwe stadskern een zekere verwantschap toonen aan de historisch gegroeide, dan zal het typisch Rotterdamsche – waaraan de Rotterdamer zoo zeer is gehecht – moeten worden hergeven. In dezen gedachtengang ligt opgesloten, dat men zich bij het opmaken van het nieuwe stadsplan steeds de karakteristieke elementen voor ogen moet houden, welke de wezenlijke waarde der stad hebben uitgemaakt." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/317) Later in de tekst noemt Witteveen de grondvorm een van deze karakteristieke elementen.

Zoals ook blijkt uit het volgende citaat uit krantenartikel uit 1941 die de tentoonstelling van de maquette van plan Witteveen in 1941 bespreekt: "Dat dit plan eenerzijds rekening zal houden met bestaande toestanden, anderzijds zal gericht zijn op de verwezenlijking van veel, dat vroeger uit stedebouwkundig oogpunt meer wenselijk dan mogelijk was, ligt voor de hand" (Gemeentearchief Rotterdam, 298/319) In een ander artikel wordt gesteld dat Witteveen heeft gezegd dat "hij heeft gemeend een plan te ontwerpen, waarbij de nieuwe binnenstad hetzelfde karakter zal hebben als vroeger." (Gemeentearchief Rotterdam, 298/319) Een van de belangrijkste karakteristieken van de Rotterdamse binnenstad was de stadsdriehoek: "Witteveen zag [de stadsdriehoek] als een wezenlijke karakteristiek van het centrum, als een onantastbare genetische eigenschap." (Aarts (ed.), 1995, p. 94)


Wagenaar citeert hier: (Het nieuwe hart van Rotterdam Toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam, Rotterdam 1946, p. 8)


Zoals ook naar voren komt in het volgende citaat: "Wij zijn het verplicht aan ons zelf en aan de toekomst, om voor al wat wij scheppen de volmaksthe, doeltreffendste, karakteristiekste vorm te zoeken, ten einde het leven van vandaag, nu het eenmaal met geweld en tegen onze wil bevrijd is geworden van de boeien van het verleden, thans ook de volle voordelen van die vrijheid te gunnen." (Het nieuwe hart van Rotterdam, Toelichting op het basisplan voor den herbouw van de binnenstad van Rotterdam, Rotterdam 1946, p. 10) geciteerd uit (Wagenaar, 1992, pp. 266)

Zoals blijkt uit het volgende citaat: "Naarmate men vijver kwam te staan van de herinnering aan het beeld, dat verloren ging, kwam evenwel gaandeweg de
overtuiging op, dat ook de richting, waarin de vorm voor de nieuwe stad zou moeten worden gezocht, een andere zou moeten zijn. De mogelijkheid om het plan naderhand in deze zin te wijzigen, is intusschen aanmerkelijk beperkt door vele elementen welke inmiddels reeds op basis van het aanvankelijke ontwerp tot uitvoering waren gekomen en welke zooveel mogelijk gehandhaafd dienden te worden.

Het onderscheid tusschen het stadsplan in zijn aanvankelijke en dat in zijn huidige gedaante is derhalve primair daarin gelegen, dat het eerste bedoeld te zijn - zij het ook zeer vergaande - correctie op den toestand vóór den ramp, terwijl het laatste een zoo goed mogelijke grondslag zoekt te vormen voor de toekomst.” Geciteerd uit een brief van Burgemeester en Wethouder Oud en Smeding aan den tijdelijken Gemeenteraad uit 29 maart 1946 (volgn. 37 litt. A. O.W. no. 7365 Stadsplan pp. 101-134) (Gemeentearchief Rotterdam, 298/325)

Dit is citaat uit de Notulen van de vergadering van de Commissie Wederopbouw problemen van de Rotterdamsche Commissie der Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland, op 27 November 1946. No. S. 14248. D. 110-1946 (Gemeentearchief Rotterdam, 298/158) Hier is ook een uitgebreider citaat uit de notulen weergegeven, zodat de context duidelijker wordt:

“Ir. Van den Broek geeft als zijn meening te kennen, dat de proeven van architectuur, die hier ter tafel liggen, naar den geest dateeren uit den tijd van 1940-1943, en geheel passen in het voormalige plan-Witteveen, dat aan de stad en de individuële bewoners wilde teruggeven wat zij hadden gehad, zij het verbeterd en bijgeschaafd. In dien gedachtengang paste individuële opbouw van kleine eenheden. De hier vertoonde vormenspraak is die van het begin van den oorlog, toen veelvuldig de stelling werd gehoord, dat Holland in baksteen bouwt en dat iets moderns als de Beurs geen plaats meer zou kunnen vinden! Zoo leven we nu niet meer.

Af deze plannen hebben nog geen rekening gehouden met wat wij nu als de ontwikkeling zijn gaan zien. Spreker ziet een groot belang in het opnieuw in het oog vatten van den bouw, uitgaande van het gezichtspunt van het te bouwen object zelf. Er zijn verschillende realistische gegevens, waarmede de architecten rekening hebben te houden, als daar zijn het vraagstuk van de huurders, van de mensen die alleen het eigen gedeelte van een pand willen bouwen, de collectieve groepeering. Deze mogelijkheden moeten een eigen vorm krijgen. Ook het basisplan houdt naar sprekers oordeel nog te zeer vast aan oude reserveeringen. Een en ander moet opnieuw worden bezien naar de realiteit van den toekomstigen bouw in deze tijd, waarin veel meer aan de vorming van het stadsplan zal moeten worden gedaan dan in architectenkringen in het algemeen als juist wordt gevoeld. Daarover zal nog een hartig woordje moeten worden gesproken.

Wanneer de architecten zoo voor een geheel andere opgaaf worden gesteld, is er een kans, dat er nog iets beters uit de bus komt dan de ter tafel gebrachte plannen, welke nog onder de biologie van de antieke denkbeelden staan. Er kan uit de architecten weliswaar niet meer komen dan erin zit, maar wellicht kan een andere opgaaf hen inspireren tot andere vormen. Ook de "straatwand" dateert nog uit den tijd van Witteveen: wij moeten Rotterdam veel meer gaan zien als een stad van gebouwen. Spreker hoopt, dat de reële opgaaf, waarvoor wij staan en die naar den vorm nog moet worden verwerkt, tot betere architectonische vormen zal voeren, welke Rotterdam waardig zijn.

[Van Traa reageert hierop:] Eenerzijds wil men den bouw stimuleeren, anderzijds wil men alles opnieuw gaan bezien. Maar wie betaalt dat? Er ontwikkelt zich over dit punt een levendig debat tusschen de heeren Van den Broek en Van Traa, waarbij de eerste vurig pleit voor het opnieuw bestudeeren van de geheelen opbouw, terwijl Ir. Van Traa de directe behoeften van het oogenblik, zoals hij deze kent, zoo wil verwerken, dat daarvoor de medewerking
van de opdrachtgevers kan worden verkregen, dat wil zeggen zoo dat het dezen voorderlijker uitkomt."


26 Na de wijziging van het stadsplan in 1947, vond er in 1948 nog een verdere wijziging van het stadsplan plaats. Het ging hier om een aanpassing van het zuidelijke deel van het plan. Deze wijziging werd in juli 1948 voorgesteld en in februari 1949 aangenomen. (Gemeentearchief Rotterdam 465.01/223)

27 Verder werd ook gesproken over de aansluiting van het Lijnbaankwartier op haar omgeving (die door sommigen als onvoldoende werd gezien), de verkeersstromen door het gebied en de parkeermogelijkheden. Deze onderwerpen hadden echter niet de prioriteit; zij werden genoemd, maar over oplossingen werd niet echt gesproken.

28 Dit citaat komt uit de Notulen van de vergadering van de Commissie Wederopbouw problemen. Voor volledige bron en uitgebreider citaat zie voetnoot 24.

29 Vanstiphout citeert hier uit (Broek, J.H. van den, Bouwvormen in de binnenstad, 1946, werknummer 749, OpRo, Archief Van den Broek & Bakema, Nederlands Architectuurinstituut)

30 Wagenaar citeert hier uit (Rotterdam, Bedrijfsarchief Van Nelle, Broek, J.H. van den, 1946, Bouwvormen in de Binnenstad, december 1946). Dit is hetzelfde werk dat Vanstiphout citeert in voetnoot 29. De volledige bronvermelding van dit werk verschilt per geraadpleegde auteur, aangezien het werk in verschillende archieven voorkomt.

31 Zoals gesteld wordt in (Gemeente Rotterdam, 2007(b), pp. 68-9). Dit blijkt ook uit het volgende citaat uit de Stadsvisie: "Het Rotterdamse monumentenbeleid was vooral gericht op het restaureren van afzonderlijke monumenten. Nu is de inzet om de monumenten en het overige cultureel erfgoed meer te gebruiken voor gebiedsontwikkeling, waarbij de cultuurhistorische waarde geen defensief instrument is. Deze waarde dient juist als inspiratiebron en drager voor gewenste ontwikkelingen." (Gemeente Rotterdam, 2007(b), p. 68)

32 Deze aandacht voor historie komt onder meer naar voren in de plannen voor de Kop van Zuid: "Bij alle voorbereidingen staan niet alleen kwaliteit en ambitie centraal, maar is waar mogelijk de historie van het gebied behouden. De vennen en pakhuisen zijn gerenoveerd tot 21ste-eeuwse design woon- en werklocaties. Maar ook is bijvoorbeeld de kademuur van de Entrepothaven geheel gerestaureerd aan de hand van de originele tekeningen. [...] Ook is bij het woonrijp maken van de bouwlocaties de authentieke bestrating van de enorme havenkeien opgenomen. Op de Kop van Zuid kom je ze nu als sierbestrating tegen. [...] Zelfs een niet meer in gebruik zijnde brug over de Zalmhaven, krijgt een nieuwe bestemming als Lodewijk Pincoff'sbrug over de Binnenhaven." (Keers (ed.), ?, p. 16) En ook bij de plannen voor de Lijnbaan wordt steeds op historische waarde gewezen (zie volgende hoofdstukken)

33 De tekst van deze lezing werd in 1987 in Architect thema gepubliceerd (Taverne, 1987).

34 De volgende informatie is hierover gevonden op de website van dS+V van de gemeente Rotterdam (www.wonen.rotterdam.nl/onthuis229.dws?goto=21263588&style=1709) op 09-09-2008: "Philips Pensioenfonds heeft zijn vastgoed verkocht. Vestia is de nieuwe eigenaar van het complex aan de Jan Evertsenplaats. Het vastgoed aan de Crispijnstraat / Van Bijlandtplaats is in maart aan Dela Vastgoed B.V. verkocht."

35 Een deel van het rapport komt qua onderwerp overeen met wat in deel twee van deze scriptie besproken is. Het rapport verscheen echter pas toen het onderzoek in dit afstudeerproject al bijna voltooid was. Lijnbaan, een cultuurhistorisch kader voor transformatie is dan ook verder niet gebruikt bij deze scriptie. Voor de volledigheid van deze studie moet dit rapport echter wel genoemd worden.
Een van de meningen over hoe men met de historische waarde van de Lijnbaan moet omgaan is hier te vinden: Robert Remijnse zegt op 06-01-2007: “Stedenbouwkundig gezien is het absurd dat in de kern van een moderne metropool een enorm aaneengesloten stuk grond gevuld is met zulke verouderde bebouwing. De Lijnbaanflats vloeken met al het glas en glimmende gevels eromheen, en in de Lijnbaan voel ik me in een donkere goot waar iedereen gehaast in de weinig gevarieerde winkels banjert. Hier liggen echt veel kansen om de binnenstad tot een attractie te maken waar heel Nederland van gaat genieten [...]” (Gemeente Rotterdam, 2006(c), thema 4)

Dit citaat is gevonden op de website van dS+V van de gemeente Rotterdam (www.wonen.rotterdam.nl/smartsite229.dws?goto=2126358&style=1709) op 01-02-2009. Dit is dezelfde pagina als die in voetnoot 34 • De inhoud van deze pagina is echter wel veranderd sinds toen (09-09-2008). Inmiddels staat er het volgende over de mogelijke nieuwe plannen: “De gemeente heeft samen met de vastgoed eigenaren Vestia en Amvest de afgelopen periode gewerkt aan twee varianten voor de herontwikkeling van de Lijnbaanhoven. Dit gebeurt voor de Jan Evertsenplaats, Joost Bankertsplaats en in een later stadium voor de hoek van de Lijnbaan met de Kruiskade. Bij de varianten die nu in onderzoek zijn, gaat het om een behoudvariant en een gedeeltelijke sloop/nieuwbouwvariant. De behoudvariant gaat uit van behoud van de Lijnbaanflats en het toevoegen van nieuwbouw. In de gedeeltelijke sloop/nieuwbouwvariant wordt een deel van de Lijnbaanflats vervangen door nieuwbouw. In beide varianten verbetert de kwaliteit van de expeditiestraten, kunnen de winkels uitbreiden, worden bestaande woningen gerenoveerd en blijven de groene hoven behouden. In de genoemde varianten besteden gemeente en vastgoed eigenaren zorgvuldig aandacht aan de sociale belangen van bewoners.” Het is onduidelijk wanneer deze tekst geplaatst is en wat de huidige status van deze plannen is.

Zoals ook uit de volgende reactie van Roland op 24-12-2006 blijkt: "De historie zelf is waardevol, de gebouwen zelf alles behalve. Monumenten durf ik ze niet te noemen. Er stonden monumenten maar die zijn helaas vernietigd. Zet er nieuwe monumenten voor in de plaats die weer het behouden waar zijn. Misschien kan er nog enige inspiratie uit vooroorlogse architectuur gehaald worden. De huidige bouwwerken zie ik liefst zo snel mogelijk tegen de vlakte gaan.” (Gemeente Rotterdam, 2006(c), thema 4)

Per straat bekeken zijn de verhoudingen als volgt: Lijnbaan 1: 2,4; Korte Lijnbaan 1:1,6; Flats van 40m 1: 2,6; Flats van 31m 1: 2,1 tot 2,25; K. Doormanstraat 1: 2,25 tot 2,7; Stadhuisplein 1: 2 tot 2,4; Kruiskade à 1: 1,5 tot 2,3; West Blaak 1: 2,7

Per straat bekeken zijn de verhoudingen als volgt: Weena zuid 1: 0,3 tot 0,7; Aert van Nesstraat 1: 0,4 tot 0,8

Een verdere verdieping in de resultaten toont dat 55% van de ondervraagde het eens was met de stelling dat "expeditie straten akelige plekken zijn". De rest had geen mening of was neutraal. Wat verder opviel was dat de mensen die van buiten Rotterdam kwamen het minder vaak eens waren met de stelling dan de mensen die wel uit Rotterdam kwamen. (52% om 56%) Dit zou misschien kunnen aanduiden dat mensen die minder bekend zijn met de stad, minder bewust zijn van de expeditiestraten.

De volgende winkels werden ingepland toen de plannen voor de Lijnbaan werden gemaakt:
Op de noordelijke zijde van de Korte Lijnbaan (van west naar oost):
Op de zuidelijke zijde van de Korte Lijnbaan (van west naar oost):
Op de westelijke zijde van de Lijnbaan (van noord naar zuid):

Op de oostelijke zijde van de Lijnbaan (van noord naar zuid):

Op de website van Rijken & de Lange is het volgende citaat te vinden: "1987: De familie Rijken, die door de aandelenoverdracht geen belangen meer heeft in het bedrijf wil het bedrijfspand aan de Korte Lijnbaan 28 (dat nog wel eigendom is van de familie) verkopen. Rijken & de Lange is door economische teruggang in de pianobranche niet in staat het pand te kopen en verhuist op 1 april 1987 naar een goedkopere locatie aan de Coolsingel 141 in Rotterdam."

 Dit blijkt ook uit het volgende citaat: "Voor het grootste deel zijn de flats nog origineel en zijn ze in goede staat. De kwaliteit ervan bestaat zowel uit hun architectonische vormgeving als uit de woonkwaliteit van de flats, die volgens het idee van comfort uit de jaren vijftig zijn gebouwd, met veel uitzicht en licht, een ongeëvenaarde oriëntatie op de skyline van de stad. Die kwaliteit wordt ook door de bewoners zeer gewaardeerd, te oordelen naar het feit dat meer dan de helft bestaat uit ouderen die al decennia hier wonen, soms vanaf het begin; de andere helft bestaat uit jongeren, veelal ontwerpers en architecten, die juist de stedelijke kwaliteit van de flats en de plek waarderen. Nog steeds bestaan er wachtlijsten voor deze appartementen!" (Crimson, 2004, p. 68)

 Zoals in het volgende citaat naar voren komt: "Het Lijnbaankwartier is, afgaande op omzetcijfers, een zeer goed functionerend winkelgebied. Het gebied heeft een bovenregionale verzorgingsfunctie en trekt veel bezoekers van buiten Rotterdam. De huurprijzen liggen op een hoog niveau en de wekelijkse koopzondag is populair." (Gemeente Rotterdam, 2006(b) p. 29-31)


Bronnen
Aarts, M. (ed.), 1995, Vijftig jaar wederopbouw Rotterdam : een geschiedenis van toekomstvisies, Uitgeverij 010, Rotterdam
Baeten, J.P., 1995, Een telefooncel op de Lijnbaan; de traditie van een architectenbureau, NAI Uitgevers, Rotterdam
Blijstra, R., 1965, Rotterdam, stad in beweging, N.V. De Arbeiderspers, Amsterdam
Boer, M. de, 1988, De nieuwe Lijnbaan: een rehabilitatieplan, Archis, november 1988, nr. 11, p. 6

Bosma, K. (ed.), 1988, Architectuur en stedebouw in oorlogstijd; de wederopbouw van Middelburg 1940-1948, Uitgeverij de Hef, Rotterdam


Colenbrander, B., 2005, Frans van Gool: Leven en werk, NAI Uitgevers, Rotterdam

Crimson Architectural Historians, 1995, Massa en weerstand; De weder-opbouw van het centrum in het interbellum (gezien op 10-09-2008 op www.crimsonweb.org/spip.php?article15)


Gemeente Rotterdam (dS+V), 2004, Sense of Place; atlas van de culturele ecologie van Rotterdam, Gemeente Rotterdam, dS+V, Rotterdam

Gemeente Rotterdam (dS+V), 2006(a), Masterplan Lijnbaanhoven (gedownload op 19-03-2007 via www.rotterdam.nl/smartsite1144.dws?goto=2138329&channel=1013&substyle=)


Gemeente Rotterdam, 2006(c), Website Lijnbaanhoven Digidebat (Gezien op 28-11-2008 via www.lijnbaanhoven.nl)

Gemeente Rotterdam, 2007(a), Reactiedocument Masterplan Lijnbaanhoven, Gemeente Rotterdam, Rotterdam

Gemeente Rotterdam (dS+V, OBR i.s.m. JOS, SenR, dKC, GW, DCMR), 2007(b), Stadsvisie Rotterdam; ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangssummer 298, bestandsdeel 136, Stukken met betrekking tot het rapport van mr P.H.M. Hoogenbergen over de toekomstige herbouw van Rotterdam, 1943-1944 (ingezien maart 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangssummer 298, bestandsdeel 137, Nota van architect Van der Steur, waarin hij het gewijzigde wederopbouwplan becommentarieert, 1945 (ingezien maart 2008)
Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 158, *stukken m.b.t. de Architectencommissie, 1941-1946* (ingezien september 2007 & maart 2007)


Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 273, *Stukken met betrekking tot de Dienst voor de uitvoering van den wederopbouw van Rotterdam (DIWERO), 1946-1950* (ingezien april 2008)


Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 291, *Tekeningen met het kenmerk 11 C/1, ontwerpleinen; ontwerpen 1940-1941* (ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 292, *Tekeningen met het kenmerk 11 C/1, ontwerpleinen; Ontwerp Centrum* (ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 298, *Tekeningen met het kenmerk 11 C/2, ontwerpplannen, goedgekeurd door de minister; ontwerpen 1940-1941* (ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 317, *stukken met betrekking tot lezingen over de (plannen tot) wederopbouw van Rotterdam, 1940-1945* (ingezien juli 2007)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 319, *kranteknipsels met betrekking tot de tentoongestelde maquette van het plan-Witteveen, 1941* (ingezien juli 2007)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO), toegangsnummer 298, bestandsdeel 325, *'Gedrukte Stukken' en notulen van de Gemeenteraad met betrekking tot het wederopbouwplan, 1946-1948; nota van Toelichting bij het gewijzigde plan voor de herbouw van de Coolsingel* (ingezien april 2008)
Gemeentearchief Rotterdam, Archief Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO),
toegangsnummer 298, bestandsdeel 328, Tekst van lezing door ir. D. Joosten over
stedebouwkundige en wederopbouwproblemen, 1949 (ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Gemeentesecretarie Rotterdam afdeling
Algemene Zaken (NSA), toegangsnummer 444.02, bestandsdeel 210 (1946), 211
Handelingen van de gemeenteraad van Rotterdam, officieel verslag van de
vergaderingen van de gemeenteraad met doorlopende lijst van ingekomen stukken
(ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Gemeentesecretarie Rotterdam afdeling
Algemene Zaken (NSA), toegangsnummer 444.02, bestandsdeel 259, Verzameling
der gedrukte stukken behorende bij de Handelingen van de gemeenteraad, 1947
(ingezien mei 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Gemeentesecretarie Rotterdam afdeling
Openbare Werken, toegangsnummer 465.01, bestandsdeel 223, Wijziging basisplan
voor deel ten westen Coolingsel ter weerszijden van de Binnenweg, 1948 (ingezien
april 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Archief Gemeentesecretarie Rotterdam afdeling
Openbare Werken, toegangsnummer 465.01, bestandsdeel 224, Wijziging basisplan
voor deel ten westen Coolingsel, omg. Schielandshuis Westersingel, 1947 (ingezien
april 2008)

Gemeentearchief Rotterdam, Online beeldcatalogus van het Gemeentearchief
Rotterdam (gezien op www.gemeentearchief.rotterdam.nl/content/index.php?
option=com_content&task=view&id=86&Itemid=147)


Hooydonk, E. van; Verhoeven, P., 2007, The Ports Portable; a cultural travel guide
to the port cities of Antwerp, Hamburg & Rotterdam, Pandora Publishers, Leuven

Jonge, A.D. de; Wolff, M.D. de (ed.), 1993, De Rotterdamse cultuur in elf spiegels,
Uitgeverij 010, Rotterdam

Keers (ed.), ?, Kop Van Zuid Rotterdam; Historie, (gedownload op 29-11-2008 via:
www.kopvanzuid.info/download/historie.pdf)

Laar, P. van de, 2000, Stad van Formaat; geschiedenis van Rotterdam in de
negentiende en twintigste eeuw, Uitgeverij Waanders b.v., Zwolle

Ministerie van onderwijs, cultuur en wetenschap (OCW), website, ?, Moderniserind
Monumentenzorg (gezien op 30-01-2008 op www.minocw.nl)

Multi Vastgoed bv, 2007, Persbericht: Multi Vastgoed ontwikkelt in samenwerking
met abn amro tweede " Koopgoot" in Rotterdam, 16-10-2007 (gedownload op 01-
04-2008 via www.multivastgoed.nl/web/nederland.nsf)

van Mumfords artikel in The New Yorker, 12-10-1957)

Museum Boymans van Beuningen, 1961, Bouwen voor een open samenleving;
Brinkman, Brinkman, Van der Vlugt, Van den Broek, Bakema, Museum Boymans
van Beuningen, Rotterdam

NAI Archief, Rotterdam, Archief Architectenbureau Van den Broek en Bakema 1924-
1984, Code BROX, inventarisnummer 907t1, 907t3, tekeningen Winkelcentrum
"Lijnbaan" (ingezien op 14-05-2008)

NAI Archief, Rotterdam, Archief Architectenbureau Van den Broek en Bakema 1924-
1984, Code BROX, inventarisnummer bs907, bestek Winkelcentrum "Lijnbaan"
(ingezien op 14-05-2008)


NAi Archief, Rotterdam, Archief Architectenbureau Van den Broek en Bakema 1924-1984, Code BROX, inventarisnummer (r89)907r1, rolmap Winkelcentrum “Lijnbaan” (ingezien op 14-05-2008)


Palmboom, F., 1995 (herziene druk), Rotterdam, verstedelijkt landschap, Uitgeverij 010, Rotterdam (1e druk 1987)

Provoost, M., 1996, Asphalt; Automobiliteit in de Rotterdamse stedebouw, Uitgeverij 010, Rotterdam


Van Rijken & de Lange website, ?, Een Lange en Rijke historie; De geschiedenis van Rijken & de Lange (gezien op 05-02-2009 op www.rijkenendelange.nl/index.php?paginaid=15)

Vanstiphout, W., 2005, Maak Een stad: Rotterdam en de architectuur van J.H. Van den Broek, Uitgeverij 010, Rotterdam

Wagenaar, C., 1992, Welvaartsstad in wording; De wederopbouw van Rotterdam 1940-1952, Nai uitgevers, Rotterdam

Wentholt, R., 1968, De binnenstadsbeleving en Rotterdam, Ad. Donker, Rotterdam
Algemene conclusies

In dit afstudeerverslag is vanuit de ontstaansgeschiedenis van de Lijnbaan naar haar huidige situatie gekeken. Hierdoor is de erfgoedwaarde van het gebied niet enkel als een aspect genomen waar rekening mee moet worden gehouden bij de herontwikkeling van het gebied, maar juist als uitgangspunt voor deze herontwikkeling. De geschiedenis van het complex geeft aanknopingspunten voor hoe de huidige problemen opgelost kunnen worden. Hierdoor is het mogelijk het conflict dat vaak ontstaat tussen behoud en ontwikkeling te voorkomen. Een conflict dat wel ontstaan is in de recente plannen van de gemeente; door het verhelpen van de problemen die in het gebied spelen en het behouden van de historische waarde van de Lijnbaan als twee losse onderdelen te zien, gaan zij met elkaar concurreren.

Dit afstudeeronderzoek stelt een andere houding tot het jonge erfgoed van de Lijnbaan voor, waarbij de praktische problemen in het gebied en de historische waarde van het gebied beide uit de geschiedenis van het ontwerp worden verklaard. De problemen die zich met betrekking tot het functioneren van het erfgoed voordoen komen net als de erfgoedwaarde van het ontwerp voort uit het ontstaan van het originele ontwerp en zijn ontwikkeling door de tijd heen. Dit is vooral aan de orde bij jong erfgoed. Het oudere erfgoed heeft vaak honderden jaren overheerst zonder specifieke conservatie. Hierdoor is het getest op bruikbaarheid, waarde en aantrekkelijkheid. Gebouwen die niet functioneerden of als lelijk werden beschouwd verdwenen of werden aangepast totdat ze wel voldeden.

Doordat tegenwoordig nieuwe complexen al zo snel als erfgoed gezien worden, zijn de fase waarin het complex zich ontwikkelde en door aanpassingen optimaal gaat functioneren en de fase waarin het complex actief beschermd wordt tegen invloeden van buiten die haar erfgoedwaarde kunnen aantasten gaan overlappen. Simpelweg gezegd: er wordt al aan conservatie gedacht, voordat het complex zich verder kan ontwikkelen en zo zijn eerste problemen kunnen worden opgelost. Dit betekent dat in de conservatiefase gelijktijdig gewerkt moet worden aan het oplossen van problemen die traditioneel niet met erfgoed geassocieerd worden. Een andere houding ten opzichte van conservatie is dus nodig.

In het plan voor de Lijnbaan is geprobeerd op een andere manier naar conservatie van deze relatief jonge complexen te kijken. De aspecten van de Lijnbaan die haar unieke karakter geven en waar dus haar waarde mee verbonden is, blijken ook de sterke punten van het ontwerp te zijn: zoals de manier waarop wonen en winkelen gescheiden en vormgegeven zijn. De problemen die in het gebied ontstaan zijn, hebben dan ook niets te maken met dit aspect van het ontwerp. Zij lijken voort te komen uit kleine details in het oorspronkelijke ontwerp die niet blijken te werken, zoals de expeditiestraten die alleen functioneel vormgegeven zijn en waar geen rekening gehouden is met verblijfswaarde. En ook de detaillering en uitvoering van het ontwerp van de winkels, die is voortgekomen uit financiële belemmeringen, materiaalkeuze en veranderingen door de tijd heen, blijkt voor problemen te zorgen. De essentie van het Lijnbaanontwerp ligt niet in deze details. De aanpassing van deze details zal dan ook geen invloed hebben op de erfgoedwaarde van dit gebied.

Het lijkt zo dat de erfgoedwaarde van dit jonge erfgoed juist deels verbonden is met die aspecten van het complex die goed blijken te functioneren; wat werkt moet bewaard worden voor de toekomst.
Hierin berust een belangrijk verschil tussen traditioneel erfgoed (bijvoorbeeld gebouwen uit de Oudheid, Middeleeuwen en Renaissance) en jong erfgoed (van na de tweede wereldoorlog); de waarde die het toegekend krijgt en dus de reden tot conservatie is anders en vraagt dus om een andere conservatiemethode.
Door de eeuwen heen is er een trend zichtbaar geworden binnen de conservatiepraktijk, om steeds meer te conserveren. De hoeveelheid erfgoed neemt exponentieel toe. Dit komt doordat de definitie van erfgoed steeds breder wordt. Erfgoed wordt steeds jonger en haar typologische en geografische verscheidenheid neemt steeds meer toe. Dit betekent dat een van de traditionele waarde van erfgoed, namelijk dat het zeldzaam en oud is, voor dit nieuwe erfgoed niet meer geldt. Een naoorlogs complex is niet op dezelfde manier zeldzaam als een Romeinse tempel dat is, er zijn immers duizenden naoorlogse complexen. De redenen om een naoorlogs complex te conserveren zijn dus anders dan die om een Romeinse tempel te conserveren. Dit beïnvloedt ook de conservatiemethode: voor een naoorlogs complex is authenticiteit namelijk een veel minder belangrijk aspect.

Hier komt nog bij dat zeldzaamheid ook de mogelijkheden met betrekking tot conservatie beïnvloedt. In zeldzame situatie is het mogelijk een object buiten het dagelijks leven te plaatsen. Een geconserveerde Romeinse tempel hoeft geen functie in het dagelijks leven te hebben, zij kan tot museumstuk gemaakt worden. Dit kan niet met alle naoorlogse complexen gebeuren. Zo zou dit wel gebeuren, dan zou de stad niet meer kunnen functioneren, omdat een groot deel van haar bebouwing tot museumstuk zou zijn geworden. De traditionele conservatiemethoden passen hierdoor steeds minder goed. Er is dan ook een verandering in de manier van conserveren merkbaar. Er wordt steeds meer de nadruk gelegd op ontwikkeling. Dit blijkt echter nog erg lastig omdat men steeds stuit op het conflict tussen behoud en ontwikkeling. Daarom moet niet langer vanuit dit conflict gedacht worden. Erfgoedwaarde hoeft ontwikkeling niet in de weg te staan. De erfgoedwaarde van een gebouw kan zelfs een goed vertrekpunt zijn voor herontwikkeling, zoals in het ontwerp voor de vernieuwing van de Lijnbaan naar voren komt. Daarnaast heeft het merendeel van het jonge erfgoed nog een functie. Deze functie is vaak een belangrijk deel van zijn waarde. Hier moet bij conservatie rekening mee gehouden worden. Dit is een verdere motivering om de gebruikswaarde bij de erfgoedwaarde van het complex te betrekken en ze tijdens de herontwikkeling van een complex niet los te koppelen; ze zijn namelijk nauw met elkaar verbonden.

Dit afstudeeronderzoek stelt dus voor om bij de herontwikkeling van jong erfgoed de erfgoedwaarde en de gebruikswaarde niet langer als twee tegenstrijdige begrippen te benaderen. Een complex kan aangepast en verbeterd worden zonder dat dit de erfgoedwaarde aantast. Als vanuit de oorsprong en de historie van een complex naar haar verbeteringspunten wordt gekeken, kan een herontwikkelingsmethode gekozen worden die de kernkarakteristieken van het gebouw juist versterkt. Hiervoor moet wel op een andere manier naar jong erfgoed gekeken worden. Geaccepteerd moet worden dat dit erfgoed anders behandeld kan worden dan klassiek erfgoed. Zo is authenticiteit van materiaal of zelfs vormgeving niet een van de belangrijkste kenmerken van jong erfgoed, omdat het in tegenstelling tot klassiek erfgoed, niet oud of zeldzaam is. Haar erfgoedwaarde ligt in heel andere waarden, die uitstekend behouden kunnen worden zonder strikte authenticiteit van materiaal.
Samenvatting

De laatste tien jaar is er veel veranderd in de manier waarop in onze maatschappij naar erfgoed wordt gekeken. Dit is te zien in het politieke beleid en ook in het werk van architecten en stedenbouwkundigen en nodigt uit om deze veranderingen in een breder perspectief te plaatsen.

Door de eeuwen heen zijn verschillende trends en veranderingen waarneembaar in de conservatiepraktijk. Deze worden ingegeven door algemene veranderingen in wereldvisie. Als de maatschappij sterk verandert, wordt een afstand gecreëerd met het voorgaande. Deze afstand bepaald de houding ten opzichte van het erfgoed.

Een belangrijke verandering is dat de opvatting van wat als erfgoed beschouwd wordt, steeds breder wordt. Waar voorheen de eisen waaraan een gebouw moest voldoen om als erfgoed beschouwd te worden zeer specifiek waren, is de term erfgoed tegenwoordig een steeds groter grijs gebied gaan beschrijven. Deze opbrengst heeft zowel plaatsgevonden met betrekking tot tijdsperiode (van oudheid tot naoorlogs), geografische gebied (van zuid-Europa tot de hele wereld) en typologie (van belangrijke, afzonderlijke gebouwen tot zowel al het tastbare als ook het niet-tastbare). Hierdoor krijgt het erfgoed ook steeds meer verschillende waarden.

Daarnaast is ook de methode van conservatie veranderd. In de negentiende eeuw werd voor het eerste gediscussieerd over een wetenschappelijk verantwoorde methodiek. Hier kwamen twee stromingen tegenover elkaar te staan: behoud versus ontwikkeling. Deze stromingen zijn nu nog aanwezig en staan nog steeds met elkaar in conflict. Gezocht moet worden naar een methode die beide denkwijzen verenigt.

Uit een casusstudie naar de Lijnbaan in Rotterdam blijkt dat ontwikkeling en behoud elkaar helemaal niet hoeven tegen te werken. Als vanuit historisch onderzoek naar de ontwikkeling van de Lijnbaan en de geschiedenis van Rotterdam naar de huidige situatie van de Lijnbaan wordt gekeken, dan blijkt dat de huidige problemen van hieruit verklaard en opgelost kunnen worden. De problemen blijken namelijk niet voort te komen uit essentiële karakteristieken van het ontwerp, maar uit kleine gebreken. Doordat het hier om jong erfgoed gaat zijn namelijk de aanpassingsfase en de conservatiefase samen komen te vallen. De kleine gebreken hebben nog niet de tijd gehad om op ‘natuurlijke’ manier opgelost te worden. De aanpak van deze problemen, hoeft de eigenheid en dus de erfgoedwaarde van de Lijnbaan helemaal niet in de weg te zitten.

Een weinig ingrijpende aanpak is dus mogelijk: uit analyse komt naar voren dat met name de onveilige situatie in de expeditiestraden, de verloederingen van de winkelstraat en de verschraling van het winkelaanbod een probleem vormen. Door een tweede netwerk door de expeditiestraden aan te leggen is het mogelijk deze levendiger te maken en een verscheidenheid aan winkelaanbod in het gebied toe te voegen. Verder wordt de vormgeving van de winkelstraten aangepakt. Hierbij wordt terug gegrepen op de originele ideeën voor de Lijnbaanwinkels.

Een historische benadering maakt het dus mogelijk het Lijnbaangebied door te ontwikkelen zonder dat haar originele waarden in gevaar worden gebracht. Het is mogelijk ontwikkeling en behoud te combineren, omdat zowel de problemen als de erfgoedwaarder van het gebied, vanuit het ontstaan van het ontwerp worden verklaard en opgelost.

Deze manier van naar het heden en de toekomst kijken maakt ook duidelijk waarom een andere methode van met erfgoed omgaan nodig is: Vroeger waren de criteria voor wat als erfgoed beschouwd werd zeer specifiek en beperkt, waardoor het duidelijk was waarom een gebouw geconserveerd werd. Haar waarde was helder en dit maakte een conservatiemethode kiezen, makkelijker. Daarnaast was hierdoor de hoeveelheid erfgoed klein, wat meer vrijheid en mogelijkheden gaf. Tegenwoordig is dit niet meer het geval; de definitie
van erfgoed is sterk uitgebreid en niet meer duidelijk afgebakend. Alles kan in zekere mate als erfgoed beschouwd worden. Deze algemene toename in erfgoed vraagt om een andere conservatiemethode waarbij rekening gehouden wordt met de functionaliteit van het complex zonder dat de erfgoedwaarde wordt aangetast. De toename in de hoeveelheid erfgoed maakt het namelijk onmogelijk dit nieuwe erfgoed als een museumstuk buiten het dagelijks leven te plaatsen. Het zal een functie moeten blijven vervullen.
Bijlage
Kaart op schaal 1:4000 van de openbare ruimte zoals de situatie nu is. De hoofdverkeerswegen zijn bruin, de hoven zijn groen en het gebied dat door voetgangers gebruikt wordt is rood, oranje en geel (met rood het intensiefste gebruik en geel het minst intensieve).
Kaart op schaal 1:4000 van de openbare ruimte zoals deze in het nieuwe ontwerp zal zijn. Het nieuwe netwerk is in donker oranje weergegeven. De hoofdverkeerswegen zijn bruin, de hoven zijn groen en het gebied dat door voetgangers gebruikt wordt is rood, oranje en geel (met rood intensiefste gebruik en geel het minst intensieve)
Kaart op schaal 1:4000 van de voorgestelde wijzigingen in het Lijnbaangebied. In rood de aanpassingen aan de winkelgevels. In groen de aanpassingen van de gevels die aan de expeditiestraat grenzen. In oranje de nieuwe ontsluitingen van de bovenverdieping van de winkelpanden. In donkergeel de tweede koopgoed. In lichtgeel de verbetering van de onderdoorgangen. De driehoeken geven de nieuwe ontsluiting van de flats aan; de pijlen de aanpassing van de oriëntatie naar beide zijden van het blok.
Kaart op schaal 1:1000 van de aanpassing aan de bestaande bebouwing in het gebied ten oosten van de Joost Banckertsplaats. In geel, de aanpassing van de gevels en het aanbrengen van (nieuwe) luifels. In oranje de nieuwe bebouwing aan de achterkant van de winkels om de bovenverdiepingen te ontsluiten.