

text  
Frank van der Hoeven

In the 20th century, the Dutch city of Rotterdam was radically transformed from a historic town into a modern city, becoming the self-acclaimed 'city of architecture', home to international architectural design offices, publishers and institutions. Although it is already 60 years after the destruction of the Rotterdam inner city, the city still struggles to be the vibrant, rigorous urban environment it needs to be in order to attract the so-called creative class. This article provides a contextual overview of the transformations of a number of key public spaces that are symbolic for the challenges the city faces. After the post-war reconstruction the city continues to transform beyond modernism.

**Keywords:** urban design, public space, modernism, Nieuwe Bouwen, reconstruction, Rotterdam, city centre, Coolingsel, Lijnbaan, Rotterdam Forum, Cool63, Schouwburgplein, Dudok, MVRDV, OMA, West 8, Allies & Morrison, Benthem & Crowel.

### Rotterdam

Rotterdam is Holland's second largest city. The municipality is home to about 600.000 inhabitants. The overall population amounts to well over 1 million if we include its suburbs in the

headcount. Traditionally Rotterdam has been a port city, and vast tracts of lands are still used for harbour related trade, distribution and production. But since most of the harbour labor is automatised, people tend to work

elsewhere. The (spatial) relation between the city and its harbour is rapidly disappearing. The inhabitants work nowadays predominantly in the service sector that is located in the centre of town with its growing cluster of high-

## Перестройка современного центра Роттердама / Deconstructing Rotterdam's modern city centre



В XX веке голландский город Роттердам радикально трансформировался, превратившись из исторического в современный, провозгласив себя «городом архитектуры» и став родным домом для множества архитектурных фирм, издательств и учреждений. Несмотря на то что прошло уже 60 лет со времени разрушения центральной части Роттердама, город по сей день стремится сохранить живую, строго организованную среду, которая бы привлекала творческую интеллигенцию. В статье предлагается контекстуальный обзор трансформаций главных общественных пространств, играющих знаковую роль в решении тех задач, которые стоят перед городом. Пройдя послевоенную реконструкцию, город продолжает изменяться, выходя за рамки модернизма.

**Ключевые слова:** градостроительство, общественное пространство, Nieuwe Bouwen, реконструкция, Роттердам, центр города, Коолсингел, Лийнбаан, Роттердамский форум, Cool63, Шоубургплайн, Дудок, MVRDV, OMA, West 8, Allies & Morrison, Benthem & Crowel.

### Роттердам

Роттердам – второй по величине город в Голландии. Он насчитывает около 600 тыс. жителей. Вместе с пригородами Роттердама общая численность населения может составить более одного миллиона. Роттердам всегда был портовым городом. Значительная часть его территории все еще используется в качестве гавани, где размещается торговля, производство и транспортировка товаров. Но поскольку портовый труд в основном автоматизирован, население стремится работать в других



ТЕКСТ  
Фрэнк ван дер Ховен

^ Рис. 1. Коолсингел с городской ратушей и почтой, 1920-е гг. / Coolingsel, with City Hall and Post Office [1920s]

> Рис. 2. Площадь Хофплайн, Роттердам, 1929 год / Hofplein, Rotterdam. [1929]

rise buildings (van der Hoeven & Nijhuis, 2011).

'Rotterdam' carefully cultivated over the years an image as 'city of architecture' (in Dutch: architectuurstad). This image is reflected in various articles, books, manifestations, exhibitions, its annual 'day of architecture', the International Architecture Biennale Rotterdam, and in the presence of The New Institute (including the former Netherlands Architecture Institute, or NAi). The city is also home to Rem Koolhaas' Office for Metropolitan Architecture, to design firms like West 8, MVRDV, Atelier Kempe Thill, Maxwan, and KCAP, and to

(recently merged) architectural book publishers O10 and NAi.

Historic architecture however isn't Rotterdam's main feature. In May 1940 the inner city was bombed by the German air force. This act of war destroyed almost all of the city's main core and with that its historic buildings and monuments. Just a few buildings were left standing after the rubble was cleared, most of them modern buildings built in the first half of the twentieth century.

The city had to rebuild its centre from scratch. No serious attempt was made to undo the war damage through a careful reconstruction of the origi-

nal built heritage like was done in cities like Dresden or Warsaw. Modernism was at the time as a leading paradigm in architecture and urbanism in Holland, and modernism didn't had much respect for the old.

#### industrialisation

Rotterdam was a fairly small town of 100.000 inhabitants when the Industrial Revolution reached Holland in the second half of the 19th century. The Rotterdam port grew rapidly, due to its German hinterland (the Ruhr-area in particularly) and its natural connections (the river Rhine). The city's industrial development lead to a steady influx of new workers. The

местах. Пространственная связь между городом и его портом стремительно исчезает. В настоящее время жители главным образом заняты в сфере услуг, их рабочие места находятся в центре города, где также наблюдается рост числа высотных домов [1].

В течение многих лет Роттердам тщательно культивировал свой образ «города архитектуры» (нидерл. architectuurstad). Этот образ отражен во многих статьях, книгах, манифестациях, экспозициях, он присутствует на ежегодном Дне архитектуры, Международной архитектурной биеннале в Роттердаме, о нем говорит наличие здесь Нового института (а также бывшего Нидерландского архитектурного института NAi). В Роттердаме расположено архитектурное бюро OMA Рема Коолхааса, архитектурные фирмы West 8, MVRDV, Atelier Kempe Thill, Maxwan и KCAP, а также недавно слившиеся книжные архитектурные издательства O10 и NAi.

Однако историческая архитектура не является главной чертой Роттердама. В мае 1940 года центр города разбомбила германская авиация. В результате военных действий практически весь центр с его историческими зданиями и памятниками был разрушен. После расчистки завалов осталось стоять лишь несколько зданий, в основном постройки первой половины XX века.

Город пришлось отстраивать с нуля. При этом не было серьезных попыток устраним последствия военных разрушений путем бережной реконструкции архитектурного наследия, как,



например, в Дрездене или Варшаве. В то время ведущей парадигмой в архитектуре и градостроительстве Нидерландов был модернизм, не проявлявший большого уважения к старинным зданиям.

#### Индустриализация

Когда во второй половине XIX века индустриальная революция достигла Голландии, Роттердам был довольно маленьким городком с населением 100 тыс. жителей. Порт Роттердама быстро развивался благодаря германскому внутреннему району (в частности, Руру) и естественным связям (река Рейн). Промышленное развитие города привело к устойчивому притоку новой рабочей силы. Число жите-

лей выросло с 90 тыс. в 1850-м до 420 тыс. в 1910 году [2].

До 1910-х годов три важных водных объекта города были засыпаны землей с целью обеспечения пространства для инфраструктуры. Каналы (сингелы), которые были частью городского укрепления, превратились в бульвары (Коолсингел и Гоудсесингел), а небольшой реке, в честь которой город получил свое название (Ротте), пришлось уступить место надземной железной дороге (лухтспоор), обеспечивающей международное железнодорожное сообщение с Бельгией и Германией.

Фотодокументы того времени отражают динамичный и живой образ города, где присутствует разнообра-

< Рис. 3. Базовый план реконструкции / Basic Plan for the Reconstruction

number of inhabitants grew from 90.000 in 1850 to 420.000 in 1910 (Brand, 2013).

In the period leading up to the 1910s three important waterbodies in the city were filled up to provide space for infrastructure. The canals (Singels) that were part of the town's fortification were converted into boulevards (Coolensingel and Goudsesingel), and the small river after which the city was named (Rotte) had to make way for an elevated railway (luchtspoor). It provided the international rail connections with Belgium and Germany.

Photographic documentation of this time shows a dynamic and lively city image with a strong mix of building styles and urban functions and remarkably: shared space (Olshevich, 2013) in which pedestrians, cyclists, trams, omnibuses, cars, even horse drawn carts intermingled.

The city deployed in 1904 an electric tram network. In 1908 the first Dutch electric railroad was initiated, providing a direct connection between Rotterdam and The Hague. The station serving the new rail link was located at the Hofplein square, right between Coolensingel and Goudsesingel. The

Hofplein itself became one of the busiest places in town.

The rapid growth and the modernisation of the city required new large public buildings such as the city hall, post office, and the stock exchange. Historic buildings along the Coolensingel were demolished to accommodate them, turning the former Coolensingel into the town's main boulevard. The Bijenkorf department store by Dudok was part of this ensemble of modern programmes along the Coolensingel.

#### reconstruction

While Holland succeeded to stay out of World War I, its tactics to stay out

в Рис. 4. Кварталы Лийнбаан, национальный памятник 1960-х гг. / Lijnbaanflats, national monument [1960s]



of World War II failed. The German army crossed the country's border in May 1940 and after just a few days it gave the Dutch an ultimatum to capitulate or else to see its cities bombed, starting with Rotterdam. On the 14th of May 1940 the German airforce bombed the downtown of Rotterdam with phosphor in order to set the city ablaze. The centre burned for four days and almost all of its built heritage was lost. Holland did indeed give up and was effectively occupied for the next five years until May 1945.

Before the Germans settled, the city began the preparations for the recon-

struction of its own centre. The initial plan for the Rotterdam inner-city by Witteveen, early 1940s, proposed to restore the historic city fabric with its original street pattern. Witteveen kept deliberately the architects out of the loop that represented the so-called 'Nieuwe Bouwen' (the Dutch strain of the Modern Movement).

Witteveen's ideas were conceived as conservative and not well received. Under pressure of the 'Club Rotterdam', an organisation of business and finance leaders, a new plan was conceived by van Traa: the Basic Plan for the Reconstruction (Beeren,

Dettingmeijer, Kauffmann, Idsinga & Schilt, 1982)

The Basic Plan was very much in line with the principles of the "Nieuwe Bouwen". It limited the number of dwellings of the inner city and introduced a strict separation of functions. It paved the way for modern (car) traffic and planned to move the city centre in western direction, confirming the central role of the Coolsingel boulevard. It also introduced the idea of creating a visual link (or window) between the city centre and the river.

One of the key buildings that survived the war happened to stand in the

зие стилей построек и городских функций, и особенно примечательным является shared space (общее пространство) [3], в котором происходит смешанное движение пешеходов, велосипедистов, трамваев, омнибусов, машин и даже конных экипажей.

В 1904 году в городе запущена сеть электрических трамваев. В 1908 году была открыта первая электрическая железная дорога в Голландии, обеспечивающая прямое сообщение между Роттердамом и Гаагой. Железнодорожная станция находилась на площади Хофплайн, как раз между бульварами Коолсингел и Гоудсесингел. Сама площадь Хофплайн стала одним из самых оживленных мест в городе.

Быстрый рост и модернизация города требовали строительства больших общественных зданий, таких как городская ратуша, почта и фондовая биржа. Чтобы освободить для них место, исторические здания на Коолсингел были разрушены, и быв-

ший канал превратился в главный бульвар города. Универмаг «Бийенкорф» по проекту Дудока был частью этого современного ансамбля на бульваре Коолсингел.

### Реконструкция

Голландии удалось избежать участия в Первой мировой войне, однако во время Второй мировой такая тактика не сработала. Немецкая армия перешла границу с Голландией в мае 1940 года и спустя несколько дней вручила голландцам ультиматум с требованием капитулировать, угрожая в противном случае бомбардировкой их городов, начиная с Роттердама. 14 мая 1940 года немецкая авиация сбросила фосфорные бомбы на центр города. В результате этого произошел пожар, длившийся четыре дня и уничтоживший практически все архитектурное наследие центра. Голландия сдалась и была оккупирована все последующие пять лет до мая 1945 года.



До прихода немцев в городе началась подготовка реконструкции центра. Первоначальный план центра Роттердама начала 1940-х, предложенный Виттевеном, предполагал восстановление исторической структуры города с ее оригинальной планиров-

^ Рис. 5. Универмаг «Бийенкорф» по проекту Дудока, снесенный в 1950-е гг. / Dudok's Vlietkorf department store, demolished [1950s]



< Рис. 6. Бульвар Коолсингел, где преобладающую роль играет транспорт, 1970-е годы / Coolsingel boulevard, dominated by traffic [1970s]

way of the new grid of boulevards and blocked the view from the 'window on the river': Dudok's Bijenkorf department store. Although the building was of great architectural importance, it was effectively demolished. Modern times seem to require it.

The May 1940 bombardment and the fire it ignited had a tremendous impact on the development of the Rotterdam city centre. It set the stage for an accelerated overhaul of the city centre using the latest modernistic principles. Wide boulevards and through fares had replaced waterways and alleys. Separation of pedestrians and

car traffic was put in practice with the opening of the low-rise shopping centre Lijnbaan. Trams were gradually replaced by cars. An underground metro was built to facilitate this process even further. The 'slab' or 'block of flats' became the predominant building type in the centre replacing the original dense city blocks. The so-called Lijnbaan flats are the most characteristic examples of these.

**you could fire a canon without hurting anyone ...**

Although 'Rotterdam' likes to praise itself for its innovation during the post-war reconstruction years, some of

the experiments with new planning principles and concept didn't produce the results that people expected. One of the key elements of modernist planning is to divide the city in different zones limited to only one or a few urban functions. Within this framework the city centre is the place to work or to shop. The outskirts and suburbs were meant for living only. Public spaces were paved with impervious materials without much care for trees or green, or any other requirements to suit the needs of those we would nowadays call the 'creative class'.



^ Рис. 7. Торговая зона Лийнбаан, 1970-е годы / Lijnbaan shopping facility [1970s]

v Рис. 8. Бульвар Коолсингел, засаженный растениями (конец 1970-х) / Coolsingel with plants and grass [late 1970s]



кой улиц. Виттевен намеренно ограждал своих архитекторов от влияния Nieuwe Bouwen (голландского направления модернизма). Идеи Виттевена считались консервативными и не получали широкого признания. Под давлением организации деловых и финансовых лидеров, именуемой Клуб Роттердам, новый Базовый план реконструкции был разработан архитектором ван Траа [4].

Базовый план во многом соответствовал принципам Nieuwe Bouwen. Согласно этому плану, в центральной части города было ограничено количество жилых домов и введено строгое разделение функций. Был проложен путь для современного (автомобильного) транспорта, а центр города планировалось переместить на запад, что подтверждало ведущую роль бульвара Коолсингел. План также предполагал создание зрительной связи («окна») между городским центром и рекой.

Как оказалось, одно из самых значимых зданий, уцелевших во время войны, стояло прямо на новой сетке бульваров и блокировало вид «из окна на реку». Это был универмаг «Бийенкорф» по проекту Дудока. Несмотря на то что здание представляло большую архитектурную ценность, оно было снесено. В наши дни его явно не хватает.

Бомбардировка в мае 1940 года и вызванный ею пожар колоссальным образом изменили застройку центра Роттердама. Они подготовили почву для форсированной перестройки городского центра на основе новейших модернистских принципов. Широкие бульвары и сквозные торго-

вые ряды пришли на смену каналам и аллеям. Разделение на пешеходную и транспортную зоны появилось с открытием малоэтажного торгового центра Лийнбаан. Трамваи постепенно сменились автомобилями. Для ускорения этого процесса было построено подземное метро. Многоквартирные дома стали доминирующим видом строительства в центре города, заменив первоначальную плотную застройку городских кварталов. Характерным примером являются так называемые квартиры Лийнбаан.

**Выстрелить из пушки и ни в кого не попасть...**

Хотя Роттердам и любит превозносить свои нововведения в области реконструкции послевоенного периода, все же некоторые эксперименты на основе принципов и концепций нового планирования не принесли ожидаемых результатов. Одним из главных элементов модернистского планирования было разделение города на разные зоны, которые ограничивались лишь одной или несколькими городскими функциями. В связи с этим городской центр предназначался для офисов или торговых точек. Пригороды и окраины – только для жилья. Для общественных пространств использовали водонепроницаемые материалы, не заботясь о зеленых насаждениях или о комфорте тех, кого мы сейчас называем творческой интеллигенцией.

В середине 70-х, когда, согласно этим принципам, была перестроена уже большая часть центра Роттердама, вид его стал довольно неприветливым. В дневное время

In the mid seventies, when large parts of the Rotterdam city centre were rebuilt along such principles the centre had become a rather inhospitable place. In the daytime the city was busy but what remained after office or shopping hours was virtually a ghost town. The common saying was that in the evening you could fire a canon on the city's main boulevard without hurting anyone.

Images from this time show a stark contrast with similar images from the 1920s and 1930s. Traffic dominates the streets while pedestrians were confined to the pedestrianised shop-

ping area, the Lijnbaan. Although that same Lijnbaan may look 'suburban' according to current views, at the time it was an icon for the modern shopping district. It drew many foreign experts to visit it as an example of how to plan and design such facilities.

#### seventies

In the early seventies the way urban planning dealt with the interests of citizens shifted considerably. In the so-called urban renewal districts (in Dutch: stadsvernieuwingswijken) citizens revolted to the idea to demolish and rebuilt pre-war residential districts from scratch as was proposed.

People were no longer willing to accept topdown planning practices. A more subtle approach of careful reconstruction and renovation was introduced.

A similar shift in urban planning was about to take place a few years later in the city centre. Political and public opinion demanded a livelier centre offering a higher quality of live. The general opinion was that this could be accomplished by adding more residents to the centre. The construction of offices had to be subsidized to make place for new housing projects

город был наполнен жизнью, но, когда время работы и торговли подходило к концу, он превращался в город-призрак. В ходу была поговорка: «Вечером на главном бульваре города можно выстрелить из пушки и ни в кого не попасть».

Фотографии того времени сильно контрастируют с изображениями времен 1920–1930 годов. На улицах преобладающую роль играет транспорт, пешеходам же приходится довольствоваться только торговой зоной Лийнбаан. Нашему современнику эта зона может показаться провинциальной, однако в свое время она воплощала в себе идеальный образ торгового района. Сюда приезжали многочисленные иностранные эксперты, чтобы познакомиться с тем, как нужно проектировать подобные объекты.

#### Семидесятые

В начале семидесятых в городском планировании произошел значительный сдвиг в сторону интересов горожан. В районах городской модернизации (нидерл. stadsvernieuwingswijken) жители выступили против запланированного разрушения довоенных жилых районов и последующего строительства их с нуля. Люди больше не желали принимать практику нисходящего планирования. Был введен более тонкий подход, подразумевающий бережную реконструкцию и обновление.

Похожий сдвиг в градостроительной концепции развития центра должен был произойти несколькими годами позже. Политические и общественные деятели потребовали повысить качество жизни в центре города,

сделать его более оживленным, увеличив число его резидентов.

Строительство офисов должно было снизить обороты, чтобы уступить место новым проектам жилья и восстановить потерянную после войны многофункциональность.

Полномасштабный переход в строительстве от высотных офисных зданий к высотным многоквартирным домам был невозможен. Большие жилые комплексы в пригородах (построенные в стиле модернизма в конце 1960-х – начале 1970-х) представляли многоэтажное жильё в неприглядном свете. Среди населения эта формула не пользовалась популярностью. Решение заморозить строительство офисов в пользу жилья на практике привело к полной приостановке строительства всех высотных зданий до середины 1980-х. Вместо этого центр стал площадкой для различных экспериментов с малоэтажным жильем.

После перепланировки бульвар Коолсингел был засажен растительностью. То, что сейчас может показаться банальным, в свое время было главным показателем значительного сдвига в градостроительной политике.

#### Конец «замораживания»

После периода стремительного роста темпы экономики начали снижаться, и в начале 1980-х наступил экономический спад. В порту Роттердама, который последние сто лет служил надежным оплотом экономики города, число рабочих мест быстро сокращалось. В связи с этим руководству города пришлось использовать все возможности



^ в Рис. 9 и 10.  
Шоубургплейн в 1970-х и 1990-х годах.  
Модернизация: фирма West 8 / Schouwburgplein in 1970s and 1990s.  
Redesign by West 8.



re-establishing that was lost after the war: mixed functions.

A full-scale conversion from (high-rise) office construction towards high-rise apartments towers or slabs was not feasible. The large modernist housing estates in the suburbs (dating from the late 1960s, early 1970s) had put a negative spin on the combination of high-rise and living. This formula wasn't popular at all among the population. The decision to freeze the construction of offices to the benefit of housing meant in practice an almost complete stop to the construction of tall buildings altogether until

the mid 1980s. Instead the centre was littered with various low-rise housing experiments.

The Coolingsingel itself was redesigned to include grass, plants and trees. It may look trivial now but at the time this was a major statement that signalled a significant shift in urban policies!

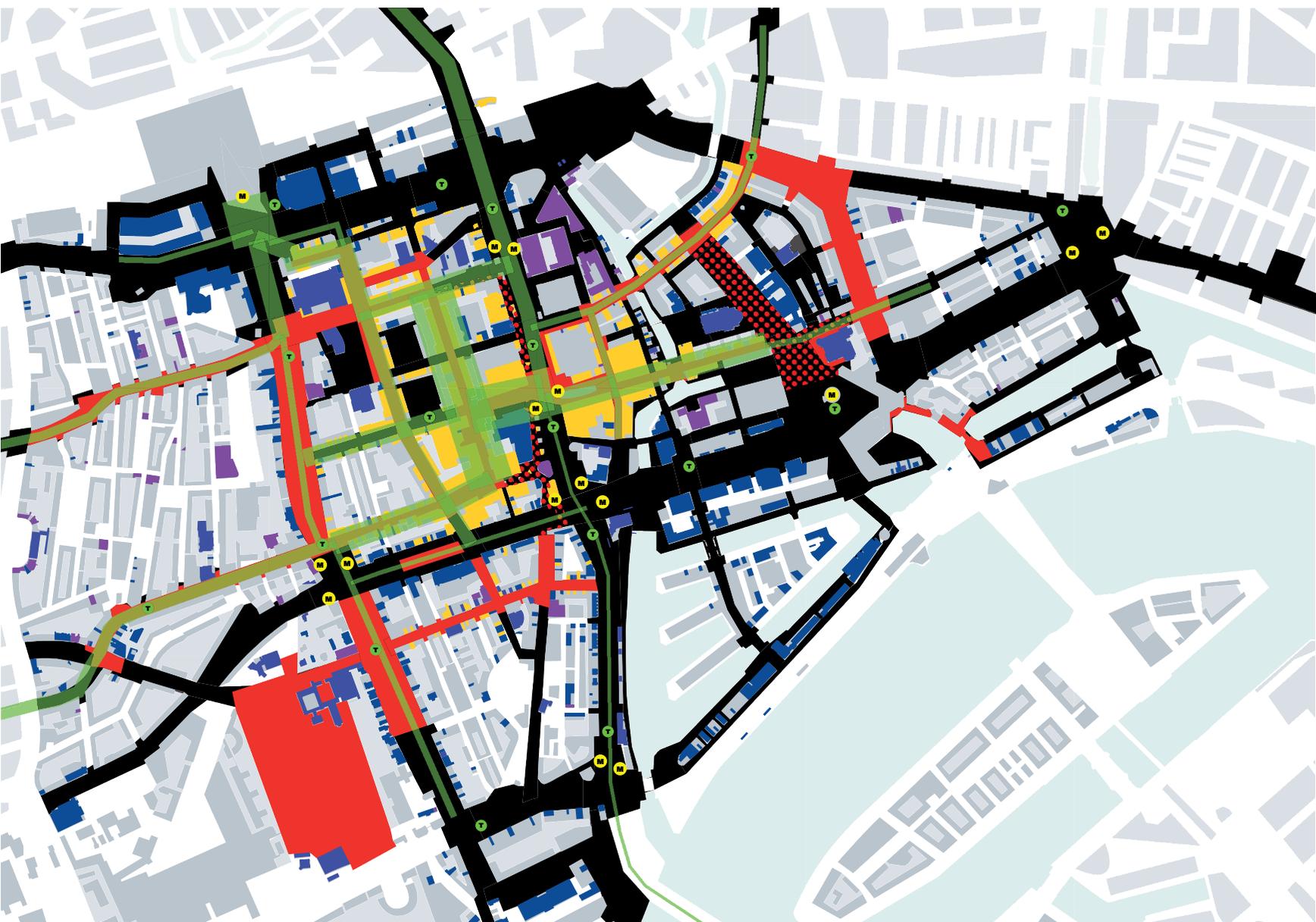
**end of the freeze**

After years of rapid economic growth the economy slowed down in the early 1980s and went into depression. The harbour, the strong pillar of the Rotterdam economy for the last century, was increasingly losing jobs. In

this context the city government had to use all the options available to generate new employment. The city centre held in that respect a large potential that could no longer be overlooked. Politicians started to change their perception on banning offices. As a result we see in the mid eighties the construction of offices picking up after the completion of the WTC in 1986.

From 1990 on, the construction of tall buildings in the inner-city was in full swing, both for apartments and offices. This building boom, largely based on the postponed demand of

в Рис. 11. Схема общественных пространств центра Роттердама, разработчик – Stadsontwikkeling Rotterdam / Public space map inner city Rotterdam by Stadsontwikkeling Rotterdam



the building freeze years, filled up the last parts of the centre that lay waste as a result of the May 1940 fire.

For decades the centre's image had been dominated by the architecture and urban planning principles of Modernism. Gradually a new layer of urban development emerged on top of the original 'Basic Plan for the Reconstruction'. New high-rises blurred the buildings from the fifties and sixties from sight. The first reconstruction architecture (like the iconic C&A department store) was replaced by new developments. The undergro-

und 'Koopgoot' shopping arcade by Jon Jerde was built to link the Lijnbaan with the centre east of the Coolingsingel. The construction of the Willems(rail)tunnel replaced the century old high-line and offered the opportunity to convert the Binnerotte into a true market square (design by West 8). The traffic space of the Westblaak office boulevard was recognised as the place to build Europe's largest open air skate park. Last but not least the Schouwburgplein (Theatre Square) was redesigned by West 8 as a showcase of

Dutch landscape architecture. Also here the differences between 'before and after' are striking.

The city of Rotterdam clearly wanted to transform its image into that of a modern European metropolis, offering the urban life that comes along with it. It wasn't there yet.

#### the city at eyesight

The economic boom of the 1990s resulted in a building frenzy that went bust just after the turn of the century. A short lived crisis in the building construction and architectural design industry occurred in 2002/3



для повышения занятости населения. В этом отношении центр города обладал большим потенциалом, которым уже нельзя было пренебрегать.

Политические деятели решили пересмотреть свое негативное отношение к офисным зданиям. В результате в середине 80-х строительство офисов стало восстанавливаться. Началом для этого послужило открытие башни Всемирного торгового центра в 1986 году.

С 1990 года строительство многоэтажных зданий (как жилых, так и офисных) в центре города испытывало подъем. Начался строительный бум, главной причиной которого стал отложенный спрос, сформировавший-

ся в годы «замороженного» строительства. Стали застраиваться те участки центра, которые пустовали со времен пожара в мае 1940 года.

Несколько десятилетий облик города испытывал влияние архитектурных и градостроительных принципов модернизма. Однако поверх Базового плана реконструкции постепенно стал нарастать новый слой городской застройки. Новые небоскребы заслонили собой здания 50–60-х годов. Архитектура времен реконструкции (например, знаменитое здание универмага C&A) уступила место новым постройкам. Торговая галерея «Кoopгoot», построенная по проекту Джона Джерде, соединила Лийнбан с

частью центра к востоку от Коолсингела. По проекту West 8, вместо столетней линии был построен железнодорожный Виллемс-туннель, после чего Бинненротте превратилась в настоящую рыночную площадь. Транспортный участок бульвара Вестблаак был использован для строительства самого большого в Европе скейт-парка под открытым небом. И наконец, не менее ярким примером может служить Шоубургплайн (Театральная площадь), которая была перепроектирована фирмой West 8 для демонстрации ландшафтной архитектуры Голландии. Как и в предыдущих примерах, разница между тем, что было «до» и стало

^ Рис. 12. Рынок «Маркет Холл» в Роттердаме, проект MVRDV / Market Hall Rotterdam by MVRDV



^ Рис. 13. Центральный вокзал в Роттердаме по проекту Benthem & Crouwel / Rotterdam Central train station by Benthem & Crouwel

«после» производит неизгладимое впечатление.

Роттердам старался соответствовать образу современной европейской метрополии, трансформируясь и развивая характерные черты городской жизни. Но пока ему это не вполне удавалось.

#### Взгляд на город

Экономический бум 1990-х привел к бешеным темпам строительства, которые стихли сразу с наступлением нового века. В 2002–2003 годах в сфере строительства и архитектурного проектирования наблюдался непродолжительный кризис. В 2008–2009 годах он вернулся, нанеся сокрушительный удар: архитектурный сектор в то время потерял в результате финансового кризиса почти половину своего оборота. Одновременно город столкнулся с так называемой «революцией Фортейна», которой впервые

and made a smashing return in 2008/9 when the architectural sector lost almost half of its turnover in the wake of the financial crisis. In parallel the city faced the so-called 'Fortuyn revolution' that unseated the social democrats from power for the first time since the end of World War II.

The city and its population lost its appetite for large urban projects, strategic visions and considerations concerning the city's skyline in order to focus at the quality of life as people perceive this at street-level (Bureau Binnenstad, 2008). It hired the services of Jan Gehl, the famous Danish

designer-expert on public spaces. The municipal urban planning department started to deliver effective analysis and policies to improve the inner-city at 'plinth' level (Dienst Stadsontwikkeling, 2011).

The differences between the maps of the Reconstruction Plan and the maps currently produced by the city's urban planners speak for itself. Whereas in the 1950's the focus was on zoning and streetlines, currently the key elements in spatial thinking are pedestrian flows, public spaces, and public programmes linked to those public spaces.

за годы, прошедшие с момента окончания Второй мировой войны, удалось лишить власти социал-демократов.

Город и его жители потеряли интерес к широкомасштабным городским проектам, стратегическому планированию и обсуждению вопросов, касающихся силуэта города. Вместо этого людей стало волновать качество жизни, воспринимаемое на уровне улицы [5]. Муниципалитет обратился к услугам Яна Гейла, известного голландского эксперта по проектированию общественных пространств. Департамент градостроительства города Роттердама начал проведение эффективного анализа и разработку стратегии улучшения центра города на «цокольном» уровне [6].

Разница между Планом реконструкции и планами, недавно разработанными местными градостроителями, говорит сама за себя. Если в 1950-х в центре внимания было зонирование и

уличная сеть, то теперь ключевыми элементами являются пешеходные потоки, общественные пространства и связанные с ними общественные программы.

#### Новые общественные программы

В 2010-х появятся новые программы, которые окажут влияние на развитие общественных пространств Роттердама.

Согласно постановлениям ЕС по безопасности продуктов питания, большая часть открытого рынка на площади Бинненротте должна переходить в закрытые помещения. Такие продукты, как рыба, сыр и мясо, должны храниться и реализовываться с использованием охлаждаемого оборудования. Для этих целей сейчас возводится большой крытый рынок «Маркет Холл», примыкающий к рыночной площади. Автор многообещающего проекта – фирма MVRDV.

v Рис. 14. Роттердамский форум по проекту OMA и Cool63 по проекту Allies & Morrison / Rotterdam Forum by OMA and Cool63 by Allies & Morrison



### new public programmes

The 2010s will yet bring again new programmes that will have an impact the use of public space in the city.

EU regulations on food safety require a large part of the Rotterdam outdoor day market at the Binnenrotte to move indoors. Items such as fish, cheese and meat need to be stored and sold in a refrigerated environment. For this purpose a large indoor Market Hall is under construction adjacent to the market square. The building's design is done by MVRDV and the images are promising.

Сооружение высокоскоростной железной дороги, ведущей из амстердамского аэропорта Схипхол в бельгийский Антверпен, стало причиной модернизацией роттердамского Центрального вокзала и прилегающей к нему территории. Очередное культовое здание времен реконструкции было снесено. На его месте появился более удобный и подходящий терминал, который соединяет в себе все услуги общественного транспорта. Бульвар Веена, ранее отделявший вокзал от центральной части города, проложили под землей. Теперь пешеходы могут беспрепятственно перейти от Центрального вокзала к торговому району.

Главным торговым объектом остается Лийнбаан, бесспорно признанный «национальным памятником». Размеры и поэтажные планы расположенных здесь магазинов уже не отвечают требованиям современной роз-

The construction of the high-speed rail line from Amsterdam Airport Schiphol to Antwerp in Belgium has been the reason to modernise the Rotterdam Central train station and its surrounding district. Yet another iconic building from the reconstruction period was demolished. It is replaced by a much more convenient and adequate terminal that links all public transport services. The Weena boulevard that separated the station from the city centre is put underground. Unobstructed access from the central station to the shopping district is now being provided to pedestrians.

ничной торговли, но что с этим делать – никто не знает. Однако придуман обходной путь решения этого вопроса. Одновременно были разработаны два проекта на узком участке между Лийнбааном и Коолсингелом. Это роттердамский форум, новый интегрированный объект розничной торговли (проект фирмы OMA Рема Коолхааса), и Cool63 (проект Allie & Morrison). Вместе эти два проекта добавляют 50 тыс. кв. м пространства для торговли и отдыха на рынке, который предполагают уменьшить на двадцать процентов. Другими словами, в статусе памятника или нет, будущее Лийнбаана остается неясным.

В центре города планируется построить 10 тыс. жилых единиц, при этом уделяя особое внимание развитию общественных пространств и реализации многоцелевых программ. Все это дает городу шанс приблизиться к тому образу современного города, к

The Lijnbaan is still out there as the main shopping facility. Its status as 'national monument' is uncontested. The size and the floor plans of the shops do no longer meet the requirements of the current retail industry but no-one seems to know what to do with it next. The city seems to bypass this issue by developing simultaneously two projects in the small strip between the Lijnbaan and Coolsingel: Forum Rotterdam, the new integrated retail development designed by Rem Koolhaas' OMA, and Cool63 a design by Allie & Morrison. Together these two projects add 50.000 square meters retail and leisu-



которому он стремится. Однако потребуется еще немало времени, чтобы восполнить огромный урон, причиненный войной. Кроме того, необходимо постоянно совершенствовать градостроительную политику города, которая долго находилась под влиянием модернизма.

^ Рис. 15. Роттердамский форум по проекту OMA и Cool63 по проекту Allie & Morrison / Rotterdam Forum by OMA and Cool63 by Allie & Morrison



re space in a market that is expected to shrink with about twenty percent. In other words: the future of the Lijnbaan is not certain at all, monument or not.

Still, with the ambitions to built 10.000 housing units in the city centre and a policy that focusses on public spaces and mixed use programmes the city is well positioned to become more like the the modern city it aspires to be. The damage done by war and modernism to the intricate interactions between people, buildings, public spaces and programmes may yet take more time to heal.

в Рис. 15. Роттердамский форум по проекту ОМА и Cool63 по проекту Allies & Morrison / Rotterdam Forum by OMA and Cool63 by Allies & Morrison

#### References / Литература

1. Van der Hoeven, F., & Nijhuis, S. (2011). *Hi Rise, I can see you! Planning and visibility assessment of high building development in Rotterdam*. *Research In Urbanism Series*, 2(1), 277–301. Retrieved from <http://rius.tudelft.nl/article/view/216>
2. Brand, N. (2013). *De wortels van de Randstad. Overheidsinvloed en stedelijke hiërarchie in het westen van Nederland tussen de 13de en 20ste eeuw*. *A+BE | Architecture And The Built Environment*, 2(2), 1-352. doi:10.7480/a+be.vol2.diss2
3. Olshevich, A. *Shared Space: Revolutionary Changes in the Streets of British Cities*. *Project Baikal*, 2013, 10(35), 74–79. Retrieved from <http://www.projectbaikal.com/index.php/pb/article/view/19>
4. Beeren, W., Dettingmeijer, R., Kauffmann, F., Idsinga, T. & Schilt, J. (1982). *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920–1960*. Delft/Rotterdam, Netherlands: Delft University Press & Museum Boymans van Beuningen.
5. Bureau Binnenstad. (2008). *Binnenstad als City Lounge. Binnenstadsplan voor de periode 2008–2020*. Rotterdam, Netherlands: City of Rotterdam.
6. Dienst Stadsontwikkeling. (2011). *Binnenstad op ooghoogte. Plintenstrategie voor de Rotterdamse binnenstad*. Rotterdam, Netherlands: City of Rotterdam.
7. [www.forumrotterdam.nl](http://www.forumrotterdam.nl)
8. [www.cool63.nl](http://www.cool63.nl)

