

1960-е годы принесли в градостроительство Нидерландов радикальные идеи. Впервые в двух крупнейших голландских городах появились многоэтажные жилые районы. Если рассматривать этот период как эксперимент, то можно сказать, что его результаты в Амстердаме и Роттердаме были впечатляющими, однако противоположными. Бескомпромиссный район Амстердама Байлмермеер превратился в проблемную территорию государственного масштаба. У более скромного района Омморд в Роттердаме дела, напротив, идут прекрасно. В статье сравниваются исходные градостроительные характеристики этих районов, дается представление об эффективности одних планировочных решений и безрезультатности других.

Ключевые слова: Байлмер; Байлмермеер; Омморд; многоэтажные дома; соты; городская застройка; квартира со входом через общую галерею; galerijflat; Зигфрид Насут; Лотте Стам-Беэзе. /

During the 1960s, radical ideas emerged in Dutch urban planning. For the first time, the two major cities in the Netherlands engaged in building high-rise residential districts. If we understand this period as an experiment, then the cities of Amsterdam and Rotterdam produced opposite but exciting results. The uncompromising Amsterdam Bijlmermeer district grows into a problem area of national proportions. The more moderate Rotterdam Ommoord district, however, will be doing just fine. This article places the initial urban design features of those districts side-by-side for comparison. It provides insights into which design solutions work and which doesn't.

Keywords: Bijlmer; Bijlmermeer; Ommoord; high-rise; honeycomb; urban fabric; access-balcony flat; galerijflat; Siegfried Nassuth; Lotte Stam-Beese.

в Рис. 1. Впечатления художника от Байлмермеера: жилье, крытые парковки, метро и другой транспорт – без пересечений и зелени в середине 1965. Источник: Музей Байлмермеера / An artist impression of the Bijlmermeer: flats, parking garages, metro and other traffic – free of intersection and green in between 1965 (source: BijlmerMuseum)

Многоэтажные дома шестидесятых в Голландии: успех и неудача /Sixties High-rise in Holland: success and failure

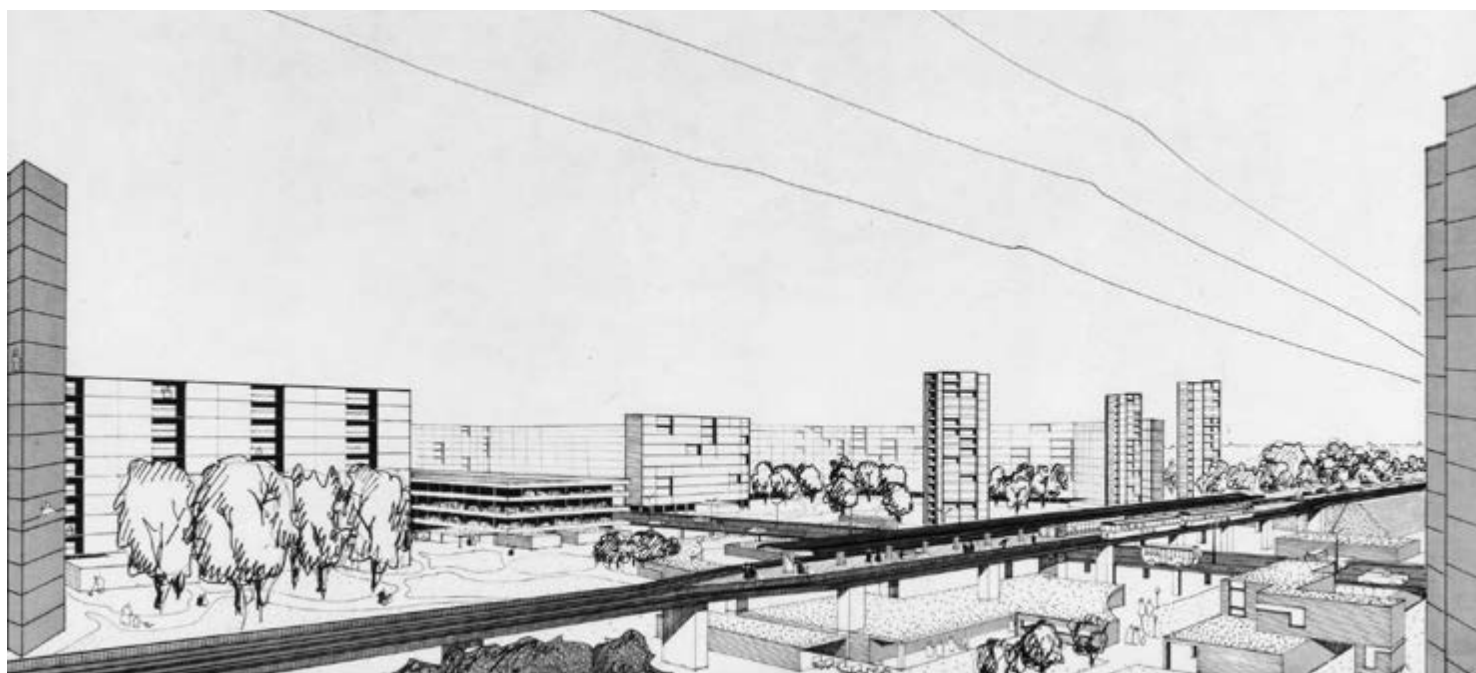
Радикальные шестидесятые

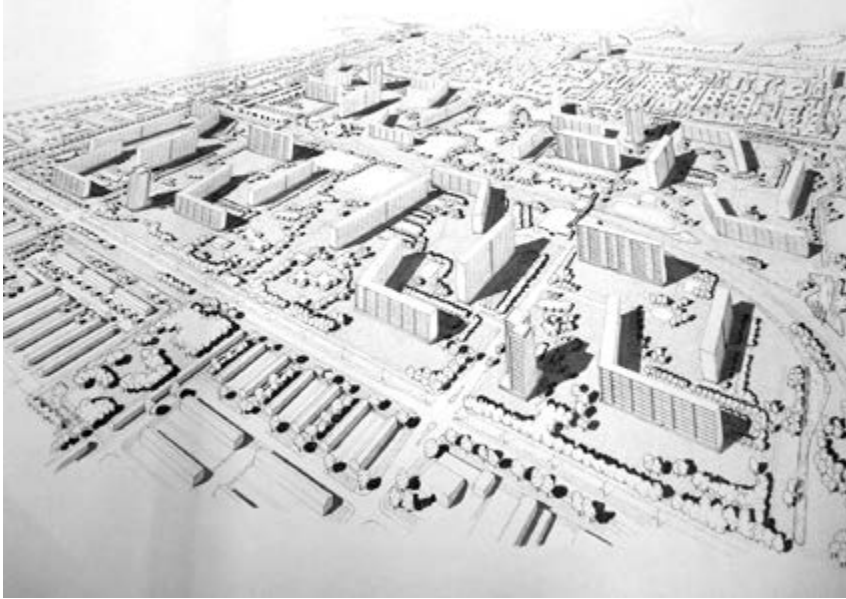
До 1950-х годов голландские города, большие и малые, развивались согласно модели компактного города. Новые градостроительные идеи появлялись уже в 1930-х в ответ на широкое распространение туберкулеза. Архитекторы и планировщики предлагали подход, основанный на принципе «свет, воздух и пространство» (Architectuurcentrum Amsterdam, 2020). Однако лишь через несколько десятилетий после Второй мировой войны такие города, как Амстердам и Роттердам, стали применять этот подход. В Амстердаме были построены западные города-сады (Бос-эн-Ломмер, Слотермеер, Гезенвельд, Слотерварт, Овертомсе Велд-эн-Осдорп), а в Роттердаме – южные города-сады (Пендрехт, Заудвайк, Ломбардайн). Новые города-сады были отделены

от остальной части города парками и объектами инфраструктуры.

В 1960-х годах голландские градостроители сделали шаг вперед. В этих двух крупнейших городах на базе принципов Международных конгрессов современной архитектуры (ЦИАМ) рождались радикально новые идеи для современных городских районов, расположенных вблизи центрального города. Самый лучший пример – амстердамский Байлмермеер. Негативные отзывы со стороны прессы, направленные в адрес Байлмермеера, за последнее время отодвинули на задний план сравнительно успешный район Омморд в Роттердаме. В статье рассматриваются особенности обоих районов с целью проведения сравнительного анализа и извлечения необходимых выводов.

текст
Франк ван дер Хувен /
text
Frank van der Hoeven





^ Рис. 2. Перспективное изображение Омморда, 1965. Источник: Новый институт / Perspective drawing Ommoord 1965 (Source The New Institute)

v Рис. 3. Открытка с изображением многоквартирного дома в районе Бергполдер, Роттердам, 1935. Источник: House of Cards. / Postcard Rotterdam Bergpolder Apartment block 1935. Source: House of Cards

v Рис. 4. Аэроснимок восточного Байлмера. Источник: Архив г. Амстердам / Aerial photo Bijlmer East. Source: Stadsarchief Amsterdam



The radical sixties

Until the 1950s, Dutch towns and cities developed based on a compact city form. New urban planning ideas did emerge already in the 1930s in response to the prevalence of tuberculosis. Architects and planners proposed an approach based on the principle of light, air and space (Architectuurcentrum Amsterdam, 2020). It would, however, take decades until after the second world war when cities like Amsterdam or Rotterdam introduced such principles. Amsterdam built its Western Garden Cities (Bos en Lommer, Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart, Overtoomse Veld en Osdorp) and Rotterdam its Southern Garden Cities (Pendrecht, Zuidwijk, Lombardijen). The new garden cities were separated from the rest of town by parks and zones for infrastructure.

Then in the 1960s, Dutch urban planners went a step further. The two largest cities in Holland conceived radical new ideas for modern city districts, close to the central city based on the principles of CIAM. The best documented Dutch example of that of Amsterdam's Bijlmermeer. The negative press that the Bijlmermeer received did overshadow in later years the relative success of Rotterdam's Ommoord. This article provides a brief discussion on the context of both urban districts to compare them side by side and learn lessons.

Байлмермеер

Строительство первых многоэтажных жилых домов в Байлмермеере началось в 1966 году на юго-востоке Амстердама, столицы Нидерландов. Преобладающим видом жилья, которое здесь возводилось, были квартиры со входом через общую галерею (нид. galerijflat). Прототип такого жилья – Bergpolderflat по проекту Бринкмана и ван дер Флугта – был построен в Роттердаме в 1933 году и сейчас является памятником государственного значения.

Ведущий градостроитель Амстердама, Зигфрид Насут расположил дома с квартирами со входом через общую галерею в форме сот. Приподнятые дороги давали доступ к массивным общественным парковкам спереди и сзади многоквартирных домов. Сами квартиры были большими и хорошо оборудованными. Нужно отметить, что в то время в стране наблюдался дефицит жилья.

Чиновники и планировщики были уверены, что создадут новое будущее в интересах простых людей. Гайс ван Халл, мэр Амстердама, произнес речь на церемонии начала строительства:

«Будущее ста тысяч жителей Амстердама в последнюю декаду было поставлено на карту. Но теперь начавшееся строительство напрямую будет связано с заботой об этом будущем! <...>

Я надеюсь, что все, что мы сделали к этому моменту и что предстоит сделать, чтобы превратить это будущее в реальность, отразится на всем населении города. Я верю, что Амстердам вскоре поймет, что здесь мы стремимся достичь потрясающих результатов» (Zuidoost, 2016).

Мэр Амстердама, возможно, уже предвидел, что не все пойдет гладко. Он продолжил:

«Однако учет наших ошибок и потерь не должен остановить нас в поиске новых путей для воплощения революционных идей и испытания в реальной действительности наших наработок. Строительство Байлмермеера согласно клише городов-садов может достичь впечатляющих результатов, но это не поможет проложить дорогу в будущее и создать достойный город в ходе времени. Мы не должны повторять историю, мы сами должны писать ее» (Zuidoost, 2016).

Bijlmermeer

The construction of the first high-rise apartment buildings in the Bijlmermeer began in 1966, southeast of the Dutch capital Amsterdam. The predominant housing type that appeared here is the so-called access-balcony flat (Dutch: galerijflat). The prototype of this housing type was built in 1933 in Rotterdam and is currently a national monument: the Bergpolderflat by Brinkman and Van der Vlugt.

Amsterdam's lead urban designer, Siegfried Nassuth, structured these access-balcony flats in a honeycomb-like grid. Elevated roads provided access to massive collective parking garages at the head and tail of the blocks of flats. The housing units themselves were large and well equipped in a time of severe housing shortages.

Policymakers and planners were confident that they were creating a new future in the interest of the ordinary people. Gijs van Hall, the mayor of Amsterdam, held a speech during festivities at the ceremonial start of construction:

"The future of 100,000 Amsterdammers was at stake in the past decade. Now that construction has started, it's still about that future!...

I hope that all what has been done to get here, and what will be done to make that future a reality, will permeate our urban population as a whole. I hope that Amsterdam will soon come to realise that we are trying to achieve something great here (Zuidoost, 2016)."

Байлмермеер (или коротко Байлмер) действительно вписал свое имя в историю, но не потому, что стал ведущим примером для всего мира, коим собирался стать. Его имя связано с тяжелой историей, наполненной массовой иммиграцией, расизмом, наркотиками, опустошением домов, что, в конце концов, привело к сносу большинства жилых комплексов (BijlmerMuseum, 2016). Около шестидесяти процентов первоначального многоквартирного жилья исчезли к середине 2000-х. В восприятии многих экспертов и горожан Байлмермеер стал гротескным примером провала в области урбанистики.

Когда городские власти решают разрушить тысячи превосходных единиц жилья, вопрос приобретает политическую окраску и приводит к расколу. Есть непоколебимые защитники первоначальной градостроительной концепции, которые всеми силами противятся сносу Байлмера. Защитники Байлмера подчеркивают, что первоначальный градостроительный план был достаточно хорош, однако внешние факторы привели к его кризису. Они часто ссылаются на урезание бюджета во время проектирования и строительства. Так, например, запланированные коммунальные услуги стали жертвой жесткой экономии. Еще они обычно указывают на массовую иммиграцию из Суринама. Многие граждане Суринама решили переехать в Голландию накануне объявления ее независимости в 1975 году. Они в большом количестве заселили Байлмермеер, самовольно заняв пустующие квартиры, что негативным образом сказалось на белом населении.

Проблемы, связанные с наркотиками, появились в Байлмере после того, как городские власти очистили внутригородской район Ньюмаркт, связанный первой веткой амстердамского метро с Байлмером. Крытые галереи-балконы и парковки стали убежищем для бездомных и наркозависимых.

Дела пошли еще хуже, когда в 1983 году доля пустующих квартир достигла 25% (BijlmerMuseum, 2016). Жилищно-строительные кооперативы, владевшие квартирами-сотами, столкнулись с финансовыми трудностями. Казалось, единственным выходом из сложившейся ситуации был пересмотр всей градостроительной концепции Байлмера.

Amsterdam's mayor may already have some foresight that no all might go well, he continued:

"However, a calculation, which takes account of mistakes and losses, must never stop us from trying to choose new paths, to shape revolutionary ideas and to test new insights against reality. Building the Bijlmermeer in line with the cliché of other garden cities might be an impressive accomplishment, but by doing so one does not pave the way to the future, one would not prove to be a city amid the development of time. We must not want to repeat history, we must write it (Zuidoost, 2016)."

The Bijlmermeer (or Bijlmer in short) would indeed write history, but not because it became the leading international example it was supposed to be. The Bijlmermeer would write a complex history based on a lot of concrete, mass immigration, racism, drugs, housing vacancy and finally the demolition of the majority of the housing complexes (BijlmerMuseum, 2016). About sixty per cent of the original high-rise apartments would be gone by the mid-2000s. In the perception of most experts and citizens, the Bijlmermeer had become the grotesque failure of urban planning.

When a city decides to destroy thousands of perfectly fine homes, things do become political and polarised. There are staunch defenders



< Рис. 5. Интерьер гостиной в Байлмермеере. Источник: Архив г. Амстердам / Interior of a living room in the Bijlmermeer (source: Stadsarchief Amsterdam)

В 1991 году мэр Патайн и другие политики подняли свои бокалы за реструктуризацию Байлмера, которая должна была начаться со сноса первых многоквартирных домов района. Это случилось вскоре после того, как Зигфрид Насут, автор проекта Байлмера в Амстердаме, получил Награду за творчество от Фонда изобразительных искусств, дизайна и архитектуры. Этот фонд определенно был на стороне лагеря защитников Байлмера.

Полемика вокруг качества градостроительной концепции Байлмера и ее неудачной судьбы в основном сфокусирована на внешних факторах. Если бы Байлмер был единственным районом в Нидерландах, построенным согласно принципам ЦИАМ, то за этот аргумент можно было бы зацепиться. Однако это не так. Мы можем сравнить концепцию Байлмермеера с похожим голландским районом, который почему-то привлек гораздо меньше внимания международного сообщества – это район Омморд в Роттердаме.

Амстердам и Роттердам – равные по размеру города. Расстояние до центра города что от Байлмермеера, что от Омморда сопоставимо. Проектирование и строительство в обоих случаях началось в середине 1960-х. Доминирующий тип жилья – квартиры со входом через общую галерею. И Байлмермеер, и Омморд знаменуют предел масштабной индустриализации и стандартизации жилищного строительства, поскольку застраивались они в послевоенной Голландии (Zweeink, 2005).



^ Рис. 6. Официальная встреча в резиденции мэра, на которой был поднят тост за решение снести часть Байлмермеера. Источник: Музей Байлмера / An official meeting took place in the mayor's residence, where a toast was given to the decision to demolish part of the Bijlmermeer (source: BijlmerMuseum).

of the original urban concept who strongly opposed the demolition of the Bijlmer. These so-called "Bijlmer-believers" emphasise that the original urban design was good enough, but that external factors lead to its downfall. They often refer to the budget-cuts during planning and construction. Planned public services, for instance, became the victim of austerity measures. They typically point fingers at the mass immigration from Suriname. Many Suriname citizens decided to move to Holland in advance of the country's independence in 1975. They entered the Bijlmermeer flats in large numbers by squatting vacant homes, which had a reverse impact on white citizens.

Drug-related problems surfaced in the Bijlmer after the city cleansed Amsterdam's innercity district Nieuwmarkt, a district that was recently linked with the Bijlmer by Amsterdam's first metro line. The covered access-balconies and parking garages became a welcome refuge for the homeless and addicted in Amsterdam.

Things went from bad to worse when the housing vacancy rate reached 25% in 1983 (BijlmerMuseum, 2016). The housing associations that owned the honeycomb-flats got into financial difficulties. The only way out it seemed to discuss the overall urban planning concept of the Bijlmer.

In 1991 mayor Patijn and other politicians raised their glasses on the decision to restructure the Bijlmer and to start with the demo-



> Рис. 7. Пруд на незастроенной территории района Омморд, 1972. Источник: Архив г. Роттердам / A pond on an undeveloped area in Ommoord in 1972 (source: Stadsarchief Rotterdam)

^ Рис. 8. Лотте Стам-Безе. Эскиз застройки района Омморд цветной пастелью на кальке, 1960. Источник: Новый институт, Роттердам / Lotte Stam-Beese, structure sketch Ommoord, coloured chalk on calque, 1960. Source: The New Institute, Rotterdam



Омморд

Омморд – результат труда Лотте Стам-Безе, германо-голландского градостроителя, которая получила образование в Баухаусе и провела лучшие годы жизни в сталинской России, а после Второй мировой войны вернулась в Голландию (van Lent, 2020). Ее самая известная работа в Нидерландах – вышеупомянутый район Пендрехт в Роттердаме.

Руководство Роттердама тщательно следит за состоянием дел в округах и районах города, используя разработанную систему, которая определяет физический индекс, индекс безопасности и социальный индекс. Определяя объективные или количественные показатели, система сопоставляет их с субъективными или нормативными показателями, основанными на данных опроса. По всем аспектам район Омморд находится на среднем уровне или уровне выше среднего.

Все внешние факторы, в которых видят причину провала Байлмермеера, присутствовали и в Роттердаме. На этот город пришлось приличная доля массовой иммиграции (в том числе из Суринама); было множество проблем, связанных с наркотиками и бездомными, о чем мы писали в одном из предыдущих номеров «Проекта Байкал» (van der Hoeven, 2014), однако все это никак не повлияло на район Омморд.

Прежде чем обвинять внешние факторы, необходимо привлечь здравый смысл и признать, что планировочная структура Байлмермеера, имеющая форму сот, могла предотвратить развитие тех характерных черт, которые делают район особо чувствительным к социальным и экономическим факторам и снижают его способность к восстановлению после сбоя в системе.

В заключительном разделе статьи мы выделим несколько основных различий между Байлмером и Оммордом. При этом мы обратим особое внимание на те аспекты, которые, согласно основным положениям градостроительной доктрины, могут оказать значительное влияние на качество жизни городского района.

Масштаб эксперимента

Если городские власти хотят опробовать «революционные идеи» (см. выше цитату из речи мэра Амстердама), возможно, они захотят обдумать масштаб операции. Не слишком ли велик эксперимент, чтобы потерпеть неудачу? «Сотовая» планировка Байлмера занимает 210 га, в то время как ансамбль многоэтажных домов Омморда – 120 га, практически вдвое меньше.

Дорожная сеть

Следуя идеям Ле Корбюзье по транспортному развитию, в Байлмере ввели строгое разделение транспортного



в Рис. 10. Байлмер в процессе строительства. Эксперимент беспрецедентного масштаба / Bijlmermeer under construction, the size of the experiment was unprecedented

и пешеходного движения. Разумное объяснение заключалось в том, чтобы улучшить безопасность на дорогах. Побочным эффектом стало ослабление социальной защиты пешеходов и велосипедистов. Дорожкам, петляющим под транспортной инфраструктурой, не хватало «естественного» контроля, который имеют традиционные городские улицы. В Омморде никогда не разделяли дорожные системы. Более эффективное проектирование дорог, которое отдавало приоритет пешеходам и велосипедистам, с годами улучшило всеобщую безопасность на дорогах в Нидерландах, не прибегая при этом к строительству автотранспортных эстакад.

Парковки

В Байлмере были построены массивные крытые парковки, где жители были вынуждены платить за парковку своей машины, что привело к росту повседневных расходов. Проблема социальной защиты на таких парковках со временем обострилась, так как бездомные и наркозависимые стали использовать их как укрытие. Как ни странно, в свое время градостроители создали коллаж, на котором можно было посмотреть, как бы выглядел Байлмермере, если бы на нем вместо крытых парковок были бы наземные.

lition of the first Bijlmer flats. It was not long after, when Siegfried Nassuth, the designer of the Bijlmer in Amsterdam, was awarded the Oeuvre Award by the Fund for the Visual Arts, Design and Architecture. The Fund was clearly in the camp of the Bijlmer-believers.

Much of the discourse on the so-called quality of the Bijlmer urban design concept and its unfortunate failure focuses on external factors. If the Bijlmer would have been the only CIAM-highrise district in the Netherlands, then that argument might stick. However, it is not. We can compare the Bijlmermeer-concept with a similar Dutch neighbourhood that somehow received much less international attention: the Ommoord-district in the city of Rotterdam.

Amsterdam and Rotterdam are cities equal in size. The distance of the Bijlmermeer and Ommoord to the centre of town is comparable. The planning and construction started in both cases in the mid-1960s. The predominant housing type is the access-balcony flat. Both the Bijlmermeer and Ommoord mark the endpoint of increasingly far-reaching industrialisation and standardisation of the housing production as it developed in postwar Holland (Zweerink, 2005).

Ommoord

Ommoord is the product of Lotte Stam-Beese, a German-Dutch urban designer that was educated at the Bauhaus and spent the best years of

< Рис. 9. Данные района Омморд, Роттердам, 2020. Источник: администрация Роттердама, 2020 / Neighbourhood profile Rotterdam 2020, results for Ommoord (City of Rotterdam, 2020).

в Рис. 11. Коллаж, на котором высмеивается наземный вид парковки в Байлмермере. Источник: Архив г. Амстердам / Collage trying to ridicule surface parking in the Bijlmermeer (source: Stadsarchief Amsterdam)



her life in Stalin's Russia before returning to Holland after the Second World War (van Lent, 2020). Her best-known work in the Netherlands is the above mentioned Pendrecht district in the city of Rotterdam.

The city of Rotterdam monitors the state of affairs closely in its city districts and neighbourhoods using an elaborate system that distinguishes a Physical Index, a Safety Index and a Social Index. It measures objective or quantitative indicators, and it compares these with subjective or normative indicators based on input through questionnaires. On all aspects, the Ommoord district scores equal or above the city's average.

All the external factors that are blamed for the Bijlmermeer's downfall were present in the city of Rotterdam. Rotterdam has had its fair share of mass immigration (including from Suriname), there have been plenty of drugs and homelessness problems, as previously reported in Project Baikal (van der Hoeven, 2014), but it has never effected Ommoord.

Before blaming externalities, we should have an open mind that the honeycomb-shaped urban fabric of the Bijlmermeer might inhibit specific characteristics that make it particularly vulnerable to social and economic issues and reduce its ability to recover from system shock.

> Рис. 12. Метро в Омморде, 1985. Источник: Архив г. Роттердам / Metro in Ommoord, 1985 (source: Stadsarchief Rotterdam)



> Рис. 13. Метро в Байлмере. Источник: Архив г. Амстердам / Metro in the Bijlmer (source: Stadsarchief Amsterdam)



v Рис. 14. Внутренняя улица в жилом доме Grunder в Байлмере, часть E. Источник: Архив г. Амстердам / Interior street in apartment building Grunder in the Bijlmermeer, part E (source: Stadsarchief Amsterdam)



Именно такой вариант допускал градостроительный план Омморда. Жители могли бесплатно парковаться напротив своей квартиры на наземных парковках. Этот вариант себя оправдал.

Метро

Власти Амстердама построили метро в Байлмере как надстройку, перекрывающую уже приподнятую над землей инфраструктуру. Пользователям общественного транспорта приходится преодолевать значительную разность высот, чтобы добраться до платформ, где ориентация и взаимовидимость становится гораздо хуже.

В Омморде в целях экономии решили построить легкое наземное метро. Станции хорошо интегрированы в окружающую среду, а пассажиры могут легко добраться до платформ, используя невысокие перроны и ступени, чтобы преодолеть разность высот, не превышающую один метр.

Длина зданий

В Байлмере некоторые многоэтажные дома с квартирами со входом через общую галерею простирались до 500 метров в длину, в то время как в Омморде самые длинные здания не превышают 200 метров. Считалось, что монотонные, бесконечные коридоры в домах Байлмера часто вызывали чувство отчуждения. В случае с Оммордом такой стереотип не сложился.

Магазины

В Байлмере планировщики разместили розничную торговлю (магазины и рынки) под массивной инфраструктурой парковок и метро. В результате возникло одно из самых неприятных мест в столице. В Омморде магазины расположены под землей в виде павильонов, к которым обеспечен хороший доступ со стороны сети пешеходных и велосипедных дорожек, а также метро. Типовой сдержанной архитектуре 1960–1970-х, конечно же, со временем требовалось обновление, но у людей оставалась возможность совершать покупки при естественном освещении.

Дальнейшее развитие

Единственным выходом для Байлмера был снос большинства многоэтажных жилых домов и замена их малоэ-

In the last section of this article, we point out some of the key differences between the Bijlmer and Ommoord. By doing so, we pay special attention to those aspects that according to the body of knowledge of urban design can have a substantial impact on the quality of life of a city district.

Size of the experiment

If a city wants to try out "revolutionary ideas" (see above the quote by the Amsterdam mayor), it may wish to consider the scale of the operation. Is the experiment not too big to fail? The honeycomb grid of the Bijlmer covered 210 hectares while the high-rise ensemble in Ommoord only measured 120 hectares, roughly half the size.

Road system

In line with Le Corbusier's ideas on traffic, the Bijlmer introduced a strict separation of motorised traffic and pedestrians. The rationale behind this was to increase road safety. A side effect was that it reduced social safety for pedestrians and cyclists. The meandering pathways beneath the car infrastructure lacked the 'natural' oversight that traditional city streets have. Ommoord never proposed the separation of road systems. Improved traffic design prioritising pedestrians and cyclists would improve over the years the overall traffic safety in the Netherlands without the need to introduce elevated roadways.

Parking

The Bijlmer introduced massive parking structures where inhabitants had to pay to park their car, driving up the cost of living. Social safety in the parking structure would become a significant issue over time when homeless people and drug addicts discovered these as shelters. Oddly enough, the urban designers had produced a collage what the Bijlmermeer would be like if they had not introduced parking garages and had kept it to surface parking.

But exactly that was what the urban design of Ommoord allowed. Inhabitants could park right in front of their flat on surface parking lots, free of charge. It worked out well.

Metro

Amsterdam built the metro in the Bijlmer as a superstructure that spanned the already elevated infrastructure. Public transport users have to overcome considerable height differences towards platforms with reduced orientation and inter-visibility.

In Ommoord (in a move to save costs) it was decided to implement the metro as a light-rail on street-level. Stations are well integrated into their environment, and public transport users can easily access the platforms by using minimal ramps or steps to overcome a height difference of just only one meter.

в Рис. 15. Торговый центр рядом со станцией метро Hesseplaats, Омморд.

Источник: Apple maps / Shopping mall near Metrostation Hesseplaats Ommoord. (source: Apple maps)

в Рис. 16. От первоначальных 210 гектаров застройки в виде сот в Байлмермеере осталось только 50 га / Only 50 hectares remained of the original 210 hectares of the honeycomb-shaped urban fabric in the Bijlmermeer

тажным жильем. В данный момент, после реконструкции городской среды, осталось только около 50 га от общей площади «сотовой» застройки Байлмера.

В Омморде, однако, за последние годы даже добавилось несколько высотных зданий, что способствовало распространению среди населения данного стиля жизни. Весь ансамбль Омморда на его 120 гектарах остается нетронутым.

Затраты

Средства, необходимые для подъема транспортной инфраструктуры, строительства массивных крытых парковок и огромной эстакады метро, значительно повысили стоимость застройки Байлмера. Считается, что в бюджете затрат было выделено слишком мало денег для покрытия коммунальных услуг.

При взгляде на Омморд кажется, что его реальной проблемой стала дезинвестиция. Деньги были потрачены на дорогие меры, которые уменьшили жизнеспособность Байлмера, понизив уровень его услуг.

Заключение

Основываясь на устаревших планировочных доктринах и неверном представлении о том, как надо проектировать городскую инфраструктуру, Зигфрид Насут создал громоздкую концепцию для района Байлмермеер в Амстердаме, у которого не хватило гибкости, чтобы приспособиться к радикальным переменам в обществе 1970-х. Лотте Стам-Безе в те же года придумала более легкий и гибкий подход к строительству многоквартирного жилья, который успешно прошел испытание временем. Остается вопрос, почему Зигфрид Насут получил награду за творчество, а Лотте Стам-Безе до сих пор ее не получила. Взглянув на результаты, легче создать представление о том, был ли возможен другой путь развития.

Литература / References

Architectuurcentrum Amsterdam. (2020, May 20). Architectonisch hrijken #6: De architect in doktersjas | ARCAM. <https://www.arcam.nl/architectonisch-herijken-6-de-architect-in-doktersjas/>
BijlmerMuseum. (2016, January 29). Bijlmer in tijd. <https://bijlmermuseum.com/de-bijlmer-in-tijd/>
BijlmerMuseum. (2016, April 4). Kraaiennest busplatform. <https://bijlmermuseum.com/kraaiennest-busplatform/>



Block length

Some of the access-balcony flats in the Bijlmer measured 500 metres in length, while the most elongate structures in Ommoord only measure 200 metres. The monotonous, endless indoor corridors in the Bijlmer are often mentioned as elements that increased feelings of alienation in the Bijlmer. No such narratives exist in the case of Ommoord.

Shopping

Planners placed retail facilities (shops and markets) under the massive infrastructure of parking and metro in the Bijlmermeer. It created some of the most unpleasant non-places in the capital. In Ommoord shopping is facilitated in pavilion-like groundfloor structures that tap well into the networks of pedestrians, cyclists and metro users. The typical modest 1960/70s architecture did require an update over time, but it allowed people to shop in broad daylight.

Further development

The only way out for the Bijlmer was to demolish the majority of the high-rise apartments and replacing them with low rise dwellings. Currently, only about 50 hectares of the Bijlmer honeycomb grid remains after the urban redevelopment. Ommoord however, has even added in recent years several high-rise

towers to its district and thus expanded this way of living. The full Ommoord ensemble is intact with its 120 hectares.

Costs

The investments to elevate the infrastructure for motorised traffic, the massive parking structures, the construction of the enormous metro viaduct drove up the cost of the Bijlmer planning significantly. Budget costs are blamed for the lack of public services.

Looking at Ommoord, it seems the real problem was disinvestment. Money was spent on the expensive measures that decreased the livability of the Bijlmermeer while this reduced its service level.

Conclusion

Based on outdated planning doctrines and a misconceived notion of how to design urban infrastructure, Amsterdam's Siegfried Nassuth delivered a top-heavy concept for the Bijlmermeer that had little flexibility to adapt to the radical changes in society that took place in the 1970s. Rotterdam's Lotte Stam-Beese produced in the same years a lighter and more flexible approach to high-rise living that has stood successfully the test of time. The question remains why Siegfried Nassuth did, and Lotte Stam-Beese didn't receive an award for her oeuvre. When we look at the results, it is easier to explain if it was the other way around.

> Рис. 17. Массивная инфраструктура у станции метро Kraaijennest в Байлмермеере не слишком помогла повысить качество жизни / Massive infrastructure at metro station Kraaijennest in the Bijlmermeer didn't help much to improve the quality of life



v Рис. 18. Весь ансамбль Омморда остается нетронутым на своих 120 гектарах / The complete ensemble of Ommoord is still out there with its full 120 hectares

City of Rotterdam. (2020). Ommoord. Wijkprofiel Rotterdam. <https://wijkprofiel.rotterdam.nl/nl/2020/rotterdam/prins-alexander/ommoord>

House of Cards. (2020, June 7). Rotterdam Flatgebouw Bergpolder 1935 De eerste flat in Nederland met galerijen HC12406. <https://www.house-of-cards.nl/product/rotterdam-flatgebouw-bergpolder-1935-de-eerste-flat-in-nederland-met-galerijen-hc12406/>

van der Hoeven, F. (2014). The Pauluskerk: an unorthodox church in Rotterdam. Project Baikal, 11(41), 90–98. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.41.748>

van Lent, I. (2020). 'Want de grond behoort ons allen toe': Leven en werk van stedenbouwkundig architecte Lotte Stam-Beese. Bulletin KNOB, 54–56

Zuidoost. (2016, December 21). 50 jaar geleden 1ste paal Bijlmermeer. <https://www.zuidoost.nl/vandaag-50-jaar-geleden-1ste-paal-bijlmermeer/>

Zweerink, K. (2005). Van Pendrecht tot Ommoord. Geschiedenis en toekomst van de Naoorlogse wijken in Rotterdam. Thoth: Amsterdam

