

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENT, MARKALAŞMA VE ROTTERDAM OFİS
BİNALARI**

Mimar Pınar ŞAHİN

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Tülin GÖRGÜLÜ

İSTANBUL, 2008

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
ÖNSÖZ	viii
ÖZET	ix
ABSTRACT	x
1. GİRİŞ	1
1.1 Problem.....	1
1.2 Amaç.....	2
1.3 Yöntem.....	2
1.4 Genel Bilgiler.....	3
1.4.1 Rotterdam'ın Tarihçesi.....	3
1.4.2 Mevcut Durum.....	5
1.4.3 Demografi ve Kentin Etnik Yapısı.....	7
2. ROTTERDAM'IN KENTSEL GELİŞİMİ.....	8
2.1 Rotterdam Kent Düzeni	8
2.1.1 II. Dünya Savaşı Öncesi Rotterdam Kent Düzeni	8
2.1.2 II. Dünya Savaşı Sonrası Kentin Yenilenme Dönemi	11
2.1.2.1 1950-1960 Dönemi	13
2.1.2.2 1970 Dönemi	16
2.1.2.3 1980 Dönemi	16
2.1.2.4 Bir Sahne Olarak Kent-1990 Sonrası Rotterdam	18
2.2 Rotterdam Limanı.....	21
2.2.1 Europort'un Gelişimi	21
2.2.2 Maasvlakte 2 Projesi	24
2.2.3 Rotterdam Limanı'nın Kent Gelişimine Etkisi	26
2.2.4 Liman-Kent İlişkisi	28
3. MARKA KENT ROTTERDAM.....	32
3.1 Bir Marka Olarak Kent	32
3.2 Mimarlığın Kentin Markalaşmasına Olan Etkisi.....	35
3.3 Kent Kimliği ve Markalaşma	37
3.4 Toplum Faktörünün Rotterdam'ın Markalaşmasına Etkisi.....	39
3.5 Bir Ürün Olarak Kent.....	40
4. OFİS YAPILARI VE KENT BAGLAMINDA ROTTERDAM	42
4.1 Ofis Yapılarının Oluşumunda Kent Faktörünün Etkisi	42
4.2 Yerel Mimari ve Ofis Tasarımı-Bir Hollanda Kenti Olarak Rotterdam'ın Değerlendirilmesi	46

4.3	Ofis Binalarının Oluşumunda Liman Faktörü.....	48
4.4	Kentin Markalaşmasında Ofis Binalarının Rolü	49
5.	ROTTERDAM'DA SON DONEM KENTSEL GELİŞİM PROJELERİ VE OFİS YAPILARI.....	51
5.1	Rotterdam'ın Yeni Perspektifi Kop van Zuid Bölgesi.....	51
5.1.1	Kop van Zuid Bölgesi'nin Gelişimi.....	56
5.1.2	Uluslararası Perspektiften Kop van Zuid Projesi'nin Değerlendirilmesi	58
5.1.3	Kentin Altyapısı.....	59
5.1.4	Erasmus Köprüsü.....	61
5.1.5	Kop van Zuid'in Alt Bölgeleri	63
5.2	Rotterdam'da Ofis Binalarının Yoğunlaştığı Bölgeler	70
5.2.1	Weena Caddesi	71
5.2.2	Coolsingel Caddesi	75
5.2.3	Blaak Caddesi.....	77
5.2.4	Boompjes Caddesi	79
5.2.5	Kop van Zuid Bölgesi	80
5.3	Devam Etmekte Olan Projeler.....	91
6.	SONUÇLAR	96
	KAYNAKLAR	99
	ÖZGEÇMİŞ.....	103

KISALTMA LİSTESİ

CIAM Congrès International d'Architecture Moderne

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1.1	Rotterdam Maas Nehri (Johan Barthold Jondkind-1856)..... 3
Şekil 1.2	II.Dünya Savaşı'ndan Sonra Rotterdam (1940) 5
Şekil 1.3	The Lift Bridge (De Hef) 6
Şekil 2.1	W.N.Rose tarafından tasarlanan kent planı..... 9
Şekil 2.2	Rotterdam kent merkezi planı (1913) 10
Şekil 2.3	Postahane (1930) 10
Şekil 2.4	Coolsingel 10
Şekil 2.5	Belediye Binası..... 10
Şekil 2.6	Bijenkorf Binası..... 10
Şekil 2.7	HBU Binası 10
Şekil 2.8	II.Dünya Savaşı öncesi Rotterdam'ın görünümü,1932..... 12
Şekil 2.9	II.Dünya Savaşı sonrası Rotterdam'ın görünümü,1946..... 12
Şekil 2.10	Rotterdam Basic Plan, Cornelis van Traa, 1946 13
Şekil 2.11	Groothandelsgebouw, 1953..... 14
Şekil 2.12	Lijnbaan, 1953 14
Şekil 2.13	Euromast, Maaskant, 1960..... 15
Şekil 2.14	Schouwburgplein, West 8-Geuze 15
Şekil 2.15	1967 yılında Rotterdam kentinin görünümü 15
Şekil 2.16	Küp Evler, Piet Blom, 1984 17
Şekil 2.17	Denizcilik Müzesi 17
Şekil 2.18	1987 yılında Rotterdam kentinin görünümü 18
Şekil 2.19	Kop van Zuid alanı 19
Şekil 2.20	Erasmus Köprüsü ve Kop van Zuid alanı 20
Şekil 2.21	Rotterdam Liman Bölgesi'nin gelişim şeması..... 21
Şekil 2.22	Euromast Binası'ndan limanın görünümü 23
Şekil 2.23	Maasvlakte 2 Projesi 25
Şekil 2.24	Maasvlakte 2 Proje alanı modelleri 25
Şekil 2.25	Maasvlakte 2 Projesi için geliştirilen dizayn şemaları..... 26
Şekil 2.26	Peperclip Binası (Carel Weeber, 1979) 28
Şekil 2.27	Peperclip Bina Cephesi 28
Şekil 2.28	Kop van Zuid alanı 29
Şekil 2.29	Maas Nehri kıyı bölgeleri..... 30
Şekil 2.30	Barcelona Port Vell Bölgesi..... 31
Şekil 3.1	Shanghai kent silüeti 33
Şekil 3.2	Rotterdam kentinden görünüş 34
Şekil 3.3	Guggenheim Müzesi, Bilbao 36
Şekil 4.1	ABN Amro Binası 43
Şekil 4.2	Frankfurt Commerzbank Binası 43
Şekil 4.3	De Brug Unilever Ofis Binası (JHK Mimarlık Ofisi) 45
Şekil 4.4	Van Nelle Fabrikası 47
Şekil 4.5	Rotterdam liman bölgesi 48
Şekil 5.1	Kop van Zuid Bölgesi'nden görünüş..... 51
Şekil 5.2	Kop van Zuid'in Rotterdam'da konumu 52
Şekil 5.3	Kop van Zuid alt bölgeleri 53
Şekil 5.4	Kop van Zuid'de yer alan konut yapıları 54
Şekil 5.5	Luxor Tiyatrosu 55
Şekil 5.6	Euromast Binası'ndan Kop van Zuid'in görünümü..... 56
Şekil 5.7	Riek Bakker tarafından tasarlanan Rotterdam kent planı (1986) 57

Şekil 5.8	Londra Docklands Bölgesi.....	58
Şekil 5.9	Erasmus Köprüsü ve bağlantıları.....	60
Şekil 5.10	Wilhelminaplein metro istasyonu	60
Şekil 5.11	Erasmus Köprüsü.....	61
Şekil 5.12	Erasmus Köprüsü eskiz çalışmaları	62
Şekil 5.13	Erasmus Köprüsü eskizleri.....	62
Şekil 5.14	Entrepot Bölgesi'nin konumu	63
Şekil 5.15	Entrepot Binası	63
Şekil 5.16	Landtong Bölgesi'nin konumu	64
Şekil 5.17	Landtong Bölgesi konut yapıları	64
Şekil 5.18	Stadstuinen Bölgesi'nin konumu	64
Şekil 5.19	Stadstuinen Bölgesi konut yapıları	64
Şekil 5.20	Zuidkade Bölgesi'nin konumu	65
Şekil 5.21	Wilhelminahof Ofis Binası.....	65
Şekil 5.22	Wilhelminatoren	65
Şekil 5.23	Wilhelminahof.....	65
Şekil 5.24	Parkstad Bölgesi'nin konumu	66
Şekil 5.25	Parkstad Bölgesi	66
Şekil 5.26	Wilhelminapier Bölgesi'nin konumu.....	67
Şekil 5.27	Wilhemina pier'den görünüş.....	67
Şekil 5.28	Eski antrepo yapıları	67
Şekil 5.29	Cruise Terminal	67
Şekil 5.30	Wilhelminapier Bölgesi'nin bölümleri	68
Şekil 5.31	Wilhelminapier Bölgesi'nde yer alan binaların fonksiyonları	69
Şekil 5.32	Wilhelminapier Bölgesi'nden görünüş	69
Şekil 5.33	Ofis binalarının yoğunlaştığı bölgeler	70
Şekil 5.34	Weena Caddesi'nin konumu	71
Şekil 5.35	Weena Caddesi'nden görünüş.....	71
Şekil 5.36	Yeni Merkez Tren İstasyonu projesi.....	71
Şekil 5.37	Yeni Merkez Tren İstasyonu projesi.....	71
Şekil 5.38	Gebouw Delftse Port'un konumu	72
Şekil 5.39	Gebouw Delftse Port binası.....	72
Şekil 5.40	Yapının Weena'dan görünüşü	73
Şekil 5.41	Giriş Cephesi	73
Şekil 5.42	Binanın 1. ve 7. katlar arası plan şeması	73
Şekil 5.43	Binanın kesiti.....	73
Şekil 5.44	Millenium Tower'ın konumu	74
Şekil 5.45	Millenium Tower	74
Şekil 5.46	Coolsingel Caddesi'nin konumu	75
Şekil 5.47	Coolsingel Caddesi'nden görünüş.....	75
Şekil 5.48	Coolsingel alışveriş mekanları	75
Şekil 5.49	Rotterdam belediye binası.....	75
Şekil 5.50	World Trade Center Binası'nın konumu.....	76
Şekil 5.51	World Trade Center	76
Şekil 5.52	Blaak Caddesi'nin konumu	77
Şekil 5.53	Blaak Caddesi'nden görünüş.....	77
Şekil 5.54	Blaak Metro İstasyonu	77
Şekil 5.55	Küp Evler	77
Şekil 5.56	Fortis Bank Binası'nın konumu.....	78
Şekil 5.57	Fortis Bank Blaak	78
Şekil 5.58	Boompjes Bölgesi'nin konumu	79

Şekil 5.59	Boompjes Caddesi'nden görünüş	79
Şekil 5.60	Boompjes Caddesi'nde yer alan yüksek yapılar	79
Şekil 5.61	Rezidans yapıları	79
Şekil 5.62	Willemswerf Binası'nın konumu	80
Şekil 5.63	Willemswerf Binası	80
Şekil 5.64	Toren op Zuid binasının konumu	81
Şekil 5.65	Toren op Zuid	81
Şekil 5.66	Wilhelminapier'daki konumu	81
Şekil 5.67	Erasmus Köprüsü'nden binanın görünüşü	82
Şekil 5.68	Çelik boru	83
Şekil 5.69	Çelik borunun cephe ile birleşimi	83
Şekil 5.70	Bina cephesindeki animasyonlar	83
Şekil 5.71	Bina cephesindeki animasyonlar	83
Şekil 5.72	Montevideo binasının konumu	84
Şekil 5.73	Montevideo	84
Şekil 5.74	Wilhelminapier'daki konumu	84
Şekil 5.75	Yapının New York Hotel Binası ile kombinasyonu	85
Şekil 5.76	Montevideo giriş cephesi	86
Şekil 5.77	World Port Center binasının konumu	87
Şekil 5.78	World Port Center	87
Şekil 5.79	Wilhelminapier'daki konumu	87
Şekil 5.80	Maas Nehri'nden binanın görünüşü	88
Şekil 5.81	Las Palmas binasının konumu	89
Şekil 5.82	Las Palmas	89
Şekil 5.83	Wilhelminapier'daki konumu	89
Şekil 5.84	Las Palmas Binası'nın cephesi	90
Şekil 5.85	De Rotterdam	91
Şekil 5.86	İç mekandan görünüş	91
Şekil 5.87	Alışveriş mekanları	91
Şekil 5.88	Coolsingel Cube	92
Şekil 5.89	Coolsingel Cube Binası'nın çevre binalar ile görüntüsü	93
Şekil 5.90	San Francisco/Boston/Philadelphia	94
Şekil 5.91	New Orleans	94
Şekil 5.92	Havana	95
Şekil 5.93	Baltimore	95

ÖNSÖZ

Öncelikle çalışmalarım sırasında bana her konuda destek olan ve tezimi yurtdışında hazırlamam konusunda beni teşvik eden, değerli danışmanım Doç. Dr.Tülin Görgülü'ye;

Tezim ile ilgili araştırmalarım süresince Technische Universiteit Eindhoven'da birikimlerini, deneyimlerini ve fikirlerini benimle paylaşan danışmanlarım Prof. Maarten Willems ve Prof. Gijs Wallis de Vries'e;

Hollanda ve Türkiye'deki değerli dostlarıma;

Bugüne kadar, hayatımın her alanında maddi manevi desteklerini esirgemeyen sevgili babama, anneme ve ablama;

Teşekkür ederim.

ÖZET

Rotterdam ekonomik, kültürel ve kentsel bağlamda bugün Hollanda'nın en hızlı büyüyen kentidir. Kentin ekonomik fonksyonu ve izlediği markalaşma politikası, yapılaşmış çevresini de büyük oranda değiştirmiştir. Buna bağlı olarak ofis yapıları Rotterdam kent silüetinin en önemli unsurları haline gelmiştir.

Bu doğrultuda yapılan çalışma altı kısımdan oluşmaktadır:

Giriş bölümünde Rotterdam ofis yapıları ve markalaşma unsuru ilişkilendirilerek, çalışmanın amacı ve yöntemi belirtilmiştir. Öte yandan Rotterdam'ın tarihi, demografisi ve mevcut durumu hakkında kısaca bilgi verilerek kent genel olarak tanıtılmıştır.

İkinci bölümde II. Dünya Savaşı'nın etkilerinin ve Rotterdam Limanı'ndaki gelişmelerin kentsel çevrede yarattığı değişiklikler irdelenmiştir. Rotterdam'ın geçirdiği kentsel dönüşüm fotoğraflar ve haritalar yardımı ile ifade edilmiştir.

Üçüncü bölümde 'marka kent' olgusu üzerinde durulmuş, farklı kentlerle karşılaştırmalar yapılarak, Rotterdam'ın markalaşma süreci değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, yapılaşmış çevrenin markalaşma üzerindeki etkileri sorgulanarak mimarlık-kent ilişkisi incelenmiştir.

Dördüncü bölümde ofis yapılarının oluşumunda etkili olan faktörler ve Rotterdam'ın yüksek yapılaşma politikası açıklanmıştır. Bunun yanısıra diğer Hollanda kentleri ve dünya metropollerinden örnekler verilerek, Rotterdam'ın bir 'ticaret kenti' olarak gelişimi değerlendirilmiştir.

Beşinci bölümde markalaşma faktörü ile ilişkilendirilerek, Rotterdam kent silüetinde önemli konuma sahip olan ofis yapıları incelenmiştir. Özellikle son yıllarda kentin markalaşmasında büyük etkisi olan Kop van Zuid Projesi üzerinde durulmuştur.

Yapılan çalışmalara bağlı olarak, sonuç kısmında, bugün Rotterdam'ın markalaşma sürecinde bulunduğu konum değerlendirilerek, kent imajını güçlendirecek bir takım öneriler üzerinde durulmuştur.

Anahtar kelimeler: Rotterdam, marka kent, ofis yapıları, kimlik, imaj, liman kenti, kentsel dönüşüm

ABSTRACT

Today, Rotterdam is the fast growing city of Netherlands according to economical, cultural and urban context. Economical function of the city and the branding policies has changed the built environment dramatically. According to this, office buildings have become the most important componenets of Rotterdam skyline.

In that direction, the study made up of six chapters:

In the introduction section, the aim and the method of the study is determined by making connections between Rotterdam office buildings and branding phenomenon. Also, the city is established generally by giving information about its history, demography and present situation.

In the second part, the urban mutations of Rotterdam, that were constituted by the developments in the harbour and the affects of the II.World War, are explicated. The urban development of Rotterdam is shown by the help of maps and photos.

In the third section, ‘branded city’ phenomenon is emphasized and the branding process of Rotterdam is examined by comparing with different cities. Also, by interrogating the affects of the built environment on branding architecture-city relationship is analysed.

In the fourth section, the facts which are effective for the formation of office buildings and the high rise policy of Rotterdam are explained. Also, by giving examples from the other metropolis and Holland cities, development of Rotterdam as a ‘trade city’ is examined.

In the fifth section, the office buildings which have an important position in the city skyline are analyzed by associating branding fact. Especially the Kop van Zuid Project, which is important for the branding of city in the last few years, is explained.

According to studies, in the conclusion part, some offers that strengthen city image is given by examining the position of Rotterdam in the branding process.

Keywords: Rotterdam, branded city, office buildings, identity, image, harbor city, urban transformation

1. GİRİŞ

1.1 Problem

Son dönemde küreselleşme olarak tanımladığımız global entegrasyon süreci ile birlikte, coğrafi sınırlar ortadan kalkmış, ülkeler arasındaki iktisadi, siyasi ve sosyal ilişkiler hız kazanmış ve sermayenin dolaşımı ulusal sınırların ötesine geçmiştir. Bu durumu, kapitalizmin ulaştığı son nokta olarak değerlendirmek de mümkündür. Küreselleşmenin bu hızlı yayılımından kuşkusuz en çok etkilenen kentler olmuş, böylelikle ‘küresel kent’ kavramı ortaya çıkmıştır. Kentlerin ülkelerinden bağımsız olarak uluslararası piyasada tanınması onları birer cazibe merkezi haline getirmiş, bu kentler sermayeye yön veren, yatırım isteklerini teşvik eden mekanlar haline gelmiştir.

‘Kentlerin markalaşması’ olgusu da, bugün küreselleşmenin kentler üzerindeki etkisinin en belirgin örneği olarak ortaya çıkmıştır. Kentler bir ‘ürün’ olarak global piyasada yer almaya başlamış, tıpkı şirketler gibi ‘marka’ oluşturarak ve bu doğrultuda stratejiler geliştirerek rekabet güçlerini artırma yoluna girmişlerdir. Bu noktada kentin ‘pazarlanabilirliği’ önemli hale gelmiştir. Günümüzde New York, Londra, Tokyo gibi bir çok kent yerel kimlikleri ve ayırt edici özellikleri ile bir marka olarak ön plana çıkmışlardır. Bu kentler ülkelerinin itibarlarını belirleyen en önemli unsurlar haline gelmiş ve ulusal sermaye açısından da ivme kazandırıcı bir rol üstlenmişlerdir.

Markalaşma sürecinde kentler fiziksel, sosyal, iktisadi gibi bir çok alanda dönüşüm yaşamaktadır. Kentin bu değişiminden en çok etkilenen bileşenlerinden biri de kuşkusuz mimari dokusudur. Örneğin New York Amerika’nın, hatta tüm küresel ekonominin ve finans dünyasının nabzının attığı yer olarak nitelendirilmektedir. New York’un bu imajı kentin fiziksel çevresinde de kendini göstermiş, aktif iş yaşamını simgeleyen bir çok gökdelen bugün kent silüetinde yerini almıştır. Burada kent fonksiyonu faktörünün kentin yapılaşmasına etkisi açıkça görülmektedir.

Bugün Rotterdam Hollanda’nın markalaşma süreci içerisinde olan kentlerinden biridir. Kentin uluslararası liman fonksiyonundan kaynaklanan stratejik konumu ve buna bağlı olarak gelişen ekonomisi Rotterdam’ı global pazarda önemli bir kent yapar. Bu durum yapılaşmış çevrede de kendini gösterir. Kentin uluslararası piyasada yükselen grafiği ve ticaret fonksiyonu Rotterdam kentine olan talebi artırmıştır. Dünyanın sayılı şirketleri bu kentte ofis sahibi olabilmek için sıraya girmiş, bu da yeni çalışma mekanları ihtiyacını doğurmuştur. Bundan dolayı ofis yapıları hızla kent silüetinde yükselmeye başlamış ve Rotterdam kent silüetini belirleyen en temel unsurlar haline gelmiştir.

Sonuç olarak bu araştırmanın asıl sorunu, Rotterdam'ın kentsel fonksiyonundan kaynaklanan fiziksel çevre gelişiminin ve ofis yapılarının, kent imajına katkılarını, markalaşma politikaları doğrultusunda değerlendirmektir.

1.2 Amaç

Bugün diğer Hollanda kentleri ile karşılaştırıldığında Rotterdam gelenekselden uzak modern mimarisi ile dikkat çekmektedir. II. Dünya Savaşı'nın kentin tarihi dokusunu neredeyse tamamen tahrip etmesi, Rotterdam'ı deneysel bir mekan haline getirmiş ve yerel yönetimin izlediği modernleşme politikaları ile kent düzeni tamamen değişime uğramıştır. Öte yandan Rotterdam'ın bir liman kenti olması, ticareti önemli ölçüde etkilemiş ve kentteki çalışma alanlarına duyulan ihtiyacı artırmıştır. Bu iki temel etken Rotterdam'daki ofis binalarının oluşumuna yön vermiş, kent silüetinde yükselen bu yapılar Rotterdam'ın mimari karakterini belirleyen unsurlar haline gelmiştir.

Bunun sonucunda çalışmanın ana amacı, Rotterdam ofis yapılarını kentin markalaşma süreci çerçevesinde değerlendirerek, yapıların kentsel mekana katkılarını ve Rotterdam markasının bu yapılara etkilerini incelemektir.

1.3 Yöntem

Tez konusu temel olarak üç ana bölüm halinde incelenmiştir. İlk bölümde Rotterdam'ın kent düzeninden yola çıkılarak, II. Dünya Savaşı'nın ve Rotterdam Limanı'ndaki gelişmelerin kentsel çevrede yarattığı değişiklikler irdelenmiştir. Bu kısım, yapılan literatür araştırmaları ve yerinde incelemeler ile desteklenmiştir.

İkinci bölümde Rotterdam'ın markalaşma süreci ve ofis yapılarının bu süreçteki rolü üzerinde durulmuştur. Buna bağlı olarak Rotterdam'ın markalaşma stratejileri, dünya üzerinde markalaşmış ya da markalaşma sürecinde olan diğer kentlerle karşılaştırmalar yapılarak değerlendirilmiştir.

Son bölümde ise, Rotterdam'da tamamlanmış veya devam etmekte olan ofis yapılarından örnekler verilerek, yerinde incelemeler ve fotoğraflama çalışmaları ile bu yapıların kent silüetinde ve imajında yarattığı etkiler irdelenmiştir.

1.4 Genel Bilgiler

1.4.1 Rotterdam'ın Tarihçesi

Rotterdam, kente adını veren Rotte Nehri çevresinde, bir balıkçı kasabası olarak kurulmuştur. Kent 1260 yıllarında bugün Hoogstraat (High Street) olarak bilinen bölgede inşa edilmiş, 1328 yılında Willem IV tarafından şehir haklarının kabul edilmesi ile birlikte resmi olarak kurulmuştur.



Şekil 1.1 Rotterdam Maas Nehri, Johan Barthold Jondkind-1856 (en.wikipedia.org)

1350 yılında açılan 'Rotterdamse Schie' su kanalı ile kentin kuzey şehirlerine bağlantısı sağlanmış; bunun sonucu olarak Rotterdam İngiltere, Almanya ve Hollanda için önemli bir yerel nakliye merkezi haline gelmiştir. Öte yandan, 1421 yılında Rotterdam'ın en önemli rakiplerinden biri olan Dordrecht'te meydana gelen St. Elisabeth su taşkını bu kentin ekonomisini önemli oranda etkilemiştir. Aynı dönemde bir diğer rakip kent olan Delft'te de ihtiyacı karşılayacak yeterli liman alanının bulunmaması ve malların nakliyesindeki aksamalar ticareti olumsuz yönde etkilemiş ve bu durum bölgede yeni bir liman ihtiyacını doğurmuştur. Bu sebeplerden dolayı Rotterdam kenti coğrafi konumu ve gelişmeye müsait limanı sayesinde ilgi odağı olmuş, ekonomik aktiviteler hız kazanarak mallar Rotterdam üzerinden transfer edilmeye başlamıştır. 16. yüzyılda meydana gelen İspanya Savaşı, Rotterdam kentinin gelişimi açısından oldukça önemli bir süreç olmuştur. Savaş döneminde Amsterdam ve Antwerpen şehirlerindeki limanların kapatılması bu bölgelerdeki ticari aktivitelerin Rotterdam'a kaymasına sebep olmuş, bu durum kenti kısa zamanda önemli bir

merkez haline getirmiştir. Savaştan sonra, kentin bu gelişimini sürdürmek amacı ile çeperlerdeki duvarlar yıkılmış, böylelikle sınırlar hızla genişlemeye başlamıştır.

19. yüzyılda endüstri devriminin ilerlemesi ve çelik, elektrik, petrol gibi yeniliklerin üretime girmesi ile birlikte teknoloji alanındaki gelişmeler hız kazanmıştır. Bu dönemde, Rotterdam'da da ulaşım alanında pek çok yenilik olmuş, kentteki akışı hızlandırmak için Maas Nehri'nin üzerine çelik köprüler inşaa edilmiştir. Bunun yanısıra endüstri devrimi etkilerini liman bölgelerinde de göstermiş, gelişen teknoloji sayesinde uluslararası nakliyeler hız kazanmıştır.

Kentin kuzey Denizi ile bağlantısını sağlamak ve ticaret aksini geliştirmek amacı ile 1872 yılında açılan 'New Waterweg' kanalı, Rotterdam'ın gelişimi ve uluslararası bir liman olarak tanınması açısından oldukça önemli bir olaydır. 1898 yılında, bu hızlı gelişimi simgelemek ve kentin gücünü ispatlamak amacı ile, o dönem için Avrupa'nın en yüksek binası olan 45 m yüksekliğindeki French Chateau tarzında Witte Huis (White House) inşaa edilmiştir. Aynı zamanda bu bina Rotterdam ofis binaları oluşumunun ilk adımı olmuştur. Bu dönemde kentte yapılaşma hız kazanmış, 1938 yılında dönemin önemli mimarlarından biri olan Willem Dudok tarafından tasarlanan Erasmushuis Binası ve Avrupa'nın en büyük mağazalarından biri olan Bijenkorf inşaa edilmiştir.

1940 yılında başlayan II. Dünya savaşı, Rotterdam kenti için oldukça yıkıcı geçmiştir. Alman Luftwaffe hava kuvvetleri tarafından kentin neredeyse tamamı bombalanmış, bu olaylar esnasında yaklaşık 8000 kişi hayatını kaybetmiş, 80 000 kişi ise evsiz kalmıştır. Ote yandan, diğer Hollanda kentlerine bakıldığında bu savaşta hiçbirinin Rotterdam kadar hasar görmediği dikkat çeker. 1945 yılında gerçekleşen Alman kapütülasyonundan sonra, hasar gören kent tekrar inşaa sürecine girmiştir. II. Dünya Savaşı'nın Rotterdam'a verdiği büyük zararı simgelemek amacı ile Rus/Fransız heykeltıraş Ossip Zadkine, 'city without a heart' (kalbi olmayan şehir) adında bir heykel tasarlamıştır. Bu heykel bugün şehirin kuzeyinde Leuvehaven bölgesi yakınlarında bulunmaktadır.



Şekil 1.2 II.Dünya Savaşı'ndan Sonra Rotterdam, 1940 (www.archives.gov)

1950-1960 yıllarında, savaştan geriye kalan eski binaların arasındaki boş alanlara yeni binaların yapılması ile birlikte savaşın yaraları sarılmaya başlanmış, bu dönemde çeşitli mimari stillerde eski ve yeni binalar bir araya gelerek kente farklı ve yeni bir görüntü kazandırmıştır. Kuşkusuz savaş sonrası başlayan bu rekonstrüksiyon, Rotterdam'a benzersiz mimari karakterini vermiştir (City informatiecentrum, Rotterdam). 1980 yılında şehir konseyinin izlemeye başladığı mimari politika ile birlikte, Rotterdam başarılı bir kentsel gelişim dönemine girmiştir.

Bugün, Rotterdam Hollanda'nın en önemli ekonomi merkezidir. Şehir, ulaşım ve ticaret bakımından Avrupa'nın kilit noktası olan büyük bir limana sahiptir. Bunun yanı sıra Rotterdam'ın ekonomik karakteri, kentin görüntüsünü ve imajını da önemli ölçüde etkilemektedir.

1.4.2 Mevcut Durum

Amsterdam'dan sonra Hollanda'nın ikinci büyük kenti olan Rotterdam, Güney Hollanda eyaletinde bulunur. Kent Rhine ve Maas Nehirleri'nin oluşturduğu deltada yer alan Nieuwe Maas Kanalı üzerinde yer alır. Rotterdam ismini Rotte Nehri'nde bulunan bir su bentinden alır. Kent merkezi, Rotterdam'ın önemli fonksiyonlarının yer aldığı kuzey bölgesinde bulunur.

Rotterdam kenti Kuzey Denizi'ne açılan dünyanın en geniş limanına sahip olmasından dolayı 'Gateway to Europe' (Avrupa'nın Giriş Kapısı) olarak adlandırılmaktadır. Bu durum Rotterdam'ı uluslararası platformda önemli bir ticaret kenti yapar. Kargo taşımacılığı limanın en önemli fonksiyonlarından biridir. Limanın konumu dolayısı ile dünyanın bir çok ülkesine Rotterdam kenti üzerinden nakliyat yapılmaktadır.



Şekil 1.3 The Lift Bridge (De Hef)

Trafik altyapısı Rotterdam gibi bir ticaret kenti için önemli bir unsurdur. Rotterdam'ın en çarpıcı ikonlarından biri olan ve trafik akışını önemli ölçüde etkileyen Erasmus Köprüsü, kentin kuzey ve güney yakasını birbirine bağlar. Diğer önemli bir köprü de Noordereiland ile güney Rotterdam arasında bulunan 'The Lift Bridge (De Hef)' Asansör Köprüsü'dür. Bugün herhangi bir fonksiyonu olmayan bu köprü Rotterdam'ın bir endüstri şehri olduğunun kanıtı olarak kent silueti için büyük önem teşkil eder. Kentin doğusunda bulunan Van Brieneoord Köprüsü ise Hollanda'nın en yoğun karayolu olan A16 Karayolu'nun parçasıdır. Bunun yansısı Rotterdam, kentin kuzeyinde bulunan Hollanda'nın üçüncü büyük havalimanına sahiptir.

Nieuwe Maas nehrinin iki yakasının birbirine bağlayan Maas Tüneli Hollanda'nın ilk otomobil tüneldir. Yeraltındaki kısmı 550 metre olan bu tünel, toplamda 1070 metredir. Tünelin konumu iki çıkış noktasında bulunan havalandırma binalarından da anlaşılabilir.

1.4.3 Demografi ve Kentin Etnik Yapısı

Rotterdam Hollanda'nın nüfus bakımından sanayileşmemiş ülkelerden gelen kesimin en fazla olduğu kenttir. Yapılan araştırmalara göre, 38 farklı milletten oluşan kent nüfusunun yaklaşık 50%'sinin farklı uluslardan olduğu belirlenmiştir. Hollandalılardan sonra Surinamlar kentteki en kalabalık nüfusa sahiptir. Türkler, Morokkanlar, Antiller ve diğer uluslar bu sırayı takip eder. Amsterdam ve Rotterdam'da kent nüfusunun yaklaşık 30%'unu oluşturan bu gruplar, Hollanda nüfusunun ise 9%'unu oluşturur. Bu durum kentte farklı dini görüşlerin oluşmasına yol açar. Bugün nüfusun 25%'i Müslümanlar'dan meydana gelir. Diğer bir yandan nüfustaki bu çeşitlilik eğitim sistemini de büyük ölçüde etkiler.

Diğer bir çok Avrupa şehiri gibi, kentin etnik yapısı ekonomik sebeplere ve işgücü talebine göre değişim gösterir. Rotterdam'ın bir liman kenti olmasından ve buna bağlı olarak artan iş gücü ihtiyacından dolayı, kentte göçmen nüfusu oldukça fazladır. Rotterdam'a ilk göçmenler 1960 yıllarında tershanede çalışmak üzere gelmişlerdir.

Bugün Avrupa ülkeleri, orta gelir sınıfına kendi vatandaşından daha fazla duyarlı davranmakta ve şehir düzenini de bu doğrultuda oluşturmaktadırlar. Bu kentsel marjinalleşme, şehirde bir takım sorunların oluşmasına sebep olmaktadır. Diğer Hollanda şehirleriyle karşılaştırıldığında Rotterdam, nüfusunun oluşturan gruplardaki kültürel farklılıklardan dolayı bir çok problem yaşamaktadır. Kentte uyuşturucuya bağlı suçlar, vandalizm ve futbol holiganlığı oldukça yaygındır. Kentin bir çok yerinde polisin genellikle orta sınıf gençlerinin sorumlu olduğunu belirttiği graffitiler (duvar resimleri) bulunmaktadır. Bunun yanısıra Hollanda'nın uyuşturucu maddelere karşı, herkesçe bilinen bir liberal tutumu söz konusudur. Merkez tren istasyonunun hemen yanında gördükleri uyuşturucu bağımlıları ve onlara yardım etmeye çalışan kilise görevlileri ve çeşitli gruplar karşısında, kente gelen yabancılar oldukça şaşırırmaktadırlar (Duffy, 1995).

2 ROTTERDAM'IN KENTSEL GELİSİMİ

2.1 Rotterdam Kent Düzeni

2.1.1 II. Dünya Savaşı Öncesi Rotterdam Kent Düzeni

Uzun yıllar denizden toprak kazanılarak insan gücü ile yapılan Hollanda kentleri her dönemde su ile savaşmış ve topraklarını koruma mücadelesine girmiştir. Rotterdam da tarih boyunca sürdürdüğü toprak istimlak projeleri ile oluşmuş bir Hollanda kentidir. Toprağı sudan korumak amacı ile delta bölgesinde yapılan çalışmalar, Rotterdam kentini meydana getiren ilk adımlardır. 1300'lü yıllarda Rotte Nehri kapatılarak bu bölgeye ilk evler yapılmış, 1400'lü yıllarda ise bu sayı 1000'e ulaşmıştır. Bu dönemde ticaret ve endüstri aktivitelerinden dolayı önemli bir konuma sahip olan kenti yağmacılardan korumak amacı ile Goudsevest ve Coolvest adında iki hendek kazılmıştır. 1340 yılında kuzeye ulaşımı sağlayan Rotterdamse Schie su kanalının açılması ile birlikte Rotterdam bir 'liman kenti' olarak tanınmaya başlamıştır.

16. yüzyılın sonunda Antwerp kentinin İspanyollar tarafından işgal edilmesi bir çok zengin Flaman'ın Kuzey Hollanda'ya yerleşmesine sebep olmuştur. Golden Age (Altın Çağ) olarak adlandırılan bu dönemde yapılan göç, Rotterdam'ın gelişimi açısından oldukça faydalı olmuş ve kent Maas Deltası içerisinde genişlemeye başlamıştır. Bunun yanısıra ilerleyen ekonomi ile birlikte Blaak, Leuvehaven ve Haringvliet gibi bir çok rıhtım inşaa edilmiş, Binnenrotte üzerindeki belediye binası da bu dönemlerde yapılmıştır. 19.yüzyılın başında kara taşımacılığının deniz taşımacılığından daha önemli bir hale gelmesi ile birlikte tren yolları ve istasyonlar inşaa edilmeye başlanmıştır.

1839 yılında, kentsel problemleri çözüme kavuşturmak amacı ile, Rotterdam yerel yönetimi tarafından Willem Nicolaas Rose 'kent mimarı' seçilmiştir. W.N. Rose (1801-1877), bulaşıcı hastalıklar, sayısı gittikçe artan liman iskeleleri ve halkın biyolojik atıklarının kanallara karışması gibi problemleri ortadan kaldırmak için 1854 yılında 'Water Project' adında bir proje geliştirmiştir. Suyu nasıl yöneteceğini bilen ve geniş bir hidrolik bilgisine sahip olan Rose, bu bilgilerini kentsel tasarım mantığı ile kombine etmiş ve projeyi temel olarak suyun arıtılması ve kentin genişlemesi ilkeleri üzerine şekillendirmiştir. Bunun için öncelikle zemin suyu seviyesini azaltarak denizden kazanılan arazileri genişletmeyi planlamış ve sokak sistemleri kurmuştur. Yeni düzenlenen plana göre kent sınırlarında konaklar, bahçeli evler ve orta sınıf konutları; bunun yanısıra patikalar, yeşil alanlar ve goller konumlandırılmıştır. Ancak Westersingel, Diergaardesingel, Boezemsingel, Crooswijksesingel and Noordsingel

adındaki bu sınır bölgeleri, kentin tekrar genişlemeye devam etmesi ile birlikte içeride kalmış ve yeşil bir konut bölgesi olarak, kent içinde tampon vazifesi görmüştür.



Şekil 2.1 W.N.Rose tarafından tasarlanan kent planı (Bout J. ,Pasveer, E., 1994)

1879-1910 yılları arasında Rotterdam liman kenti büyümeye devam etmiş, nüfus, belediyeye ait alanlar ve limandaki sevkiyat sayısı üç katına çıkmıştır. Bu yıllarda Rotterdam Kamu İşleri Departmanı şefi olan G.J. de Jongh ,W.N. Rose tarafından tasarlanan planın sınırlarını genişleterek kent dışına yeni iskeleler kurmayı önermiştir. Bunun üzerine nehrin sol yakasında Rijnhaven, Maaşhaven İskeleleri ve Waalhaven'in ilk bölümü; sağ yakasında ise Parkhaven, St. Jobshaven ve Schiehaven İskeleleri kurulmuştur. Öte yandan 1898 yılında, bu hızlı gelişimin bir anlamda simgesi olan White House ofis binası Avrupa'nın ilk gökdeleni olarak Rotterdam'a inşa edilmiştir.

1910-1922 yılları arasında ise Rotterdam kamu işleri Burgdorffer'a devredilmiş ve kent merkezi bu dönemde yeni projelendirilen rıhtım bölgeleri ile büyük ölçüde değişim göstermiştir. Burgdorffer trafiği, kent merkezini Coolsingel Caddesi çevresinde konumlandırarak şekilde düzenlemiş ve bunun için yer yer şu yollarını doldurmuş ve bu

bölgeye yakın kenar mahalleleri de ortadan kaldırmıştır (Postiglione, Gössel, Acerboni, 2004). Kentsel mekanda devam eden bu gelişmeler mimarıyı de etkilemiş ve Coolsingel üzerinde yeni bir belediye binası, postahane ve Bijenkörf binası inşa edilmiştir. Bunun yanısıra 1940'li yıllarda Mimar W.M. Dudok tarafından tasarlanan HBU gökdeleni de ticaret fonksiyonunu simgeleyen yapılardan biri olarak kent silüetinde yerini almıştır.



Şekil 2.2 Rotterdam kent merkezi planı,1913 (en.nai.nl)



Şekil 2.3 Postahane
(picasaweb.google.com)



Şekil 2.4 Coolsingel(www.hbu.nl)



Şekil 2.5 Belediye Binası
(en.nai.nl)



Şekil 2.6 Bijenkorf Binası
(commons.wikimedia.org)



Şekil 2.7 HBU Binası
(www.hbu.nl)

1928 yılında, Kentsel Gelişim Departmanı Yöneticisi Witteveen mevcut şehir düzeni ve yeni gelişim planlarını içeren yeni bir proje oluşturmuştur. Bu proje çerçevesinde eski yerleşim köylerini, konut bölgelerini ve endüstriyel alanları şehir merkezine bağlamak için ışımsal

sokak sistemi ve yeşil alanlar tasarlanmıştır. Bunun yanısıra Amerika'da yer alan sistemden etkilenilerek, otoyollar yeşil alanlar içerisinde konumlandırılmış ve doğal bir görüntü elde edilmeye çalışılmıştır.

2.1.2 II. Dünya Savaşı Sonrası Kentin Yenilenme Dönemi

İkinci Dünya Savaşı, Rotterdam'ın kentsel karakteri açısından dönüm noktası niteliğindedir.

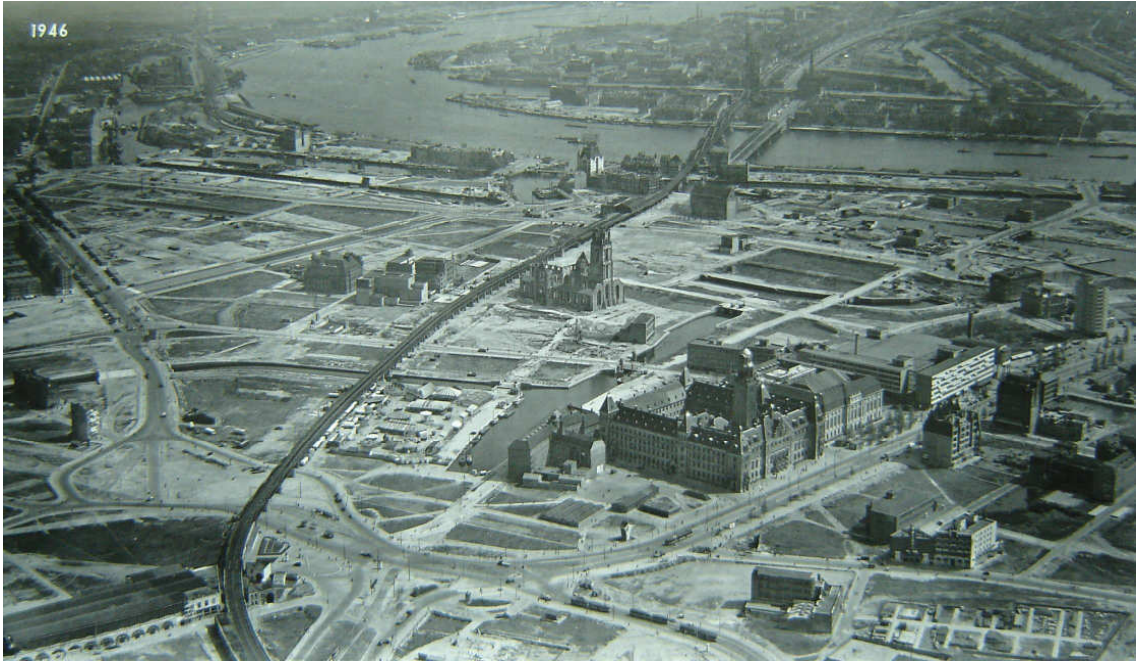
14 Mayıs 1940 tarihinde başlayan Nazi bombardımanı kent silüetini büyük ölçüde yok etmiştir. Bombalama esnasında şehir merkezinin büyük bir kısmı yanmış ve kalan binalar da strüktürel hasarlar ve yıkımlar sebebi ile kullanılamayacak duruma gelmiştir.

Bombardıman sonucunda tarihi dokuların büyük bir kısmı, 24 700 ev, 6100 ticari bina, 1450 restaurant, 62 okul, 13 hastane, 24 kilise, 14 sinema ve tiyatro olmak üzere 260 ha alan tahrip edilmiştir. Bu savaşta, bütün Hollanda şehirleri içerisinde hiçbiri Rotterdam kadar zarar görmemiştir. Liman bölgesi ve özellikle şehir merkezi büyük yıkıma uğramış ve bu savaştan sonra kent 'city without heart' (kalbi olmayan şehir) olarak tanımlanmıştır. 1946 yılında Rus-Fransız heykeltıraş Ossip Zadkine 'Razed City' (Kayıp Şehir) adında bir heykel ile savaş sonrası kenti simgelemiştir. Bugün bu heykel şehir merkezinde bulunmaktadır.

Savaşın ilk haftasında Alman kuvvetlerinin Rotterdam'ın merkezini bombalaması ile birlikte kent neredeyse tamamen yok olmuştur. Her ne kadar savaş, maddi manevi büyük bir yıkıma sebep olsa da, kent merkezinde yer alan eski yapılar, şehir planlamasında eksiklikler, altyapı sorunları, sağlıksız koşullar gibi bir çok problemin ortadan kalkması ve doğru bir kent düzeninin oluşması bakımından Rotterdam kenti için bir zemin hazırlayıcı olmuştur. Savaştan sonra hızla şehir merkezi tekrar inşaa edilmeye başlanmış, Blaak, Kolk ve Schie gibi kanallar savaşta tahrip olan binaların kalıntıları ile doldurularak yeni yapılaşma için alanlar düzenlenmeye başlanmıştır. Savaştan sadece dört gün sonra, kentin tekrar toparlanması için şehir konseyi, Belediye Gelişim Departmanı Sorumlusu Mimar Willem Witteveen'i görevlendirilmiştir. Ancak Witteveen tarafından 1941 yılında tamamlanan proje, savaş öncesi kent düzenine çok benzemesi ve malzeme, işçi ve yakıt bakımından oldukça maliyetli olması gibi sebeplerden dolayı uygulanmamıştır.



Şekil 2.8 II.Dünya Savaşı öncesi Rotterdam'ın görünümü,1932 (City Information Centre)



Şekil 2.9 II.Dünya Savaşı sonrası Rotterdam'ın görünümü,1946 (City Information Centre)

1944 yılında Şehir Konseyi Witteveen'in yerini alması için teklif götürülen Cornelis van Traa savaş sonrası rekonstrüksiyon için 1946 yılında 'Basic Plan' (Basisplan) adında yeni bir kent planı geliştirmiştir. Genel olarak fonksiyonların kent içine hiyerarşik olarak dağıtıldığı, modern ve rasyonel esaslara dayanan bu plan; ofis, ticaret, eğlence gibi fonksiyonları şehirin

farklı bölgelerinde konumlandırılırken, üretim alanlarını şehir dışına taşımayı önermiştir. Bu dönemde şehire ulaşılabilmesi amacı ile yeni bir trafik sistemi kurulmuş, Weena, Blaak ve Hofplein gibi yeni bulvarlar açılmıştır. Ofis binalarının gelişimi açısından önem teşkil eden banka binaları ise Coolensingel, Blaak ve Boompjes'ta konumlandırılmıştır. Hazırlanan bu kent planı sadece Witteveen'in planından değil diğer Avrupa kent planlarından da farklı bir tasarıma sahiptir. Geleneksel kent planı esasları yerine bu yeni plan yeni temel değişim kriterleri içermektedir ve bu plan yeni gelişimler açısından da başlangıç teşkil etmiştir. Dolayısıyla Basic Plan , Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) prensiplerine uygun olarak geliştirilmiş ve kentin tekrar inşası için önemli bir adım olmuştur.



Şekil 2.10 Rotterdam Basic Plan, Cornelis van Traa, 1946 (Bout J. ,Pasveer, E., 1994)

2.1.2.1 1950-1960 Dönemi

Bu dönemde inşaat maliyetlerinin oldukça yüksek olmasından dolayı, sadece banka binaları büyük projeler olarak tasarlanabilmiş, 1950'lerden 1970'lere kadar olan süreçte kent merkezindeki gelişimleri temel alan bir dönem başlamıştır. 1953 yılında, Rotterdamlı mimar Hugh Maaskant Amerikan tipi büyük binaları anımsatan Groothandelsgebouw binasını tasarlayarak savaşta ofislerini kaybeden bir çok küçük ölçekli şirketin bu yapıda toplanmasını

sağlamıştır. Aynı yıl, Bakema ve Van Eesteren tarafından tasarlanan, Avrupa'nın ilk yaya kullanımına açık alışveriş merkezi Lijnbaan açılmıştır. Bir dönem 'Avrupa'nın 5. Caddesi' unvanını taşıyan bu alan, Rotterdam kentsel mekanının gelişimi açısından da büyük önem teşkil etmiştir. Öte yandan, bu dönemde yeni gemilerin yapılması ile birlikte liman bölgesinde bir çok gelişme olmuştur.



Şekil 2.11 Groothandelsgebouw, 1953
(www.skyscrapercity.info)



Şekil 2.12 Lijnbaan, 1953

Yaklaşık 27 500 evin savaşta hasar görmesi ve artan göçmen nüfusu sebebi ile 1950 yıllarında Rotterdam, konut problemi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu sebeple yeni konut projeleri Kralingen ve Overschie bölgelerinde başlatılarak evlerini kaybeden halk bu bölgelere sevk edilmiştir.

1960 yılında Floriade Çiçek Fuarı için Euromast Kulesi inşa edilerek kent için bir panorama kulesi oluşturulmuş ve bu yapı o dönemde Rotterdam'ın ikonu haline gelmiştir. Coolingsel'da açılan Hilton Hotel ve Schouwburgplein meydan düzenlemesi de kent merkezindeki diğer önemli gelişmelerdir. Öte yandan, Merkez Tren İstasyonu ve Zuidplein'i birbirine bağlayan Hollanda'nın ilk metrosu açılarak kent içi ulaşım problemine çözüm aranmıştır.



Şekil 2.13 Euromast, Maaskant, 1960



Şekil 2.14 Schouwburgplein, West 8-Geuze

1946 Kentsel Gelişim Planı'na bakıldığında kent merkezinde yeterli boş alanın bulunması sebebi ile yüksek yapılaşma ile ilgili herhangi bir maddenin bulunmadığı görülür. Ancak zaman geçtikçe kent merkezinin dolmaya başlaması ve yeni binalar için alan sıkıntısının ortaya çıkması, bu fikri gündeme getirmiştir. Savaşta yıkılmayan binalar arasında yer alan boşlukları doldurmak amacı ile 1950-1960 döneminde bir çok yeni bina inşa edilmiştir.



Şekil 2.15 1967 yılında Rotterdam kentinin görünümü (City Information Centre)

2.1.2.2 1970 Dönemi

1970'lerin başında ekonomik sebeplerden ve gelişen ticaret aktivitelerinden dolayı Coolensingel üzerinde ofis yapılarına olan ihtiyaç artmıştır. 100 metre yüksekliği ile Hofplein'de yer alan Shell Binası büyük ölçekli ilk yapıdır. 70 metre yüksekliğinde Rotterdam Binası ve AMRO Bank binasının uzantısı dönemin diğer iki önemli ofis yapısıdır.

1974 yılında yeni Şehir Konseyi'nin seçilmesi ile birlikte, kent planlamasında yeni bir dönem başlamış ve geliştirilen yeni stratejiler doğrultusunda insan ölçeği önem kazanmıştır. Böylelikle ofis binalarının ve diğer yüksek yapıların kent merkezinde yapılması yasaklanarak bu bölge konut yapıları için ayrılmıştır.

2.1.2.3 1980 Dönemi

Bu dönemde bir çok kültürel ve regasyonel faaliyetler halkın bu bölgeye ilgisini çekmek amacıyla kent merkezinde yoğunlaştırılmıştır. Bu durum aynı zamanda ticaretle uğraşan, Rotterdam'da yatırım yapmak isteyen kişileri teşvik etmek bakımından da önemli bir unsur oluşturmuştur. Savaştan sonra hükümet, kültürel yayılma politikası uygulamış, böylelikle kültürel aktivitelerin sadece Amsterdam'da değil, Hollanda'nın diğer şehirlerinde de yaygınlaşması sağlanarak Rotterdam'ın kültürel gelişimi hızlandırılmıştır.

1985 yılında, kentin rekonstrüksiyonu için uygulanan Basic Plan, 'Inner City Plan' adında yeni bir plan ile değiştirilmiştir. Inner City Plan, kent merkezi ve kentsel mekanda kalite üzerine odaklanmış ve özellikle kamu mekanları ve konut gelişimi üzerinde durulmuştur. Merkez Tren İstasyonu ve Churchillplein arasında bulunan alan, tüm fonksiyonların birleştiği, kentin kalbi olarak nitelendirilmiştir.

Bu dönemde kent merkezi bir çok yeni mimari gelişime sahne olmuştur. Oude Haven yakınlarında yeni bir kütüphane, IMAX sineması, tiyatro ve bilgi merkezinin bulunduğu bir bina inşaa edilmiş, 1984 yılında ise Blaak Caddesi'nin sonunda Kubuswoningen (Küp Evler) yapılmıştır. Bunun yanında Eendrachtsplein, Westplein ve Euromast arasında yer alan Park Triangle bölgesinde de yeni gelişmeler meydana gelmiştir. Bu bölgenin merkezi olan The Museum Park alanına Boymans–van Beuningen Müzesi, National Architecture Museum (Ulusal Mimarlık Müzesi), Museum of Natural History (Doğal Tarih Müzesi) ve yeni bir sanat galerisi açılmıştır. Öte yandan, yeni bir Denizcilik Müzesi, Schiedamsedijk rıhtımı boyunca uzanan bir açık hava müzesi ve Schouwburgplein'de yer alan eğlence alanları dönemin diğer gelişmeleri olmuştur. Boompjes'ta 1988 yılında inşaa edilen üç apartman bloğu ise konut piyasası açısından önemli bir adımdır.



Şekil 2.16 K p Evler, Piet Blom, 1984



Şekil 2.17 Denizcilik Müzesi

 nceki planlardan farklı olarak 1985 Şehir Planı konut ve kentsel aktiviteleri bir arada toplamıŐtır. Böylece, yılda 500 konutun inşaa edilmesi kararı alınmıŐ ve yeni konutlar Weena, Zalmhaven, B lgersteyn ve Leuvehaven'da yer alan eski rıhtım bölgesinde tasarlanmıştır. Öte yandan 1985 Şehir Planı ofis alanları için de yeni bir program sunmuŐ ve kent merkezinde yer almak isteyen ve yeterli çalışma alanına sahip olmayan Şirketler sebebi ile yılda 20 000-30 000m2 ofis alanı inşaa edilmesine karar verilmiştir.

1985 Şehir Planı bugünün Rotterdam kentinin oluşumu açısından önemli bir adımdır. Plan temelde 4 önemli alan üzerindeki gelişmeler üzerinde yoŐunlaŐır:

- Central Square (Merkez Meydan); alışveriş, ofis ve kamu binaları için
- Museum Triangle (M ze   geni); kültürel ve regrasyonel faaliyetler için
- Waterstad Alanı; denizcilikle ilgili gelişmeler ve turizm aktiviteleri için
- Kop van Zuid Alanı; yeni çalışma alanları için



Şekil 2.18 1987 yılında Rotterdam kentinin görünümü (City Information Centre)

2.1.2.4 Bir Sahne Olarak Kent-1990 Sonrası Rotterdam

20. yüzyılın sonunda globalleşme ile birlikte dünya, sosyal, kültürel, teknolojik ve ekonomik bir dönüşümle karşı karşıya kalmıştır. Şehirler de bu dönüşümden etkilenmiş ve ülkelerinden bağımsız olarak, global pazarda kendi kimlikleri ile mücadele etmeye başlamışlardır. Diğer bir deyişle, 'şehir hükümetleri' dönemi başlamıştır. Öte yandan, globalleşme mekansal düzeni de etkilemiş ve kentsel mekanlar büyük ölçüde değişime uğramıştır. Değişen ihtiyaçlar ve ekonomideki hızlanma yapılaşmayı tekrar tetiklemiştir. Bu dönemde iyi organize olmuş şehirler uluslararası pazarda kalitelerini artırırken, bazı şehirler bu yenileşmeye ayak uyduramamaları kimliklerini büyük ölçüde kaybetmişlerdir.

Diğer şehirlere göre, II. Dünya Savaşı'ndan en fazla etkilenen şehir olmasına rağmen, bugün Rotterdam Hollanda'nın en hızlı gelişen kentidir. Kuşkusuz, bir liman kenti olmasının ve buna bağlı olarak gelişen endüstrinin bunda payı büyüktür. Bu durum Rotterdam kent imajını da önemli ölçüde etkilemiştir. Artan ticari faaliyetler mekan gereksinimini ortaya çıkarmış ve yeni çalışma alanları inşaa edilmeye başlanmıştır. Kop van Zuid projesinin gelişimi Rotterdam'ın yeni imajını şekillendiren önemli bir adımdır. Merkezin daha fazla yeni gelişmeyi ve binayı karşılayacak alana sahip olmamasından dolayı kentin diğer bölgelerine olan ilgi artmıştır. O dönemde Kop van Zuid bölgesi liman ile ilgili işlerin yoğunlaştığı kentten kopuk bir bölge iken 1970'lerden sonra, bu bölgenin bir kısmının yenilenmesi fikri oluşmuştur. Bu durum, kentten izole olan bu alanı tekrar kente bağlamakla kalmamış, aynı

zamanda nehirin iki yakası arasındaki kopukluğu gidererek merkezin genişletilmesini sağlamıştır.



Şekil 2.19 Kop van Zuid alanı (commons.wikimedia.org)

1996 yılında eski Holland-America Line şirketine ait ofis binası Hotel New York olarak tekrar canlandırılmıştır. 2000 yılında açılan Luxor Tiyatrosu ile Kop van Zuid sanatsal aktivitelerin de yer aldığı bir mekan haline dönüşmeye başlamış ve bu durum Kop van Zuid'deki insan sirkülasyonunun artmasına neden olmuştur. Öte yandan günümüze kadar, inşa edilen World Trade Center, Montevideo gibi ofis ve rezidans yapıları bölgenin kentsel kalitesini artıran önemli yapılardır. Bu gelişmeler ve yeni binalar beşinci bölümde daha ayrıntılı olarak incelenecektir.

Sonuç olarak, Kop van Zuid projesi 60 000 m² yeni ofis alanı, 5500 adet konut, 60 000 m² ticaret alanı ve otel gibi işlevleri barındırmaktadır. Bu proje bir anlamda ulusal bakımdan da önem teşkil ettiği için 'kilit proje' vazifesi görmekte ve halkı bu bölgede yaşamaya teşvik ederek yönetimin uyguladığı 'compact city' (yoğun kent) politikasını da uygulamaktadır (Schrijnen, 2003).

1995 yılının Eylül ayında Ben van Berkel tarafından tasarlanan ve şehrin iki yakasını birbirine bağlayan Erasmus Köprüsü kullanıma açılarak Kop van Zuid kent merkezine bağlanmıştır. Köprü, kuğuya benzetilen strüktürü ve 139 metre yüksekliğindeki pilonu ile

kentin en önemli imajlarından biri olmuştur. Bunun yanısıra yeni metro istasyonları, uluslararası tren yollarına yapılan bağlantılar ve yeni caddeler gibi bir çok gelişme de kentin ulaşım ağına büyük katkı sağlamıştır.



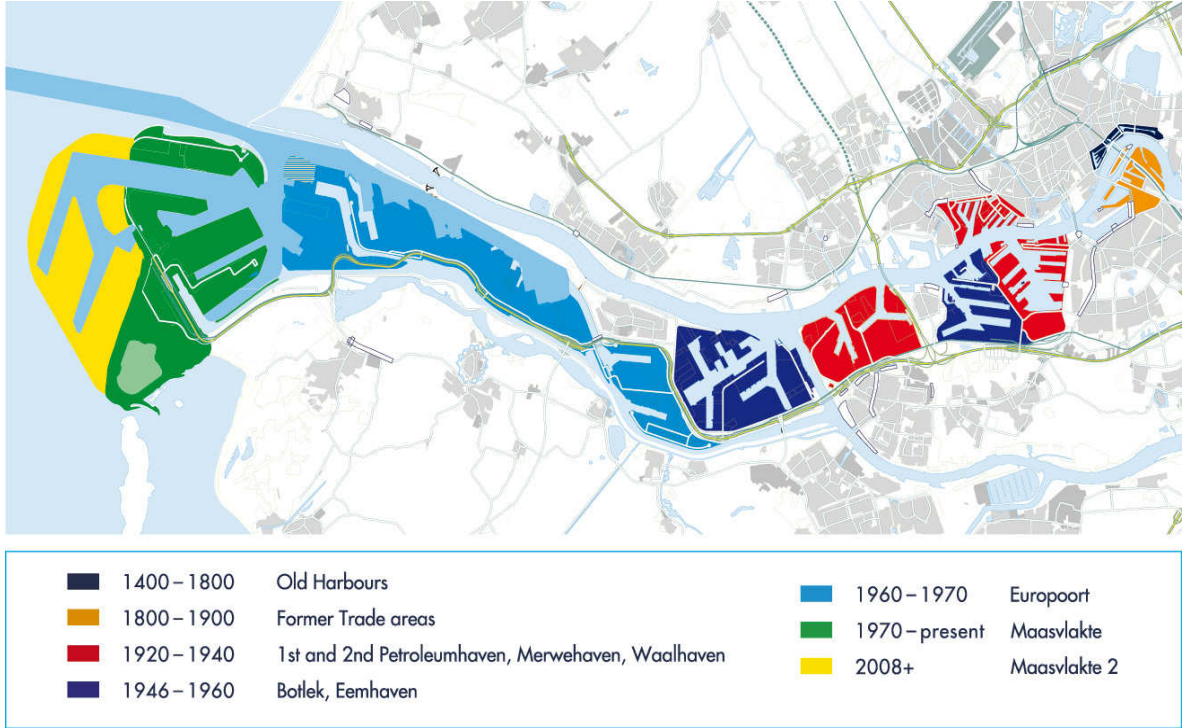
Şekil 2.20 Erasmus Köprüsü ve Kop van Zuid alanı

Öte yandan, Rotterdam'ın diğer bir çok bölgesinde de gelişmeler devam etmiştir. 1993-2000 Inner City Plan (Şehir Merkezi Planı), şehiri daha yoğun olarak kullanmayı öneren stratejiler içerir. 1996 yılında devlet, şehir merkezine yılda 250 konut yapılmasına karar vermiştir. Bu plan aynı zamanda şehir trafiği için, trenyolu sistemleri, tramway sistemi, yeni yaya ve bisiklet yolları gibi çeşitli çözümler getirmiştir. Şehir merkezinde gelişmeler önem kazanmış, Weena Caddesi yeni ofis ve rezidans yapıları ile bir metropol bulvarı görüntüsü kazanmıştır. 1991 yılında Merkez Tren İstasyonu'nun yanına inşa edilen 151 metre yüksekliğindeki Delfse Port binası bu yapılardan biridir. Öte yandan, Coolsingel, Blaak ve Boompjes bölgelerinde bir çok yeni ofis ve rezidans yapısı yapılmıştır. Boompjes'ta yer alan 94,5 metre yüksekliğindeki Willemswerf binası da farklı cephe karakteri ile Rotterdam'ın dikkat çekici ofis binalarından biridir. Bu gelişmeler ve bina örnekleri beşinci bölümde daha detaylı olarak incelenecektir.

2.2 Rotterdam Limanı

2.2.1 Europort'un Gelişimi

Bugün Rotterdam, Avrupa'nın en yoğun denizi olarak nitelendirilen Kuzey Denizi'ne kıyısı olan endüstriyel ve lojistik bir limana sahiptir. Rotterdam Limanı, daha sonraları unvanını Shanghai ve Singapore'a devretmesine rağmen, 2004 yılına kadar dünyanın en hareketli limanı olmuştur. 2006 yılı TEU (Treaty on European Union) datalarına göre ise, Rotterdam dünyanın yedinci geniş limanıdır.



Şekil 2.21 Rotterdam Liman Bölgesi'nin gelişim şeması (Port of Rotterdam)

Rotterdam Limanı geçmişten günümüze kadar pek çok değişim geçirmiştir. 1250 yıllarında nehirin deniz suyu seviyesine kadar yükselmesi sebebi ile, tuzlu suyun iç bölgelere geçmesine engel olmak için bölge bentlerle kapatılmıştır. Bu olay Rotterdam Limanı'nin gelişimi açısından oldukça önemlidir. Bu bentler sayesinde kargo transferleri buradan yapılmaya başlamış, böylelikle Rotterdam önemli bir nakliye merkezi haline gelmiştir. 1600'lü yıllarda 100 civarında geminin bu limanda barınabildiği bilinmektedir. Gemilerin Güney Afrika ve diğer ülkelere Rotterdam üzerinden ulaşması ve mallarını tutun ve baharat ile değişmesi Rotterdam'ın kısa zamanda önemli bir ticaret noktası olmasını sağlamıştır.

19. yüzyılda endüstriyel devrimin getirdiği teknolojik yeniliklerle birlikte liman aktiviteleri hız kazanmış, gemiler ahşap malzeme yerine çelik malzeme ile yapılmaya başlamıştır. Bu dönemde üç önemli gelişmeden söz edilebilir. Bunlardan ilki Alman Ruhr Bölgesi olayıdır. Almanların endüstri alanında kullanmak üzere büyük miktarda demir filizine ihtiyaç duyması, Rotterdam'la olan ticaret ilişkilerini hızlandırmış ve bu dönemde Alman-Rotterdam ilişkileri önemli ölçüde artmıştır. Diğer yandan Rotterdam'ın Almanya'dan sağlandığı malları çeşitli ülkelere transfer etmeye başlaması, Hollanda ekonomisine büyük katkı sağlamıştır.

İkinci önemli gelişme ise Nieuwe Waterweg şu kanalının açılmasıdır. 19 yüzyılın ikinci yarısında, özellikle Almanya ve Büyük Britanya arasında devam eden nakliye ilişkilerinden dolayı Rotterdam dünyanın en önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Bu dönemde liman trafiğinin çok kalabalıklaşması ve nehir deltasının limana ulaşımı zorlaştıran çok fazla kolunun olması Rotterdam için büyük sorun oluşturmuştur. Bu problemlerin sonucu olarak 1863 yılında büyük okyanus gemilerinin Kuzey Denizi'ne ulaşımını sağlamak amacı ile yeni bir kanalın açılmasına karar verilmiş ve Hidrolik Mühendisi Pieter Caland, Rhine Nehri'ni Kuzey Denizi'ne bağlayan yeni bir proje geliştirmiştir. İnşaatına 31 Ekim 1863 tarihinde başlanan projede ilk olarak ilk olarak, Rozenburg'den Hoek van Holland'a kadar olan topraklar istimlak edilmiş, ikinci aşamada ise yeni hendekler açılmıştır. Üç yıl devam eden inşaat sürecinin üçüncü adımı Ekim 1866'da ana su yolunun açılması ile gerçekleştirilmiş ve çıkarılan büyük miktarda toprak diğer bentlerin ve hendeklerin güçlendirilmesi için kullanılmıştır. Son olarak ise, yeni açılan su yolunu denize bağlamak amacı ile aradaki şu benti kaldırılmış ve 1872 yılında Nieuwe Waterweg (New Waterway) su yolu inşaatı tamamlanmıştır. Öte yandan bu dönemin önemli gelişmelerinin sonuncusu olarak 1868 yılında Rhine Nehri'ne serbest girişi sağlayan Mannheim Sözleşmesi'nden söz etmek mümkündür.

19 yüzyılın sonunda, petrol endüstri dünyada büyük önem kazanmış ve petrol Avrupa'ya Rotterdam limanı üzerinden transfer edilmeye başlamıştır. Bu gelişime paralel olarak 1930'larda Waalhaven ve Marwelhaven limanları inşa edilmiş ancak İkinci Dünya Savaşı'nda bu liman alanlarının yaklaşık 40%'inin tahrip edilmesinden dolayı Rotterdam büyük zarar görmüştür. Savaştan sonra, tahrip edilen alanların hızla tekrar inşaa edilmeye başlanması ile Rotterdam limanı tekrar hareketli günlerine geri dönmüştür. Rijmond alanı 1960-1970 yıllarında çevre ve yaşam kalitesi olarak oldukça büyük bir değişim geçirmiştir. Hollanda hükümeti ve ticaretle uğraşan büyük firmalar II. Dünya Savaşı'nda ağır yara alan kent merkezini ve liman bölgesini tekrar inşaa etmek için büyük gayret sarfetmiştir (Schrijnen, 2003).

Artan ticaret fonksiyonuyla birlikte liman alanlarının şirketlerin ihtiyaçlarını karşılayamamasından dolayı Rotterdam ve Hoek van Holland arasında bulunan limanın batı alanına yeni bir bölüm eklenerek Eemhaven-Botlek projeleri hayata geçmiştir. Öte yandan petrolün endüstride kullanım alanının artması yeni çözümleri de beraberinde getirmiş ve petrolün dünyanın diğer bölgelerine aktarılması amacıyla büyük tankerler yapılmaya başlanmıştır. Ancak büyük yapılarından dolayı Rotterdam Limanı'na giremeyen bu tankerler liman açısından büyük problem teşkil etmiş ve ticaret akışını olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun üzerine hazırlanan Europort Gelişim Projesi'nin tamamlanması ile birlikte Rotterdam her tür tanker ve gemi için daha ulaşılabilir bir haline gelmiş ve problemler çözülmüştür. Teknolojinin ilerlemesine paralel olarak devam eden liman bölgesi gelişmeleri 1970'lerde Nieuwe Waterweg'in güneyden denize açılması ile devam etmiş ve Maasvlakte Projesi hayata geçmiştir. Son yıllarda liman bölgesini denize doğru genişletmeyi amaçlayan Maasvlakte 2 Projesi sürdürülmektedir.

Rotterdam Limanı yaklaşık 40 km genişliğe ve 24 metre derinliğe sahiptir. Toplamda 10 500 hektar alanı kaplayan liman bölgesinin 3500 hektarlık alanını su oluşturur. 4081 hektarlık alan ise 1996 yılından itibaren şirketlere kiralanmaktadır. 1996 yılında bu şirketlere yaklaşık 46 kilometre iskele kiralanmıştır (Stevens, 1999).



Şekil 2.22 Euromast Binası'ndan limanın görünümü

Bugün Rotterdam'dan malların transferi; tren yolu, kara yolu, iç sular sevkiyatı, kıyı taşımacılığı ve boru hattı sistemi olmak üzere beş farklı yolla sağlanmaktadır. Bir kargo

Almanya, Belçika, Fransa ya da Büyük Britanya'ya aynı gün içerisinde ulaştırılabilmektedir. Diğer bir yandan Rotterdam limanı geniş bir iş alanı da sağlamaktadır. Öte yandan petrokimya endüstrisi ve kargo transferi limanın en önemli iki faaliyetidir.

Bugün, Rotterdam limanını geliştirmek amacı ile devam etmekte olan bir çok proje mevcuttur. Bütün bu projeler sayesinde 2020 yılında Rotterdam, sağlayacağı sayısız imkanlar ile kusursuz bir limana sahip olacaktır. Rotterdam limanı için 2020'ye kadar tamamlanması hedeflenen altı temel kriter vardır. Bunlar;

Esnek kullanıma uygun bir liman yaratmak

Sürdürülebilir bir liman yaratmak

Bilim limanı oluşturmak

Kullanıcıya hızlı ve güvenli bir liman sağlamak

Etkileyici bir liman oluşturmak

Temiz bir liman sağlamak

(Cohen, O'Connor, 2004)

Hollanda'nın ikinci büyük kenti olan Rotterdam bugün dünyanın sayılı limanlarından birine sahiptir. Limanın uluslararası fonksiyonlarından dolayı Rotterdam Hollanda ekonomisi için büyük önem taşıyan bir kenttir. Limanın Avrupa marketindeki bu başarısı ve gelişiminde Rotterdam'ın coğrafi konumu büyük pay sahibidir.

2.2.2 Maasvlakte 2

Port of Rotterdam Authority tarafından projelendiren Maasvlakte 2, liman aktiviteleri ve Kuzey Denizi'ndeki endüstrileri desteklemek amacı ile hazırlanmış yeni bir liman gelişim projesidir. 2012-2014 yıllarında mevcut limanın, ihtiyacı daha fazla karşılayamayacak olması sebebi ile yeni bir projenin gelişimi zorunlu hale gelmiştir. Bu gelişme PMR (Rotterdam Mainport Development Project) çerçevesinden değerlendirildiğinde, Rotterdam'ın Hollanda'nın lojistik merkezi olması açısından da büyük önem teşkil eder.



Şekil 2.23 Maasvlakte 2 Projesi (Port of Rotterdam)

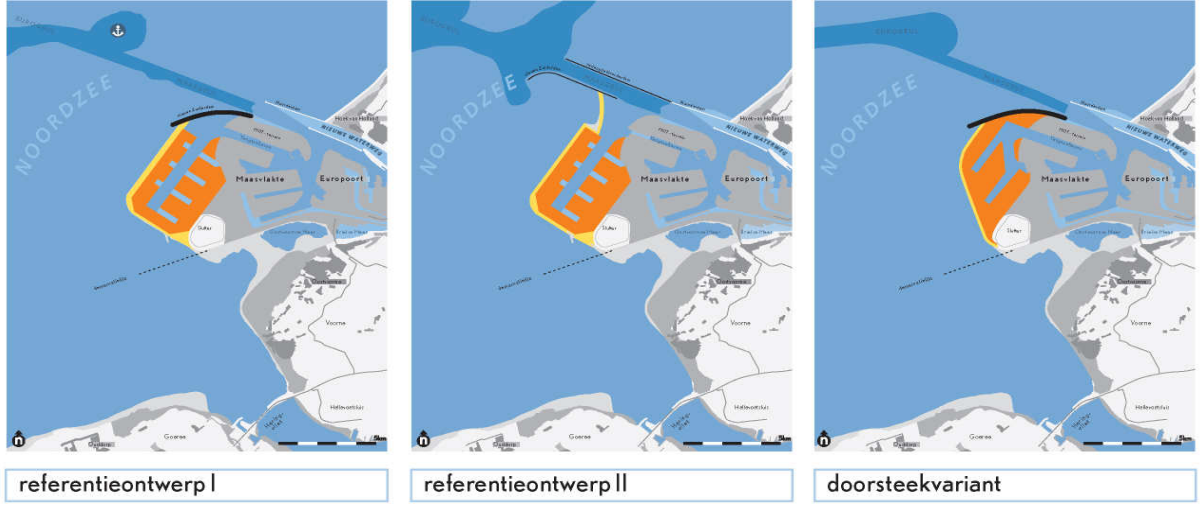
Avrupa için önemli bir konuma sahip olacak yeni liman, mevcut liman alanının batısına inşa edilecektir. Diğer bir deyişle, yeni geliştirilecek olan alan, mevcut limanın bir uzantısı olacaktır. Bu alan toprak istimlakı yolu ile sağlanacak ve toplamda 2000 hektarlık alanı kaplayacaktır. Bu alanın yarısı kanallar, tren yolları, caddeler ve liman havzalarından oluşurken, diğer 1000 hektar ise endüstriyel alanlar için ayrılacaktır (Port of Rotterdam).



Şekil 2.24 Maasvlakte 2 Proje alanı modelleri (Port of Rotterdam)

Yeni yapılacak olan bu ek liman bölgesi, konteyner aktarımı, dağıtım aktiviteleri ve kimya endüstrisi gibi fonksyonlara cevap verecek geniş bir alan sağlayacaktır. Bunların yanısıra, şu yolu, tren yolu ve kara yolu gibi olanakları sayesinde yeni liman alanı ulaşım fonksyonlarının da sürdürebileceği tamamen ulaşılabilir bir mekan olacaktır.

Yeni liman alanının daha etkili olarak kullanılması amacı ile çeşitli tasarımlar geliştirilmiştir. Bütün bunların sonunda ise çevre bakımından en duyarlı proje olan ‘Doorsteekvariant Projesi’ seçilmiştir. Aynı zamanda bu dizaynin, diğer projelere oranla aynı işlevleri gerçekleştirmek için daha az yeni toprak alana ihtiyaç duyması, ekonomik olması bakımından da tercih sebebi olmuştur.



Şekil 2.25 Maasvlakte 2 Projesi için geliştirilen dizayn şemaları (Port of Rotterdam)

Rotterdam Avrupa için oldukça stratejik bir konuma sahiptir ve hem denizler hem de iç bölgelerle bağlantı sağlamaktadır. Bu sebepten dolayı, Maasvlakte 2 projesi, Rotterdam’ın ana taşımacılık merkezi olması açısından büyük önem taşır. Bunun yanısıra, bu proje istihdam ve Hollanda ekonomisi açısından da büyük bir adımdır.

2.2.3 Rotterdam Limanı’nın Kent Gelişimine Etkisi

‘Eğer bu gezegende bir sihir varsa, o mutlaka su olmalı.’ Antropolog Loren Eisley (Daamen, 2007)

Sanayileşmenin başlangıcı ve uluslararası ticaretin gelişimi ile birlikte liman şehirleri büyük önem kazanmıştır. Bugün liman şehirleri daha fazla yabancı sermaye ve turizm geliri sağlamak amacı ile global platformda rekabet etmektedirler.

İnsanlar tarih boyunca suyun bulunduğu alanlara yerleşmeye çalışmış ve diğer ülkelerle bağlantıyı sağlaması açısından bu mekanlar her dönemde önem kazanmıştır. Rotterdam da bir şu kenti olmasından dolayı tarih boyunca gelişimini sürdürmüştür. Rotterdam Limanı 2004 yılında 'dünyanın en geniş limanı' unvanını Shanghai'a kaptırmasına karşın hala Kuzeydoğu Avrupa'nın en geniş limanı ve Hollanda ekonomisinin bel kemiğidir. Hollanda'nın iş ve ticaret merkezi olan Rotterdam, liman fonksiyonlarının de artması ile birlikte ekonomik ve kültürel açıdan büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Kuşkusuz bu ekonomik hareket kentin fiziksel çevresinin gelişiminde büyük pay sahibidir.

Savaş sonrası, kentin tekrar inşaa sürecinin başlangıcından itibaren Rotterdam önemli bir mekansal değişim geçirmiştir. Bir liman kenti olması bu fiziksel değişimi silüet ve morfolojik çalışmaları da içeren kentsel-mimari bir bütünün parçası haline getirmiştir. Endüstri alanlarının şehir merkezinden uzaklaşması ile birlikte burada bulunan kıyı bölgeleri iş, ticaret, konut ve regrasyon fonksiyonlarına açılmıştır. Liman fonksiyonlarının yanısıra, Rotterdam hızla değişen kent silüeti ile önemli bir mimarlık kenti haline gelmiştir. Ekonomik aktiviteler ve şehiri ziyaret edenlerin sayısı arttıkça kentsel mekanda kalite unsuru da önem kazanmıştır.

Bugün, mimarı atraksiyonlar ve sanatsal faaliyetler kentin yeni ve güçlü bir imaj edinmesinde büyük rol oynamaktadır. Yeni ve yaşayan mekanlar yaratmak ve bu mekanlarda bulunanlar için iş, konut ya da sosyal yaşam olanakları sunmak kentin bir cazibe merkezi haline gelmesini sağlar. Bugün, Sidney dünyanın en önemli liman kentlerinden biridir. Sidney Opera Binası ve Liman Köprüsü gibi mimarı strüktürler kentin dünyaca bilinen ikonlarıdır. Bu strüktürler kentsel mekanı zenginleştirir ve şehirin imajını sağlamlaştırır.

Limanlar, bir kentin dönüşümü için ardışık etkileşim sağlayan belirleyici unsurlardır. Limanlar şehirleri, büyük limanlar ise büyük şehirleri meydana getirir. Bu çerçeveden bakıldığında, Rotterdam barındırdığı tüm potansiyelleri ile bir liman metropolü olma yolunda ilerlemektedir.

2.2.4 Liman-Kent İlişkisi

Son otuz yıl içerisinde Rotterdam kıyı bölgeleri önemli ölçüde değişim göstermiştir. Kent hem merkezde hem de liman bölgesinde çeşitli dönüşümler geçirmiştir. İlk önemli dönüşüm hareketi 1970'lerde, düşük gelirli ailelerin konut ihtiyacını karşılamak üzere geliştirilmiş olan sosyal konut projeleridir. 1979 yılında Carel Weeber tarafından, limanın terk edilmiş bir bölgesinde tasarlanan Peperclip Binası dönemin en önemli sosyal konut projelerinden biridir.



Şekil 2.26 Peperclip Binası, Carel Weeber, 1979



Şekil 2.27 Peperclip Bina Cephesi

Diğer bir önemli gelişme ise kuşkusuz, eski liman bölgelerini yeni karma fonksiyonlu kent mekanlarına dönüştüren ‘Kop van Zuid Projesi’ dir. Bu proje, uluslararası şirketler ve üst gelir grubu için yeni ve yüksek kalitede bir kentsel mekan oluşturmayı hedeflemiştir.



Şekil 2.28 Kop van Zuid alanı

Kop van Zuid Projesi’nde kentsel mekanındaki gelişmeler, eğlence ya da sosyal fonksyonlar yerine ağırlıklı olarak konut ve ofis fonksyonlarını barındırmaktadır. Elbetteki bu konuda Rotterdam yerel idaresinin sürdürdüğü yüksek yapılaşma politikasının payı büyüktür. Limanın kenti dışına taşınmasıyla birlikte, Rotterdam’ın ‘ticaret kenti’ kimliğini güçlendirmek amacıyla eski liman bölgeleri için çeşitli kentsel fonksyonlar içeren yeni projeler geliştirilmeye başlanmıştır. Ancak mevcut politikalarda genel olarak ofis ve rezidanslar üzerine yoğunlaşılırken diğer kamusal fonksyonlara aynı oranda yer verilmemiştir. Öte yandan uluslararası platformdan bakıldığında, kıyı alanlarındaki regasyon ve eğlence fonksyonları kentsel mekan kalitesini artırması, kente dinamik ve canlı bir imaj katması açısından oldukça önemlidir.



Şekil 2.29 Maas Nehri kıyı bölgeleri

Kıyı alanlarındaki mekansal gelişmeler sadece kentin uluslararası arenadaki rekabeti için değil kent-toplum ilişkisi açısından da oldukça önemlidir. Bugün alışveriş, konaklama, spor ve kültür gibi kent fonksiyonlarının merkezde yer almasına karşın Rotterdam kıyı bölgeleri kent insanının sosyal ihtiyaçlarına yeterli ölçüde cevap vermemektedir. Bu durum çalışma saatleri sonrasında zaman zaman tehlikeli hale gelebilecek ölü mekanların oluşmasına yol açar ve bu mekanların kentten soyutlanmasına sebep olur.

Şehirler ve limanlar tarih boyunca etkileşim halinde olmuşlardır. 20. yüzyılda dünyada denizcilik teknolojilerinin ve buna bağlı olarak ekonomik dengelerin değişmesi ile birlikte bu durum sekteye uğramıştır. İlk kıyı bölgeleri gelişim projeleri 1960 yıllarında Boston, Baltimore gibi Kuzey Amerika şehirlerinde meydana gelmiştir. Baltimore İç Liman Projesi şehir merkezinde yarattığı etki ile oldukça başarılı bir projedir. İç liman bölgesi kent insanının ve ziyaretçilerin alışveriş, yemek, dinlenme gibi ihtiyaçlarına cevap veren yaşayan bir mekan haline dönüştürülmüştür. Bugün metropollerden küçük şehirlere kadar kıyı yerleşim mekanları bu durumun farkında olarak yeni projeler geliştirmektedirler. Önceleri, kıyı mekanları genel olarak eğlence ve ticaret fonksiyonları ile geliştirilirken bugünlerde bu alanlar insanların iş, yaşam ve gezme gibi günlük ihtiyaçlarına cevap verecek mekanlar haline gelmektedir.

İspanya’da bir kıyı kenti olan Barcelona, Port Vell Projesi ile dikkat çeken bir diğer önemli mekandır. 1988 yılında limanın şehir dışına taşınma fikrinin doğması ile birlikte eski liman bölgesi kent içinde kalmıştır. 1995 yılında geliştirilen proje ile bu eski liman bölgesi kentle etkileşim halinde olan yeni ve yaşayan bir mekan haline dönüştürülmüştür. Bugün Port Vell kültür, spor, iş ve eğlence gibi fonksyonları barındıran başarılı bir kıyı mekanidir. Bunun yanı sıra farklı kent mobilyaları, strüktürleri ve mimarı detayları ile bu mekan çeşitli film prodüksyonlarına ve reklam projelerine ev sahipliği yapmaktadır. Barcelona Port Vell Projesi kente büyük yarar sağlamış, her yıl yaklaşık 16 milyon insanın bu alanı ziyaret etmesine neden olmuştur.



Şekil 2.30 Barcelona Port Vell Bölgesi

Kıyı bölgesi gelişim projeleri kentsel kaliteyi artıran ve kentin imajını besleyen önemli unsurlardır. Bugün Rotterdam, geliştirilen kıyı projeleri ile Avrupa’nın hızla değişen kentlerinden biridir. Her ne kadar bu alanlar henüz yeterli derecede kent ile ilişkilendirilemese de geliştirilen sürdürülebilir planlar ile Rotterdam hızla ilerlemektedir. Bugün, liman ve kent arasındaki etkileşim, Rotterdam’i ekonomik ve kültürel bağlamda hızla geliştirmektedir. Gelecek projeler Rotterdam’ın imajını daha da güçlendirecek ve gerek barındırdığı fonksyonlar, gerek mimarisi ile Rotterdam Avrupa’nın en önemli kıyı kentlerinden biri olacaktır.

3 MARKA KENT ROTTERDAM

3.1 Bir Marka Olarak Kent

Bugün global dünyada bir malı pazarlamak ve daha geniş bir kitleye yaymak amacı ile markalar kullanılmaktadır. Marka, ürünü daha akılda kalıcı, gösterişli ve özel kılar. The Dictionary of Business and Management (İş ve Yönetim Sözlüğü) markayı; Bir ürünü veya servisi tanımlamak amacı ile kullanılan ve onu rakip firmaların ürünlerinden ayıran, isim, işaret ya da sembol olarak tanımlar. Günümüzde tekstil, gıda, otomotiv sanayii gibi sayısız alanda markaları görmek mümkündür. Öte yandan son yıllarda kentler de ekonomilerini güçlendirmek ve itibarlarını artırmak amacı ile markalaşma stratejileri geliştirmektedirler. Peki nedir marka kent? Kentin markalaşması neden önemlidir? Bir kent marka olarak kendisini diğer şehirlerden nasıl farklı kılar?

Bir kentin markalaşması, o kenti bir ürün olarak piyasaya sunmaktır. Marka kent tanımı ekonomi ile doğru orantılı olmasından dolayı oldukça ilgi çekicidir. Markalar mekanlara kalite ve dolayısı ile ekonomik fayda sağlayan unsurlardır. Diğer yandan, hem kent insanı hem de çeşitli amaçlarla kenti ziyaret eden kişiler bakımından değerlendirildiğinde marka faktörü oldukça önemlidir. Bir kentin etkili bir markaya sahip olması için, onu diğer kentlerden ayıran farklı dinamiklerinin olması gerekir. Başarılı bir marka, kentin çekiciliğini artırır. Bunun yanı sıra, kent imajları da markalaşmada büyük rol oynar. Tarih, kültür, ticaret, turizm yatırımları, doğal çevre ve mimarlık gibi değerler kentin kalitesini artırır.

Bugün kentler büyük şirketler gibi ürünlerini satmak, hedef kitlelerini genişletmek ve yatırım alanlarını güçlendirmek amacı ile reklamlarını yaparlar. Bir kentin geniş bir kitle tarafından tanınması, akılda kalan, etkili ve dışarıdan insanlara farklı gözükken özelliklerinin iyi şekilde sergilenmesine dayanır. Bu sebeple, güçlü bir marka oluşturmak için hükümet, yerel yönetimler, yerel firmalar ve halk ortak çalışma halinde olmalıdır.

Marka, bir mekanın mevcut durumunu simgeleyen etkili bir pazarlama aracıdır. Bir mekanın gelecekte de markası ile var olabilmesi için görsel anlamda etkili ancak stratejik olarak gerçekçi detaylar ile donatılması gerekir. Böylelikle bu mekanlar hedeflenen kitle için akılda kalıcı ve farklı olur (Allan, 2006).

Diğer yandan kentin yaratıcı sınıfının da markalaşma açısından önemi büyüktür. Yaratıcı sınıf, bilim adamları, mühendisler, üniversite öğretmenleri, şairler ve mimarlardan oluşan kesime verilen isimdir. Bu grup esnek düşünce sistemine sahiptir ve olaylara farklı açılardan yaklaşır.

Günümüz dünyasında başarılı bir markaya ve güçlü niteliklere sahip bir çok kent bulunmaktadır. Bir Asya kenti olan Shanghai, merak uyandıran mistik görüntüsü ile özgün karakteri doğrultusunda etkili bir markalaşma stratejisi geliştirmiştir. Bunun yanısıra kent, modern mimari ve kentsel tasarımı en iyi şekilde birleştirerek zengin bir fiziksel çevre edinmiştir. Yüksek yapılar ise bu kentin silüetini oluşturan en temel unsurlardır. Öte yandan, dünyada Shanghai gibi yüksek yapılardan oluşmuş silüetlere sahip pek çok şehir vardır. Manhattan da bunlardan biridir. Bu noktada şu soruların akla gelmesi kaçınılmazdır. Manhattan ve Shanghai arasındaki fark nedir? Shanghai'ı 'Shanghai', Manhattan'ı 'Manhattan' yapan unsurlar nelerdir? Elbetteki bu soruların cevaplarını sadece yapılaşmış çevre üzerinde yoğunlaştırmak yanlış olur. Tarihten beri kentlerin şekillenmesini etkileyen en temel faktör toplumların yaşam tarzları ve kültürel yapılarıdır. Bu çerçeveden değerlendirildiğinde, kültürün mimariye yansımaları ile gelişen fiziksel çevresi, Shanghai'i diğer kentlerden ayıran en önemli özelliğidir. Diğer yandan, kentin coğrafyası da, strüktürel farkları ve malzemede çeşitliliği beraberinde getiren önemli bir ayırt edici unsurdur.



Şekil 3.1 Shanghai kent silüeti (www.ghmadsen.com)

Bugün, hızlı gelişimi ile Avrupa'da yükselen bir imaja sahip olan Rotterdam, markalaşma süreci içerisinde olan kentlerden biridir. Liman fonksiyonundan dolayı mimari de büyük ölçüde gelişme göstermiş, bu da markalaşma açısından kente büyük fayda sağlamıştır. Diğer Hollanda şehirleri ile karşılaştırıldığında Rotterdam çok farklı bir silüete sahiptir. 1940'lı yıllarda Rotterdam'ın Almanlar tarafından bombalanması ile birlikte şehir merkezi büyük

ölçüde yok olmuştur. 1980'lerden sonra başlatılan yeni mimarlık politikası ile kent dinamik, genç ve farklı bir görünüme kavuşmuştur. Bu dönüşüm süreci Rotterdam'ı deneysel bir mekan haline getirmiş ve kent bir çok önemli projeye sahne olmuştur.



Şekil 3.2 Rotterdam kentinden görünüş

Dünyanın en önemli şirketleri bugün, kentin uluslararası statüsünden faydalanmak amacıyla Rotterdam'da adres sahibi olmuş ve bu durum bir çok şirket için bir prestij göstergesi haline gelmiştir. Tüm bu sebeplerden dolayı Rotterdam kısa zamanda gelişip büyüyen bir marka haline gelmiş ve diğer Hollanda şehirlerinden farklı bir konuma ulaşmıştır. Her kentin kendine özgü markalaşma stratejilerinin olduğu düşünülürse, Rotterdam uluslararası liman özelliğinden dolayı büyük bir avantaja sahiptir. Artık Rotterdam kenti isim olarak bile oldukça önemli ve uluslararası platforma kar getiren bir düzeye gelmiştir. Bu durum kendini yapılaşmış çevrede de göstermiş, dünyaca tanınan bir çok mimari ofis, farklı tasarımları ile kent silüetini zenginleştirmiştir. Elbetteki bunun en önemli sebeplerinden biri, Rotterdam'ın diğer bir çok kente göre daha toleranslı ve liberal bir kent olmasıdır. Bunun yanı sıra, özel bir coğrafyaya sahip olması ve Avrupa'nın iki önemli nehrinin oluşturduğu delta üzerinde yer alması, Rotterdam'ın en büyük avantajıdır.

Rotterdam hızlı gelişen gökdelen mimarisi sebebi ile son zamanlarda ‘Manhattan on the Maas’ (Maas Nehri üzerindeki Manhattan) olarak tanımlanmaktadır. Bu durum akıllara şu soruları da beraberinde getirir. Bir kent, başka bir kentin isminden marka edinmek için faydalabilir mi? Öte yandan bu marka, kent insanı ve dışarıdan gelen ziyaretçiler tarafından inandırıcı bulunur mu?

Gelismekte olan kentler başarılı kentlerin isimlerinden faydalanmaktadır. Rotterdam kendisini ‘Manhattan on the Maas’ (Maas üzerinde yer alan Manhattan) olarak nitelendirirken, Eindhoven da ‘Rotterdam on the Dommel’ tanımlamasını kullanmaktadır. Bu tip boş ve gereksiz tanımlamaları kullanmaktansa kentler öncelikle kendilerine ait, farklı ve sürdürülebilir imajlar geliştirmeye çalışmalıdır (Urban Affairs, 2002). Kuşkusuz, dünyada gökdelen mimarisi son dönemde oldukça yaygın bir hale gelmiştir. Diğer bir deyişle dünyada bir çok ‘Manhattanlaşmaya çalışan’ kent vardır. Bu noktada kimlik kavramı devreye girer. Bir kent kendini ancak yerel kimliğiyle diğerlerinden ayırır. Böylelikle kent tüm bileşenleri ile daha etkileyici, orjinal ve farklı olarak algılanır.

Rotterdam bir çok kente göre farklı özelliklere, dolayısı ile avantaja sahiptir. 2007 yılında Rotterdam ‘Mimarlık Kenti’ seçilmiştir. New York Times gazetesi bu durumu, ‘Paris’ modada, Los Angeles’in eğlence hayatında olduğu gibi Rotterdam da mimarlıkta yükseliyor’ şeklinde özetlemiştir. Dünyanın dört bir yanından mimarların ve öğrencilerin katıldığı mimarlık bienalleri de burada gerçekleştirilmektedir. Rotterdam, dinamikleri yüksek, dünya ile sürekli etkileşim halinde olan bir kenttir. Diğer bir yandan değişime kısa zamanda adapte olan ‘akışkan’ bir kenttir. Bu noktada başarılı bir marka için önemli olan kentin potansiyellerini en iyi şekilde değerlendirebilmektir.

3.2 Mimarlığın Kentin Markalaşmasına Olan Etkisi

Dünyada son dönemde mimarlık kavramı şehirlerin markalaşması açısından büyük önem kazanmıştır. Kentlerin küresel pazar olmaya başladığı bu dönemde mimarlık olgusu da markalaşma stratejilerinin hedef noktası olmuş, geliştirilen pazarlama politikaları ile mimarlık bir rant kaynağı haline gelmiştir. Şehirlerin ekonomik ve kültürel transformasyonu açısından değerlendirildiğinde markalaşma stratejik bir araç olarak çalışmaktadır.

Bir mekanın yerel potansiyelini tanımak ve analiz etmek kentin markalaşmasındaki ilk adımdır. Kent kimliğini oluşturan bu potansiyellerin markaya dönüştürülmesi oldukça zorlu bir süreçtir. Bugün bir çok kent imajlarını güçlendirmek amacı ile bir kimlik oluşturma çabası içerisinde. İspanya’nın Bilbao kenti de bunlardan biridir. 1997 yılında ünlü mimar Frank

Gehry tarafından tasarlanan Guggenheim Müzesi önceleri neredeyse tanınmayan bu kentin kaderini değiştirmiş ve Bilbao bir anda İspanya'nın en çok ziyaret edilen mekanlarından biri haline gelmiştir. Bu durum kent ekonomisini de büyük ölçüde etkilemiş, bu müze projesi yeni yatırımları da beraberinde getirmiştir. Her ne kadar Guggenheim Müzesi Bilbao'yu önemli bir turizm kenti haline getirse de, bu yapı mimari tasarım bağlamında bir çok kesimin tepkisine neden olmuştur. Ancak bu durum markalaşma ve pazarlama stratejileri açısından değerlendirildiğinde, burada önemli olan ilk etapta 'ilgi çekmek' tir ve Bilbao kenti bunu başarmıştır.



Şekil 3.3 Guggenheim Müzesi, Bilbao (www.essential-architecture.com)

Uluslararası sermayeden pay almak için markalaşmaya çalışan ve bunun için kimlik arayışında olan bir çok kentin aksine Rotterdam'ın, markalaşmak için herhangi bir yeni oluşuma ihtiyacı yoktur. Rotterdam, bir çok açıdan yeterli potansiyele sahip bir kenttir. Coğrafi konumu ve buna bağlı olarak limanından dolayı, Rotterdam tarih boyunca bir ticaret kenti olmuştur. Bu noktada dikkat edilmesi gereken unsur, kentin piyasaya doğru sunulmasıdır. 1990 yılında Kop van Zuid projesinin hayata geçmesi ile birlikte Rotterdam kent mimarisi büyük ölçüde değişim göstermiş ve bölgede bulunan liman fonksiyonları kent dışına taşınarak, inşaa edilen yeni ofis ve rezidans yapıları ile bölge farklı kullanımlara açılmıştır.

Global dünyada bugün şehirler ülkelerinden bağımsız olarak mücadele etmekte diğer bir deyişle şehir devletleri dönemi yaşanmaktadır. Dolayısı ile şehirler kültür, ekonomi, mimarlık

gibi potansiyellerini kullanarak markalaşma yoluna girmektedirler. Bu çerçevede değerlendirildiğinde, Rotterdam ekonomik, sosyal ve kültürel altyapısını göz önünde bulundurarak klasik Hollanda mimarisini tekrar etmek yerine, farklı bir kent düzeni ve mimari oluşumla kendini geliştirmiştir. Bunun sonucu olarak da, modern mimari kentin en önde gelen markalaşma faktörü olmuştur.

Mimar, tasarladığı bir yapı ile herhangi tanımsız bir boşluğa anlam katan, kentsel mekan kalitesini artırabilen kişidir. Mimarlık yenilikçi, farklı ve etkili tasarımı temel alır. Klingmann'a göre bugün büyük şirketler ve kentler, ünlü mimarların isminden faydalanarak ulusal platformda imajlarını geliştirmek istemektedir. Klingmann bu dönemi 'brandism' olarak adlandırmaktadır. Almanya'da UN Studio tarafından tasarlanan Mercedes Benz Müzesi ya da New York'ta Rem Koolhaas tarafından tasarlanan Prada bunun iki örneğidir.

Klingmann'a göre, bugün, mimarlığı bir damga, bir marka ya da kentsel transformasyonun yeni medyası olarak tanımlamak mümkündür. 21. yüzyılda artık kentleri sadece siluet olarak değil, marka mekanları (brandscape) olarak; binaları ise sadece fiziksel çevre elemanları olarak değil, bir reklam aracı olarak değerlendirmek gereklidir. Binalar, insanların sadece çalıştığı veya yaşadığı mekanlar değil, aynı zamanda kentin tanıtımında büyük etkisi olan önemli bileşenleridir. Mimarlık fiziksel çevreyi değiştiren en büyük etkidir. Buna bağlı olarak mimarlık bugün markalaşmayı etkileyen bir katalizör konumundadır.

3.3 Kent Kimliği ve Markalaşma

'Kimlik' kelimesi sosyal bilimler, antropoloji, felsefe ve sosyoloji gibi bir çok bilim dalında farklı tanımlara sahiptir. Öte yandan kimlik, sosyal bilimlerin her alanında kullanılan, bir bireyin kendisini farklı ve ayrı bir varlık olarak tanımlamak için kullandığı geniş kapsamlı bir terimdir. Bugün kimlik kelimesi şehirler ve kentsel teori alanında da kullanılmaktadır.

Bir kentin kimliğin oluşturan en temel faktörlerden biri tarihsel derinlik kavramıdır. Amsterdam'ın yapılaşmış çevresi göz önünde bulundurulduğunda, 'Altın Çağ' olarak adlandırılan dönemden kalan kanal evleri, kentin en önemli fiziksel bileşenlerindedir. Bir çok kişiye göre bu yapılar, Amsterdam'ın en özel mimari detaylarıdır. İlk bakışta bütün evler aynı gibi görünse de, her ev farklı bir dekoratif detay kullanılarak karakterize edilmiştir. Bu evler Amsterdam'ın kültürel kimliğini, konut anlayışını ve insanların yaşayış tarzlarını simgeler. Modern Hollanda mimarisinin hızla gelişmesine rağmen, kanal evleri bugün hala Amsterdam'ın en önemli kent ikonları olarak değerlendirilmektedir.

Amsterdam ya da Hollanda'nın diğer şehirleri ile karşılaştırıldığında, bugün Rotterdam'ı geleneksel Hollanda şehri olarak nitelendirmek yanlış olur. II.Dünya savaşından sonra kentin modern mimari ile inşaa edilmesi, Rotterdam'ın yapılaşmış çevresini diğer şehirlerden farklı kılmıştır. Öte yandan Rotterdam Okulu modernist mimari üzerine yoğunlaşırken, Amsterdam Okulu geleneksel stilini korumakta ısrar etmiştir. 20.yüzyılın başlarından itibaren kentin geleneksel imajından sıyrılıp metropolleşmeye doğru giden sürecinde Rotterdam değişen silüetiyle ilgi odağı olmuştur.

Hediyelik eşya dükkanlarında satılan kartpostallar bir kentin kimliği hakkında fikir veren en basit örneklerdir. Amsterdam'ın dükkanlarında, üzerinde kanal evlerinin fotoğrafları ve eskizlerinin bulunduğu bir çok kartpostal görmek mümkündür. Öte yandan Rotterdam'a bakıldığında kartpostallarda genellikle Erasmus Köprüsü ve gökdelenlerden oluşan kent silüeti yer almaktadır.

Bir kentin kimliğinde, kattıkları orjinal, farklı ve zaman zaman otantik potansiyeller sayesinde bireyler, etnik gruplar ve yabancılar da pay sahibidir. Toplumlar bugün ülkeden ülkeye ve hatta kentten kente farklılıklar gösterir. New York'da yaşayan bir kişi Paris ya da Londra'da yaşayan bir kişiden ayrı bir kültüre sahiptir. Tıpkı insanları gibi kentlerin kimliklerini oluşturan potansiyelleri de farklıdır. Londra ve Paris'te tarihi yapılardan oluşmuş bir kent silüeti hakimken, New York modern kent yapısı ve gökdelenleri ile bir metropol olma özelliği gösterir.

Rotterdam, Paris, Chicago ya da Shanghai gibi metropollerle karşılaştırıldığında hala küçük bir kenttir. Bugün Rotterdam'ın bir metropol olup olmadığına dair bir çok tartışma söz konusudur. Ancak 1940'lardan günümüze kadar devam etmekte olan Rotterdam'ın gelişimi göz önünde bulundurulursa, diğer Avrupa kentlerine göre uyguladığı büyüme stratejisi açıkça görülür. Kentin izlediği politika, hızla artan gökdelen mimarisi ve halen büyümekte olan uluslararası liman kentin görüntüsünü büyük ölçüde değiştirmiştir.

Kimlik ve imaj kelimeri ilk etapta aynı anlamlara sahip gibi görünse de oldukça farklı kullanımları vardır. Kimlik bir kentin sahip olduğu potansiyelleri doğrultusunda üstlendiği rol olarak tanımlanır. İmaj ise kentin dışarıdan algılanan, farklı kişilerin izlenimlerine dayanan görüntüsüdür. Diğer bir deyişle kentin kendini karşıya yansıttığı şeklidir. Bugün kentler başarılı bir imaj oluşturmak amacı ile kimliklerini kullanmaktadırlar. Bu noktada Rotterdam'ın global piyasada kendisini sunması, yani iyi bir imaj oluşturabilmesi için kimliğini en iyi şekilde yönetebilmesi gerekmektedir.

3.4 Toplum Faktörünün Rotterdam'ın Markalaşmasına Etkisi

Markalaşmak için şehirlerin kendilerini farklı kılan bazı özelliklerinin olması gerekir. Doğru stratejileri uygulamak ve potansiyelleri en iyi şekilde kullanmak, kentlerin global dünyaya açılmasında oldukça önemlidir. Kuşkusuz, markanın daha geniş kitlelere ulaşmasında yerel hükümetlerin ve toplumun payı da büyüktür.

Gelişen ulaşım ve iletişim sistemleri sayesinde dünya küçülmüş, bilginin akışı kolaylaşmıştır. Globalleşme ile birlikte, insanlar dünyayı dolaşmakta, daha iyi yaşam standartlarına sahip olmak için farklı ülkelerde çalışmaktadırlar. Bundan dolayı kentin dışarıdan gelen bir kişiye etkileyici ve yaşanabilir bir ortam sunması çok önemlidir. Bu noktada kentin ekonomik pozisyonu da devreye girer. Kent, yabancıyı yatırıma teşvik etmeli ve bunun için gerekli altyapıyı sağlamalıdır.

Liman fonksiyonu sebebi ile Rotterdam, bugün bir çok önemli şirket tarafından tercih edilen bir kenttir. Bu şirketler oluşturdukları iş sahaları ile kente istihdam sağlarlar. Bundan dolayı Rotterdam, diğer Hollanda şehirlerine göre daha fazla göçmen nüfusuna sahiptir. Bu durum kentin farklı bir etnik yapıyı barındırmasına neden olmuştur. Kentteki bu çeşitlilik zaman zaman sosyal düzen açısından sorun teşkil etmiştir. Rotterdam kent meclis üyelerinden Orhan Kaya bu durumu şu şekilde özetlemiştir: 'Her kent kendine has şifrelere sahiptir. Bu söz pek çok kenti için kullanıldığından oturu, bir klişe olarak algılansa da, Rotterdam'ın insanların sıcakkanlı olduğunu söylemek gerekir ve bu insanlar karakterlerini dolaysız olarak sergiler. Rotterdam, herkesin nasıl daha mutlu hissedecek ise onu yapabileceği bir yerdir. Bu durum kenti güzel kılar; ancak diğer bir yandan bu durum belli bir kesim insan tarafından hoş görülür'.

Rotterdam Hollanda'nın uluslararası kültür kentlerinden biridir. Bu durum markalaşma açısından da oldukça önemlidir. Bugün dünyada başarılı markalaşma stratejileri uygulayan ve bunu kendi toplumu ile entegre bir biçimde gerçekleştirmeyi başaran bir çok kent vardır. Toplum- hükümet işbirliğinin başarılı bir şekilde sağlandığı New York bu şehirlerden biridir. Metropol olmasından kaynaklanan egoist yaşam tarzına rağmen, kent insanı marka konusunda oldukça titizdir. 11 Eylül saldırısından sonra bu durum daha çok ortaya çıkmıştır. Rüya ülkesi olarak bilinen Amerika'nın imajı bu saldırı ile birlikte oldukça sarsılmış, ülke bir kaosa sürüklenmiştir. Halkın ülkelere olan güveni de azalmıştır. Ancak olaydan kısa bir süre sonra, hükümet ve medyanın yoğun ortak çalışmaları ile durum kontrol edilebilir bir düzeye ulaşmıştır. Bunun üzerine halk tekrar kenetlenerek, ülkelere olan bağlılıklarını dünyaya göstermişlerdir. Şehir yetkililerinin yaptığı açıklamalara göre 2007 yılında, kentte turizm ve iş

seyahatinde rekor ziyaretçi sayısına ulaşılmış, 2008 yılında da bu durum devam etmiştir. Kentin pazarlama kolu olan NYC & Company, 2008 yılının ilk üç ayında, bir önceki senenin ilk ceyreğine oranla yaklaşık bir milyon daha fazla ziyaretçinin kente geldiğini belirtmiştir. (Mcgeehan, 2008). Kısacası New York geçmişte yaşadığı olayın izlerini ve yaşanan korkuyu örtmeyi başarmış ve kentin turizm fonksiyonunu tekrar canlandırmıştır.

Markalaşma stratejilerinin başarıya ulaşabilmesi için markanın önce o kentte yaşayan insanlar tarafından benimsenmesi gerekir. Bundan ötürü tutarlılık, güvenilirlik ve birleştiricilik markalaşmanın en önemli unsurlarıdır. Bir marka ancak toplum tarafından inanılır ve desteklenirse başarıya ulaşabilir. Diğer türlü, marka konsept düzeyden öteye geçemez.

3.5 Bir Ürün Olarak Kent

Ürün, piyasada alınıp satılabilen fiziksel bir maddedir. Bir ürünü almak için renk, tasarım, kalite, marka gibi bir çok sebep vardır. Bugün globalleşme ile birlikte ülkeler yerlerini şehirlere bırakmıştır. Adeta bir marka haline gelen şehirler kendilerini global pazarda satmak için mücadeleye girmişlerdir.

Kentler de tıpkı eşyalar gibi global piyasada kendilerini özel gösterecek bir takım bileşenlere sahiptir. Bazı kentler ise markalarını satarken diğer şehirlere göre daha başarılıdır. Bunlar markalaşma sürecinde kendilerine özgü, farklı özelliklerini en iyi şekilde sergileyebilen kentlerdir. Tarih, mimari, sosyal aktiviteler ve gece hayatı gibi özellikler, kentin imajına değer katar. Bunun yanısıra bulunduğu coğrafya da, kenti diğerlerinden ayıran en belirleyici unsurlandıdır. Örneğin Seine Nehri Paris turizmi için büyük önem teşkil eder. Öte yandan Rotterdam gibi bir liman kenti olan Shanghai, gelişen ekonomisi ile dünyanın önemli ticaret merkezlerinden biri konumundadır.

Bir kentin ekonomik pozisyonu yabancı sermayenin akışı açısından büyük önem taşır. Öte yandan artan iş olanakları bir çok insanın bu kente akın etmesine sebep olur. Bir kentin refah düzeyi yapılaşmış çevresine de yansır. Gelişmekte olan yeni mekanlar kent hakkında ip uçları verir. Artan iş alanları yeni ofis binalarına, artan insan nüfusu ise konut alanlarına olan ihtiyacı doğurur. Bugün, ekonomik olarak başarılı, endüstri sektöründe gelişmiş kentler sağladıkları iş olanaklarından dolayı dışarıdan göç almaktadır. Bu tip kentler, sahip oldukları pozitif imaj sayesinde turizm sektöründe de gelişmektedir. Öte yandan yerel halk, zaman zaman bu çeşitliliğin negative etkilerinden şikayetçi olmakta, kentteki bu yoğunluğun sosyal yaşamı olumsuz yönde etkilediğini savunmaktadır (Kolb, 2006).

Doğru hazırlanmış bir reklam kampanyası, ürünün piyasadaki satışını hızlandırır. Coca Cola, McDonalds, Nike gibi dünyaca ünlü şirketler başarılı markalaşma stratejilerine ve reklam kampanyalarına sahiptir. Bu markalar, renkleri ve sembolleri ile her yerde kolayca tanınır. Küreselleşmenin tüm dünyayı etkisine aldığı bu dönemde, kentlerin de bu durumdan etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. Marka olgusu, kente iş adamları, turistler ve öğrenciler gibi farklı kitlelerden bir çok insanın talebinin artmasını sağlamıştır. Bugün tıpkı ünlü şirketler gibi şehirler de logolar ya da küçük tanımlamalar kullanmaktadır. 'I Amsterdam' ya da 'Wonderful Copenhagen' gibi ifadeler turist ofislerinde, şehirdeki panolarda ya da kartpostallarda kullanılarak adeta bir reklam kampanyası uygulanmaktadır. Bu durum turizm endüstrisi açısından da büyük fayda sağlar.

Rotterdam Avrupa'nın önemli ticaret kentlerinden biri olma doğrultusunda hızla ilerlemekte, gerek kültürel gerek turistik potansiyelleriyle de son dönemde büyük bir kitlenin ilgisini çekmektedir. Bugün Rotterdam, global pazarda başarılı bir ürün olarak nitelendirilebilecek bir çok potansiyeli barındırmaktadır. Bu potansiyeller şu şekilde özetlenebilir:

-Öncelikle, Rotterdam farklı görüşlere ve yeniliklere açık bir şehirdir. Hollanda'nın diğer şehirleri ile karşılaştırıldığında bir çok alanda oldukça toleranslı olduğu görülür. Bu alanlardan biri de, kuşkusuz mimarideki esnek tasarım anlayışıdır. Amsterdam ile karşılaştırıldığında, Rotterdam mimarı olarak genç, gelenekselçilikten kurtulmuş ve dinamik bir kenttir.

- Rotterdam bir su kentidir. Avrupa'nın en önemli iki nehrinin deltasında yer alan şehir stratejik bir konuma sahiptir.

- Rotterdam tasarım ve mimarlık kentidir.

- Liman Rotterdam'ın gelişimindeki temel nedendir.

- Rotterdam dünyanın sayılı şirketlerine ev sahipliği yapar. Bu durum kentin ekonomik karakterini etkiler.

- Halen inşaatları devam etmekte olan bir çok gökdelen yapısı gelecekte Rotterdam kent silüetine eklenecektir. 2012 yılında, bu projelerden bir çoğunun noktalanması ile birlikte Rotterdam yeni, çağdaş bir görüntüye kavuşacaktır.

4 OFIS YAPILARI VE KENT BAGLAMINDA ROTTERDAM

4.1 Ofis Yapılarının Oluşumunda Kent Faktörünün Etkisi

Gelişen teknolojiler, değişen ihtiyaçlar ve tüm bunların sonucu olarak farklılaşan kent olgusu bugün ofis yapılarının kentin temel bileşenlerinden biri olarak değerlendirilmesine sebep olmuştur. Önceleri sadece çalışma fonksiyonlarına yönelik tasarlanan bu yapılar bugün kentin fiziksel çevre gelişimini yönlendiren önemli unsurlar haline gelmişlerdir. Rasyonel tasarımlar yerini orjinal, farklı ve heykelsi tasarımlara bırakmış ve kentin kimliğini ortaya koyan bu yeni yapılar yatay ve düşey düzlemde gelişmelerini sürdürmüşlerdir.

Fiziksel çevre olgusu kentlerin fonksiyonlarına göre farklılık gösterir. Kent silüetini oluşturan yapıların karakteri, yoğunluğu ve yükseklikleri şehrin temel fonksiyonu hakkında ipucu verir.

Örneğin ‘turist’ faktörü üzerine odaklanan turizm kentleri bu fonksiyon üzerine yoğunlaşarak, hedeflenen kitleye yönelik bir tavır sergiler. Bugün Prag için turizm olgusu ekonomik açıdan kenti besleyen en önemli kaynaktır. Tarihi ve kültürel yapısı ve yerel mimarisiyle kentin kendine has bir karakteri ve kimliği vardır. Öte yandan New York farklı tarzda, yükseklikte ve malzemede tüm eski ve yeni yapıları ile gelişmiş bir iş kentidir. Buradan da anlaşılacağı gibi kentin geçirdiği tarihsel süreç ve yüklendiği fonksiyon fiziksel oluşumuna yön veren faktörlerdir. Tarihsel altyapısı olan şehirler yeni yapılaşan genç şehirlere oranla daha kemikleşmiş ve organik bir kentsel düzene sahiptirler. New York, grid kent düzeni ve yüksek yapıları ile Avrupa’daki birçok kente göre yeni sayılabilecek konumdadır. Diğer yandan bugün Rotterdam II. Dünya Savaşı’nda aldığı ağır darbeden sonra geleneksel Hollanda mimarisi kalıplarından farklı olarak gelişmiş bir fiziksel karaktere sahip yeni bir kenttir.

Savaşın kent merkezini tamamen yok etmesinden dolayı, yeni bir sistem kurulmuş ve yapılar da bu doğrultuda gelişim göstermiştir. Bugün Rotterdam farklı strüktürleri ve yüksek yapıları ile yeni bir Avrupa kentidir.

Yapıların mimarı karakteri ve cephe düzeni, bir firmanın ya da kurumun karakterini ve toplumun gözünde yaratmak istediği imajı ortaya koyar. Cephe, malzeme, strüktür ve tasarım da buna göre şekillenir. Bir banka için güvenilirlik en temel unsurdur. Toplumun gözünde bir banka yapısı duruşu ve tasarımı ile istikrarlı ve güvenilir bir imaj çizmelidir. Bu sebepten dolayı önceleri banka binaları ağır malzemelerin kullanıldığı büyük yapılar olarak tasarlanmaktaydı. Coolsingel üzerinde bulunan ABN Amro Bank binası da yapıldığı dönemde bu kriterler göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır. Öte yandan Weena Caddesi üzerinde yer alan Gebouw Delftse Port binası ING Bankası’nın merkez ofisidir. Bu iki banka yapısı

kullanılan malzeme ve tasarım kriterleri açısından büyük farklılık gösterir. Her ne kadar bu farklılığın sebebi yapı teknolojisinin gelişimi olarak görünse de, bu zaman çerçevesinde tasarım olgusunun da değiştiği açıktır. ING Bank Binası, ağır ve soğuk bir etki yaratmaksızın zarif ve modern bir şekilde tasarlanmıştır. Öte yandan kullanılan malzeme ve renkler de estetik kaliteyi artıran değerlerdir. Bugün Frankfurt'ta bulunan Commerzbank binası yeni banka binası oluşumuna verilebilecek başarılı bir örnektir.



Şekil 4.1 ABN Amro Binası
(nl.wikipedia.org)



Şekil 4.2 Frankfurt Commerzbank
(www.pressebox.de)

Bir çok önemli şirket, imajlarını sağlamlaştırmak için farklı mimarı tarzlarda binalara yönelmiştir. Bu yapılara örnek olarak, bankalar günümüzde gücün simgesi olarak ilk başta gelir. Bu yapılar, mimarı ile teknolojiyi birleştirerek buldukları yere değer katar (Meel,2000).

Bugün ofis binası tasarımındaki mimarı eğilimler kentlerin düşey aksta gelişmesine sebep olmaktadır. Her ne kadar yüksek yapı tasarımının temel amaçlarından biri kullanılan zemin alanını azaltmak olsa da, günümüzde bu tip tasarımlarda en çok göze çarpan durum imaj kaygısıdır. Bu yükselme tutkusu tarih boyunca farklı alanlarda kendini göstermiştir. Dini yapılar olabildiğince büyük ve görkemli tasarlanarak tanrının sonsuzluğu simgelenmiş ve insanoğlunu bu güç karşısında aciz ve küçük hissetmesi sağlanmıştır. Kiliselerde tavanlar ve

çan kuleleri olabildiğince yüksek yapılmaya çalışılmış ya da camii yapılarında büyük açıklıkları geçmek için büyük tonozlar ve kubbeler kullanılmıştır. Bugün kapitalist düzen ve buna bağlı olarak değişen dengeler sonucunda bu durum farklı bir şekilde kendini göstermektedir. Yüksek yapılar gücün ve ekonomik üstünlüğün simgesi olarak tasarlanmakta ve bu yapılar global dünyada imaj göstergesi olarak algılanmaktadır.

Bugün kentler yüksek yapılara değişen reaksiyonlar vermektedir. Farklı kimliklerinden dolayı bu yapılara olan bakış açıları da farklıdır. Bugün Münih halkı şehirlerinin mimari düzenlemeleri üzerinde söz sahibidir. Münih krallık dönemine ait tarihsel mimariye sahip bir kenttir. Yapılan oylamalarda halkın bu tarihi yapı düzeni içerisinde yeni bina oluşumlarına yer verilmemesini istediği görülmüştür. Öte yandan tarihsel geçmişine rağmen bazı şehirlerin artık mevcut düzende ve ölçekte yapıları ile ihtiyaçlara cevap veremediği de bir gerçektir. Bu tip şehirler merkezin dışında yeni gelişim alanları oluşturarak çözüm bulmaya çalışmaktadırlar. Bu şehirlerden biri de Paris'tir. La Defense bölgesi yeni yüksek ofis yapıları ve düzeni ile farklı bir mimari oluşuma sahne olmuştur.

Öte yandan bazı kentlerde çalışma ve diğer fonksiyonlar bir arada yer alır. Çalışma alanları, regrasyon alanları ve yaşama mekanları aynı bölgelerde yoğunlaşır. Bu tip şehirlerde bir ofis binasının yanında alışveriş merkezi ya da tiyatro görmek mümkündür. Bu durum kentin karakteri ile de yakından ilgilidir. New York ya da Chicago gibi kentlerde birçok farklı fonksiyondaki yapı bir arada yer alır. Bunun benzeri bir durumu Rotterdam için söylemek de mümkündür.

Rotterdam'da ofis binaları genellikle şehir merkezinde yer alır. Weena, Coolensingel ve Blaak gibi merkezde yer alan önemli bölgeler ofis fonksiyonunun yanı sıra birçok önemli kentsel fonksiyonu da barındırır. Öte yandan Kop van Zuid bölgesi kentin yeni gelişmekte olan iş bölgesidir. Uzun yıllar tüm fonksiyonlar kentin belli bir bölgesinde yoğunlaşırken Kop van Zuid merkezden kopuk ve terk edilmiş bir bölge pozisyonunda olmuştur. Kop van Zuid projesinde dikkat çeken en önemli nokta, kent dışında yeni bir gelişim bölgesi oluşturmak yerine bu bölgeyi kente bağlayarak merkezi geliştirme fikridir. İş alanları dünyanın bir çok kentinde çalışma fonksiyonlarına göre tasarlanmakta ancak çalışma saatleri dışında bu bölgeler terk edilmiş tamamen boş mekanlar haline gelmektedir. Kop van Zuid projesi bu durumu yıkararak bölgeyi kente entegre etmiş, yer yer konut alanları ve sosyal fonksiyonlar kullanılarak günün her saati yaşayan bir alan yaratılmaya çalışılmıştır. Bugün Kop Van Zuid içerdiği birçok fonksiyon ile kentin en ilgi çeken bölgelerinden biridir.



Şekil 4.3 De Brug Unilever, JHK Architects

Diğer yandan ofis yapıları deyince sadece yüksek yapılardan bahsetmek yanlış olur. Binanın yükleneceği fonksiyona bağlı olarak, tasarım ve oluşum kriterleri de farklılık gösterir. Yapı küçük ya da büyük olabilir. Bunun yansıra yatay düzlemde dağılması ya da düşeyde yükselmesi gerekebilir. Her ne kadar her ikisi de ofis binası başlığı altında yer alsa da, bugün bir medya merkezi ile banka yapısının tasarımı farklıdır. Bu durum sadece imajla değil yapıyı kullanacak şirketin fonksiyonu ve büyüklüğü ile de ilişkilidir. Bugün De Brug binası farklı tasarımı ve ilginç konumu ile Rotterdam'da yer alan en dikkat çekici ofis binalarından biridir. JHK Architects tarafından tasarlanan bina Unilever şirketinin merkez ofisidir. Yapı çelik ve camdan oluşan bir köprü gibi Maaş Nehri'ne doğru uzanır. Unilever firmasının fabrika binası yanında daha geniş bir alana sahip olmasına rağmen JHK mimarlık ofisi zemin seviyesinden yüksekte tasarlanan bu projeyi şirkete sunmuşlardır. Bu tasarımın temel amacı sadece farklı ve vurucu bir ofis yapısı oluşturmak değil, diğer geniş araziye ileriki projeler için korumaktır.

Ofislerin dış görünüşleri kadar iç mekanları da kullanım açısından oldukça önemlidir. İç mekan tasarımı kullanıcı profiline göre değişim gösterir. Bazı şirketlerde özel çalışma alanlarına daha fazla ihtiyaç duyulurken bazı şirketler takım çalışmasına önem verir. Bu tip şirketlerde sadece toplantı salonları ve yönetim bölümleri ayrı olarak tasarlanır. Diğer alanlar yer yer bölücüler ya da ofis mobilyaları ile ayrılarak esnek çalışma olanakları sağlanır.

4.2 Yerel Mimari ve Ofis Tasarımı-Bir Hollanda Kenti Olarak Rotterdam'ın Değerlendirilmesi

Tarih boyunca yapılar buldukları mekanın kültüründen etkilenmiştir. Bu etkileşim malzeme ve konstrüktif öğelerde de yer yer kendini göstermiştir. Bu durum tamamen kültürel kimlik kavramı ile ilişkilidir. Kimlik faktörü yerel mimari tarzların oluşumuna sebep olur ve binalar kent kimliğini simgeleyen ikonlar olarak değerlendirilir.

Mimarlık ve kentsel gelişim çerçevesinde değerlendirildiğinde, bugün metropol kentler globalleşmenin tüm etkilerini yapılaşmış çevrelerinde yansıtmaktadır. Yapısal teknolojilerin gelişiminin yanı sıra mimarlığın da globalleşmesi ile birlikte yeni mimari stiller tüm dünyada hızla yayılmaktadır. Şehirler gittikçe birbirine benzemeye başlamakta, bu yeni akımla birlikte bazıları mekansal kalitelerini kaybetmektedirler. Bugün şehirlerin çoğunda, cam ve çelikten yapılmış sayısız gökdeleni, gelişimi simgeleyen gurur ikonları olarak görmek mümkündür. Kuşkusuz ofis yapıları da bu hızlı gelişmeden en çok etkilenen yapı grubudur.

Bugün Rotterdam, ağırlıklı olarak ofis ve rezidans yapılarından oluşmuş, etkileyici ve halen gelişmekte olan bir silüete sahiptir. Kentin ticaret işlevinden dolayı yapısal çevre de bu doğrultuda oluşmuştur. Çalışma, konut ve eğlence gibi fonksiyonlar metropol kent imajını oluşturmak üzere bir araya gelmişlerdir. Hollanda mimarisie bakıldığında, kentlerde yüksek yapıların pek fazla yer almadığı ve geleneksel mimarının korunduğu görülür. Bu durumda Hollanda yönetiminin kentsel politikalarının da payı vardır. Ancak Rotterdam diğer şehirlerden farklı olarak, II. Dünya Savaşı'nda aldığı darbeden sonra yüksek yapılaşma politikası izlemiştir (Meel,2000).

Ofis binası olgusunun ilk ortaya çıkması fabrika yapıları dönemine dayanır. 19. yüzyılda fabrikalar endüstrileşmenin simgesi olmuşlardır. Bu yapılar genellikle mimari değeri olmayan, sadece çalışmak için tasarlanmış, niteliksiz mekanlardır. 20. yüzyılda bu durum değişmiş ve bugünkü ofis konseptinin ilk temelleri atılmaya başlanmıştır. Seri üretim sebebi ile daha fazla alan ve işçi ihtiyacı doğmuş, kadınlar da bu mekanlarda çalışmaya başlamıştır. Sosyologlar bu durumu, fabrika tipi çalışmaya olan benzerliğine dikkat çekmek amacı ile, ofis işinin 'proleterleşmesi' olarak değerlendirmiştir (Meel, 2000). Gelişen tekniklerle birlikte çalışma koşulları ve dolayışı ile ofis yapıları da değişmeye başlamıştır. Bu dönemde Avrupa mimarisi Amerika'dan etkilenmiş, farklı stil ve tasarımlar ortaya çıkmıştır. Johannes Brinkman tarafından Rotterdam'da tasarlanan Van Nelle Factory bu dönemin en önemli örneklerinden biridir. 1929 yılında inşa edilen bu fabrika yapısı 20. yüzyılın en önemli endüstri yapılarından biridir. Yapı betonarme, çelik ve camdan oluşur. Zarif formlardaki binalar,

bu binaları birleştiren cam tüp koridorlar ve giydirme cephe sistemleri gelişen ofis kültürünün en belirgin göstergeleridir. Yapı uzun yıllar tütün fabrikası olarak hizmet vermiştir. 1990 yılında fabrikanın kapanmasından sonra, 1998’de bina yenileme sürecine girmiştir. Bugün Van Nelle Factory ofis mekanlarının, restaurantların ve konferans salonlarının yer aldığı çok amaçlı bir yapıdır. Bina aynı zamanda bir çok sanatsal aktiviteye de ev sahipliği yapar. Van Nelle Fabrika yapısı, modernist Hollanda mimarisi ve ofis olgusu açısından çok önemli bir adımdır. Bugün yapı Unesco World Heritage listesinde bulunur.



Şekil 4.4 Van Nelle Fabrikası

II. Dünya Savaşı'nın kent mimarisini büyük ölçüde yok etmesinden kısa bir süre sonra Rotterdam yönetimi çalışmalara başladı. 1944 yılında Cornelis van Traa yeni bir kent planı tasarladı. Bu plandan bir süre önce Rotterdam yönetimi Willem Witteveen'dan bir proje geliştirmesini istemişti. Ancak, bu proje genel olarak savaş öncesi mimarisi üzerine geliştirilmişti. Rotterdam yönetimi daha o yıllardan yeni ve farklı bir kent düzeni oluşturma fikrini benimsediğinden dolayı Witteveen'in bu projesi kabul edilmedi. 1985 yılında geliştirilen yeni kent planı ile birlikte kentin bugünkü görünümünün ilk adımları atıldı. Bu gelişmeyle birlikte kentte yeni bir mimarlık politikası oluştu.

4.3 Ofis Binalarının Oluşumunda Liman Faktörü

Liman kentleri doğal, kültürel ve ekonomik potansiyellerinden ötürü her dönemde ilgi çeken mekanlar olmuşlardır. Kentin fonksiyonelliği çerçevesinde değerlendirildiğinde, bu kentler mimari çevre oluşumu açısından da zengin mekanlardır.

Limanlar şehirleri dünyaya bağlayan, para akisinin olduğu mekanlardır. (Dovey, Sandercock, Stevens, 2005). 20 yüzyılda, liman bölgeleri genellikle kentle fazla ilişkili olmayan bölgelerde yer almıştır. Kent ve liman arasındaki bu kopukluktan dolayı, bu bölgeler sadece denizcilik ve ticaretin gerçekleştirildiği iş mekanları olarak değerlendirilmiştir. Bugün ise globalleşen limanlar kentle sıkı etkileşim içerisinde bulunan aktif mekanlar haline gelmiştir. Buna bağlı olarak, liman şehirleri de yüksek bir kentsel kalite ve mimari potansiyele sahip olmuşlardır. Dünyadaki liman kentlerine bakıldığında, liman-kent arayüzünün ekonomi, coğrafya, ve planlama ilkeleri açısından çok özel alanlar olduğu dikkat çeker (Hoyle, 1989).



Şekil 4.5 Rotterdam liman bölgesi

Bugün bina ve şehir ilişkisi açısından değerlendirildiğinde, ofis yapılarının kentsel mekana entegrasyonu Rotterdam için oldukça önemli bir unsurdur. Kentsel mekanda yer alan ofis binaları yapılaşmış çevrenin bir parçası olarak Rotterdam'ın genel karakterini ortaya koyar. Kent silüeti göz önünde bulundurulduğunda Rotterdam'ın bir 'ticaret şehri' olduğu açıkça görülür. Liman şehirleri diğer şehirlere oranla daha dinamik ve hızlı gelişen şehirlerdir. Diğer

bir deyişle, limanın dinamizmi kendini kentsel mekanda da gösterir. Bunun sonucu olarak, kent mimarisi de bu doğrultuda şekillenir. Kop van Zuid bölgesi de güçlü potansiyelleri ile Rotterdam kent mimarisini ve dolayışı ile kent imajını zenginleştiren eski bir liman bölgesidir. Kuşkusuz bu bölgede bulunan ofis ve rezidans yapıları Rotterdam'ın bir 'gökdelen şehri' olarak nitelendirilmesinde büyük pay sahibidir. Ofis yapıları Rotterdam'ın fiziksel çevresini şekillendiren en belirleyici faktörleridir. Bu yapılar, Rotterdam'ın bir liman şehri olarak ekonomik karakterini belirleyen prestij bileşenleridir.

4.4 Kentin Markalaşmasında Ofis Binalarının Rolü

20. yüzyılın ortalarından günümüze kadar ofis yapıları, kentlerin gücünü ve sosyal statusünü belirleyen dominant yapılar olmuşlardır. Her ne kadar bazı çevrelerce bu binalar sadece güç göstergesi olarak tanımlansa da, bugün bu yapılar gelişen kentlerin vazgeçilmez unsurları haline gelmiştir.

Ofis, genel olarak insanların çalıştığı alan olarak tanımlanır, bunun yanı sıra bir organizasyon içerisinde belirli sorumlulukların yüklendiği bir pozisyonu da ifade eder. Bu 'ofis' kelimesinin en basit tanımıdır. Son yıllarda şehirlerin gelişmesi, metropollerin artması ile birlikte ofis yapılarının karakteri de değişikliğe uğramıştır. Çalışma mekanlarına ek olarak, şirketlerin genel merkez binalarında, iç ve dış mekanlar regasyon, yemek veya spor gibi farklı işlevlerle canlandırılmaktadır. Böylelikle çalışma ortamlarının dışında, yüksek enerjili ve yaratıcı ortak mekanlar oluşturulmaya çalışılmaktadır. Öte yandan düzenlenen bir çok etkinlik ve sanat aktivitesi ile bu binalar kamuya açılmakta, böylelikle bu tip yapıların bir anlamda 'sosyalleşmesi' ve halk ile etkileşim içerisinde bulunması sağlanmaktadır.

Son yirmi yılda ofis mimarisi büyük ölçüde değişim göstermiştir. Bir şirketin fonksiyonu ve karakteri yapının konumunu da etkiler. Bugün, büyük şirketler ofislerini sessiz ve kent dışında yer alan mekanlardan, daha aktif olan kent merkezine taşımaktadır. Ofis binaları günümüz kentlerinde ve metropollerinde, kentin karakterini ortaya koyan referanslar olarak tanımlanabilir. Gelişen teknolojiler ve değişen mimari akımlar ile, bu yapılar üçüncü boyutta yükselerek kent içinde belirleyici unsurlar olarak yer almaktadırlar. Öte yandan, başarılı bir markalaşma süreci çerçevesinde yapı-kentsel mekan ilişkisi de büyük önem taşır. Binalar buldukları alana kalite katar ve kamusal mekanlar oluşturur.

Rotterdam, konumu, limanı, sosyo-kültürel yapısı ve mimarisi ile özel bir şehirdir. Bununla birlikte gelişmeye ve yeniliklere açık, dinamik ve gençtir. Limanın Rotterdam'a kazandırdığı statü ve buna bağlı olarak şehirdeki ekonomik ve sosyal hareketlilik Rotterdam'ın mimarisini

şekillendiren temel öğelerdir. Ofis yapılarının oluşumundaki temel faktörlerden birinin şehrin ekonomik yapısı olduğu düşünülürse, markalaşma sürecinde Rotterdam'da ofis yapılarının en iyi örnekleri görülmeye devam edilecektir.

5 ROTTERDAM'DA SON DONEM KENTSEL GELISIM PROJELERI VE OFIS YAPILARI

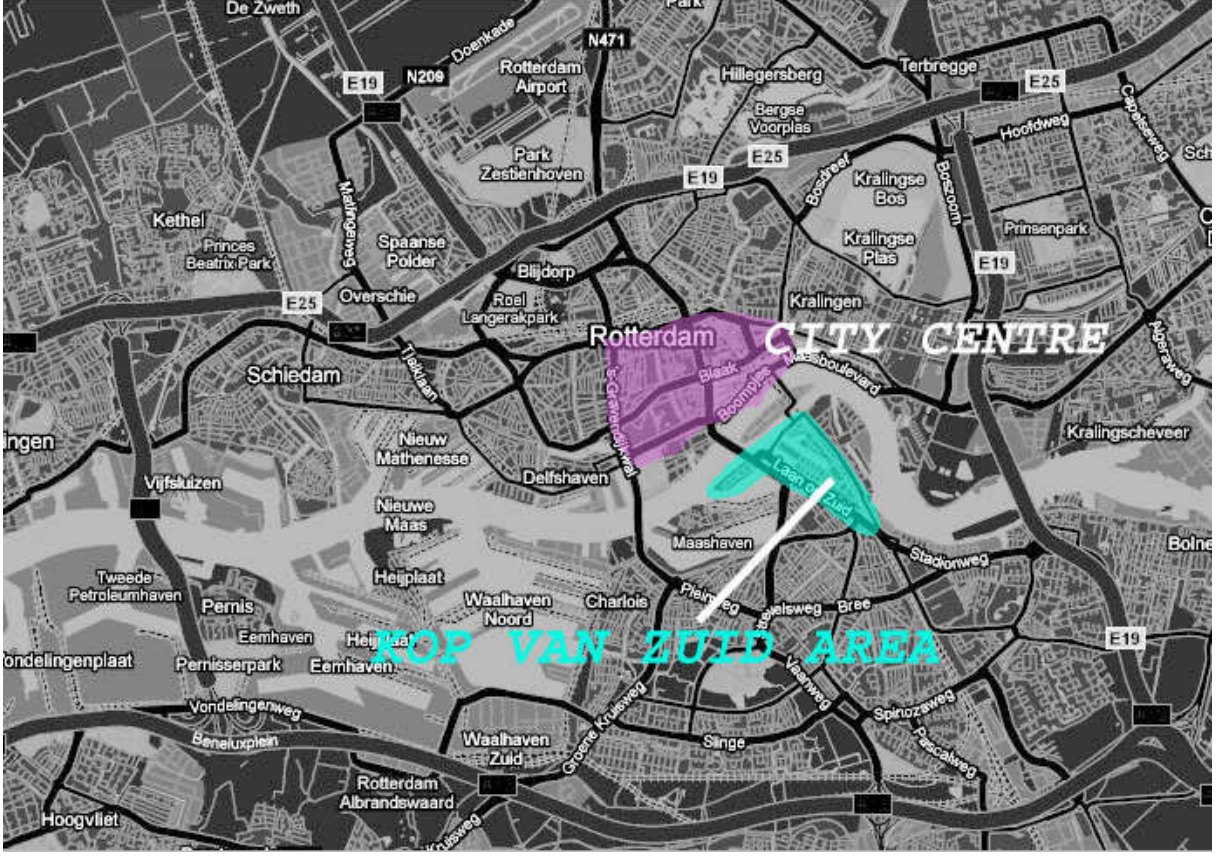
5.1 Rotterdam'ın Yeni Perspektifi Kop van Zuid Bölgesi

Kop Van Zuid, Maas Nehri'nin güneyinde bulunan bir alanda yer alan geniş ölçekli bir kentsel projedir. Bu proje ile birlikte eski liman bölgesi, ticaret, konut, eğitim, iş ve regrasyon fonksyonlarının yer aldığı yeni ve modern bir görünüm kazanmıştır.



Şekil 5.1 Kop van Zuid Bölgesi'nden görünüş

Bugün Kop van Zuid projesi Rotterdam'ın imajı açısından büyük bir hamledir. Rotterdam'ın sosyal olarak zayıf olan bir bölgesinde geliştirilen bu proje kent için büyük bir başarıdır. Projenin temel hedefi çeşitli aktiviteler ve karma fonksyonlar içeren yeni bir kent planı yaratmak ve bu planı bir takım ulaşım sistemleri ile desteklemektir. Böylelikle eski liman bölgelerinin kalkınması sağlanacaktır. Bunun yanısıra projenin bir diğer amacı da yeni iş alanları yaratmaktır. Bu proje ile birlikte kentten soyutlanan bölge, kent ile tekrar etkileşim halinde olacak ve kentle birleşecektir. Hazırlanan esnek stratejik planlar sayesinde konut ve çalışma alanları iyi organize olmuştur.



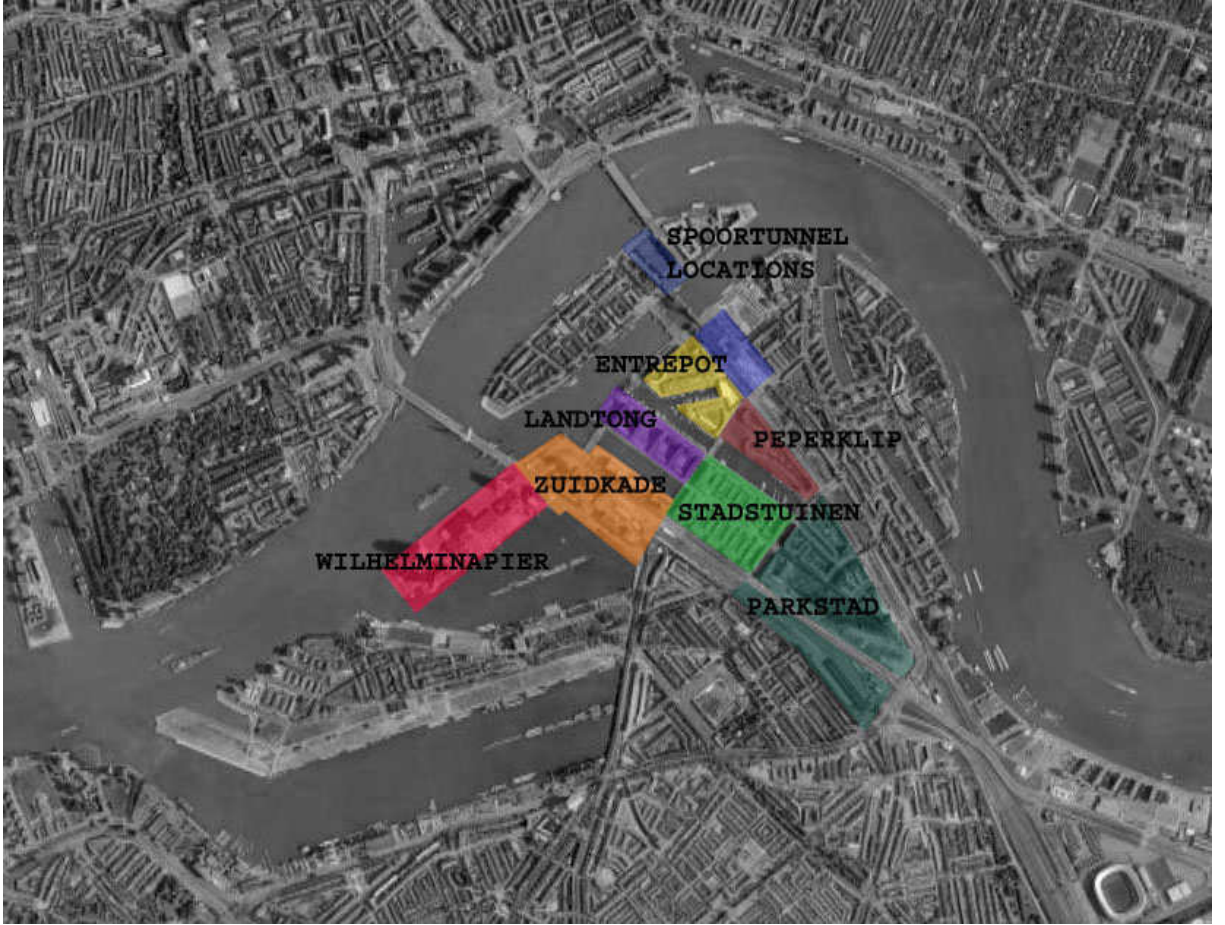
Şekil 5.2 Kop van Zuid'in Rotterdam'da konumu

Son bir kaç yılda, Kop van Zuid hızla gelişmiş ve bu bölge eski ve yeni mimarının bir arada bulunduğu bir açık hava müzesi halini almıştır. Norman Foster tarafından tasarlanan World Port Center, Renzo Piano tarafından tasarlanan KPN Telekom Binası (Toren op Zuid) gibi dünyaca ünlü mimarların yapıları bu alanda yer alır. Diğer bir yandan Holland-America Line şirketinin genel merkezi olan, bugünkü ismi ile Hotel New York bu bölgede bulunan önemli eski yapılardan biridir. Eski rıhtım bölgesi endüstriyel bir müzeye dönüştürülmüştür. Rotterdam'ın bu bölgesinde sürdürülen çalışmalar 2010 yılına kadar devam edecektir.

Yapılan araştırmalara göre Kop van Zuid yaklaşık 15.000 kişiye yaşam, 18.000 kişiye ise iş olanağı sağlayacaktır. Bunun yanı sıra, farklı zamanlarda bu bölge otel, restaurant ve okullar için ziyaret edilecektir. Kop van Zuid projesinin gelişimi ile birlikte Feijenoord bölgesinin nüfusu da önemli ölçüde artış göstermiştir. Her tür gelir grubu için değişen kira ya da mülkiyet olanaklarının bulunduğu bir konut sistemi geliştirilmiştir. Bu durum Rotterdam'ın konut piyasası için de önemli bir adımdır. Alanın yüksek kalitesi, farklı binaları ve kent merkezine bağlanan başarılı ulaşım ağı sayesinde Kop van Zuid giderek bir çok kişi tarafından yaşam alanı olarak tercih edilmektedir. Bu durumda, insanların çalıştığı mekana

yakın bir mevkiide yaşama isteği ve trafik sorunundan kurtulma faktörü de büyük rol oynamaktadır.

Kop Van Zuid Entrepot , Landtong , Wilhelminapier, Zuidkade , Stadstuinen ve Parkstad olmak üzere altı alt bölgeden oluşmakta ve toplam 125 ha alanı kaplamaktadır. Bu alanlar yaşam, eğitim ya da çalışma gibi çeşitli foksyonları içermektedir. Kop van Zuid proje alanı; 5,300 yeni konut, 400,000 m2 ofis alanı, 35,000m 2 çalışma alanı, 30,000 m2 eğitim ve regrasyon alanları içerecektir.



Şekil 5.3 Kop van Zuid alt bölgeleri

Bölgenin hızlı gelişimi ve yüksek kalitesi modern endüstrilerin de kente gelmesine sebep olmuştur. Tarihte Rotterdam'ı istihdam ya da ekonomik açıdan Amsterdam ya da The Hague kentleri ile karşılaştırmak düşünülemezdi. Bugün, bu durum değişmiş ve Rotterdam yoğun olarak talep edilen önemli bir ticaret kenti olmuştur. Bugün, Rotterdam dünyanın çeşitli bölgelerinden göçmenin kabul edildiği önde gelen şehirlerdendir. Bu durum Rotterdam'ın çok çeşitli bir etnik yapıya sahip olmasına sebep olmuştur.

Yüksek kalitenin getirdiği bir kentsel mekan imajına sahip olmasının yanısıra, Kop van Zuid çeşitli kentsel fonksiyonların bir arada bulunduğu bir yaşam alanı özelliği taşır. Alan konut, ticaret, medikal ve kültürel hizmetler; bunun yanısıra otel, yemek vb. sosyal hizmetler sunar.



Şekil 5.4 Kop van Zuid’de yer alan konut yapıları

Kop van Zuid bölgesinde yalnız yaşayanlar, çalışan aileler, büyük aileler ve yaşlılar gibi farklı ihtiyaç grupları için çeşitli konut tipleri mevcuttur. Bunun yanısıra, spor alanları, alışveriş mekanları, restaurantlar, farklı yaş grupları için okullar ve 1500 koltuk kapasiteli Luxor Tiyatrosu gibi çeşitli eğlence mekanları yer alır. Bu özellikler bölgede yaşayan insanların yanısıra kentin diğer bölgelerinden de bir çok kişinin Kop van Zuid’e gelmesine neden olur ve bu durum Kop van Zuid’in kamusal mekan olarak da tercih edilmesini sağlar. Diğer bir yandan Kop van Zuid sadece büyük şirketler için değil, küçük ölçekli şirketler için de fırsatlar sağlamaktadır.



Şekil 5.5 Luxor Tiyatrosu

Öte yandan Kop van Zuid mekansal kalitesini artıran bir takım önemli detaylara sahiptir. Öncelikle, başarılı aydınlatma sistemi sayesinde alan gösterişli bir gece silüetine sahiptir. Diğer yandan, yaya, bisiklet ve araç yolları iyi organize edilmiş ve buna bağlı olarak gerekli park alanları sağlanmıştır. Kıyı bölgeleri yaya kullanımına tamamen açılmış, böylelikle bu bölgelerin de kamusal mekan olması sağlanmıştır.

Malzemelerin ve atıkların azaltılması amacı ile, çağdaş teknolojilerle entegre edilerek tekrar kullanımı ve yeni üretimler için tasarlanması Kop van Zuid projesinin en büyük hedeflerindedir. Günümüz dünyasında, enerji kullanımlarının çevre kirliliği ya da mevsim değişiklikleri gibi bir çok dezavantajı olmasından dolayı yenilenebilir enerji kullanımının önemi gittikçe artmaktadır. Bu sebeple Kop van Zuid bölgesinde bazı binaların çatılarında yer yer cam kullanılarak gün ışığının iç mekana yayılması sağlanmaya çalışılmış, böylelikle pasif güneş sisteminin avantajlarından faydalanılmıştır. Bunun yanısıra, bazı rezidans yapılarında yağ refinelerinin atıkları ısınma için kullanılmıştır. Yıkılan binalardan arta kalan tuğla vb. malzemeler yeni konstrüksyonlarda tekrar kullanılmıştır.

5.1.1 Kop van Zuid Bölgesi'nin Gelişimi

Hava taşımacılığının ilerlemesi ile birlikte deniz taşımacılığına olan ilgi eskiye oranla azalmıştır. Bunun yanısıra, konteynırların kargo taşımacılığına başlaması limanların denize doğru taşınmasına sebep olmuştur. Diğer yandan, merkezdeki endüstriyel aktiviteler, şirketlerin bulunduğu kent çeperlerine taşınmıştır. Sonuç olarak liman bölgeleri, kent ve deniz arasındaki bir geçiş mekanı olmaktan, fonksiyonel bir kentsel mekana dönüşmüştür.

Kuzey Amerika şehirlerinden sonra Avrupa şehirleri de eski liman bölgeleri için yeni planlar geliştirmeye başlamıştır. Bugün, Rotterdam da bu şehirlerden biridir. Kop van Zuid alanı uzun süre düşük gelirli, eğitimsiz nüfusu ve yine bu bölgede yaşayan çok sayıda göçmen işçiler sebebiyle kötü bir imaja sahip olmuştur. Diğer yandan, 1968 yılında, bu bölge için geliştirilen 'Red Lights' projesi de çeşitli gruplarca protesto edilmiştir.



Şekil 5.6 Euromast Binası'ndan Kop van Zuid'in görünümü (www.kopvanzuid.info)

1986 yılında devlet, projesi kentsel planlama müdürü Riek Bakker tarafından hazırlanan, Kop van Zuid'in yeni dönüşüm bölgesi olarak tanımlandığı 'Rotterdam Kentsel Dönüşüm Planı'nı geliştirmiştir. Bu yeni kent planına göre, bölge göz alıcı binaların ve yeni iş alanlarının

bulunacağı yüksek kaliteli, karma fonksiyonlu bir mekana dönüştürülecektir. Böylelikle Kop van Zuid kente tekrar entegre olacak, bu durum da Rotterdam'ın imajı için büyük bir avantaj sağlayacaktır. Diğer bir deyişle, bu proje sayesinde sadece eski liman bölgesi değil kentin tamamı bir anlamda dönüşüm geçirecektir.



Şekil 5.7 Riek Bakker tarafından tasarlanan Rotterdam kent planı (1986)

Kenti ekonomik, sosyal ve fiziksel olarak değiştirmesi hedeflenen bu proje, aynı zamanda kente gelenler için de etkileyici bir unsur olmuştur. Projenin temel hedefleri şunlardır:

- Kop van Zuid bölgesini tekrar kente bağlamak
- Yeni karma fonksyonların (ofis, konut) bulunduğu yeni bir kentsel mekan oluşturmak
- Yeni ve kaliteli binalar inşa etmek
- Bölgede bulunan eski yapıların yeni fonksyonlara açılmasını sağlamak
- Fakir bölgeler için "Mutual Benefit" (Karşılıklı Fayda) adında yeni bir program oluşturmak

Projeyi hayata gecirebilmek ve gerekli fonu sağlayabilmek için, devleti, kamu kuruluşlarını ve şehrin ileri gelenlerini ikna etmek oldukça önemlidir. Projenin basından itibaren bu yeni hareketin sadece Kop van Zuid bölgesi için değil kentin geneline de büyük bir fayda getireceği kesindi. 1991 yılında proje önce Şehir Meclisi, daha sonra 1994 yılında hükümet tarafından kabul edildi.

5.1.2 Uluslararası Perspektiften Kop van Zuid Projesi'nin Değerlendirilmesi

Son yıllarda, ekonomi, endüstri ve ticaretin gelişimi ile birlikte şehirler uluslararası platformda tanınmak, imajlarını sağlamlaştırmak ve buna bağlı olarak gelirlerini artırmak amacı ile kentsel çevrelerine müdahalede bulunmaktadırlar. Bu sebeple mevcut kent dokusu, doğru bir planlama, yeni mimari oluşumlar ve iyi organize olmuş bir altyapı düzeni bir şehrin başarıya ulaşmasında en temel etkenlerdir. Son dönemlerde kıyı bölgeleri de bu tip gelişimlerin odak noktası durumundadır.

Avrupa' da 1960 ve 1970'lerde, geleneksel liman bölgelerinin fonksiyonlarını yitirmesi ile birlikte bu mekanların dönüştürülerek kente tekrar bağlanması fikri gündeme gelmiştir. Bu yenileme süreci şehirlerin karakteristiğine ve kuşkusuz son yıllarda sürdürdükleri pazarlama stratejilerine göre değişim göstermiştir. Eski liman bölgeleri, kentin yeni yüzü olarak ya da mevcut karakterini vurgulayan mekanlar olarak tekrar öne çıkmıştır. Buna bağlı olarak Kop van Zuid, Rotterdam'ın 'ticaret kenti' imajı çerçevesinde değerlendirildiğinde başarılı bir projedir.



Şekil 5.8 Londra Docklands Bölgesi (www.britannica.com)

Liman bölgeleri büyük ölçekli alanlar olması sebebi ile kentsel dönüşüm bağlamında özel mekanlardır. London Docklands Projesi, 2000 hektarlık alanı ile en büyük kentsel dönüşüm projelerinden biridir. Ancak, yerel yönetimin geliştirdiği planlar sebebi ile bu proje beklenen sonucu verememiştir. Proje Kentsel Planlama Departmanı'ndan özel sektör ve kamu sektöründeki koalisyonlara dağıtılmıştır.

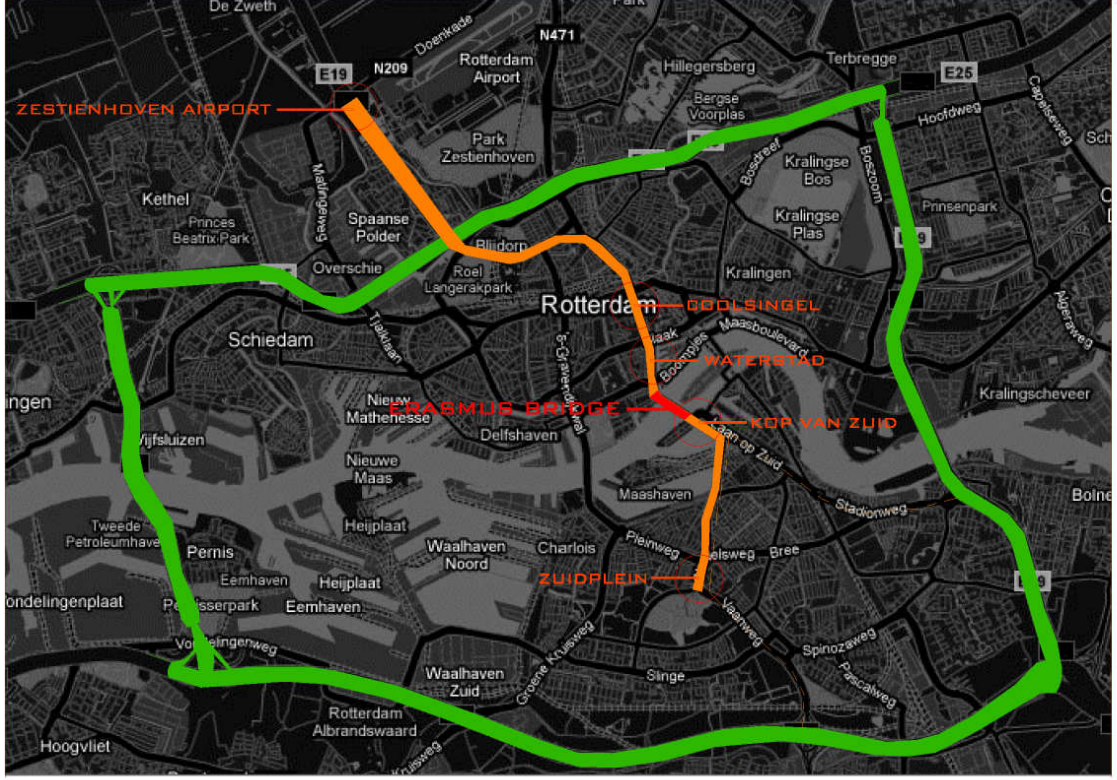
Öte yandan İspanya, Hollanda ve Fransa gibi ülkeler kenti bütünü ile ele alarak daha mantıklı çözümler getirmiştir. Bu ülkeler eski liman bölgelerini konut, iş ve eğlence gibi temel kentsel fonksiyonların odaklandığı büyük potansiyelli mekanlar olarak değerlendirmişlerdir. Bu mekanlar global medya aracılığıyla dünyaya duyurulacak bir imaj yaratacak en önemli unsurlardır. Markalaşma çerçevesinde değerlendirildiğinde bu durum önemli bir faktördür.

Bugün Kop van Zuid yüksek profile sahip konumu ve mekansal potansiyelleri ile önemli bir kıyı projesidir. Bunun yanı sıra Kop van Zuid kentin çağdaş imajını yansıtan yeni bir fiziksel çevre meydana getirir.

5.1.3 Kentin Altyapısı

Kentsel planlamanın basında, ulaşım faktörünün önemi belirlendi. Akıcı ve iyi organize olmuş bir ulaşım ağı bu bölgenin kente tekrar entegre olması bakımından oldukça önemli bir unsurdur. Alan, özellikle bu bölgede çalışacak kesim için kolayca ulaşılabilir olmalıydı. Bu gibi sebeplerden dolayı, alanın yeni bir köprü, yeni otobüs durakları, tramway yolu ve metro istasyonuna ihtiyacı vardı. Rotterdam yerel yönetimi yeni yapımlar için gerekli finansmanı sağladı ve Erasmus Köprüsü, Varkenoordse Viyadüğü, Wilhelminaplein metro istasyonu ve tramway gibi yeni projeler ile bu bölgenin kente bağlanması sağlandı.

1996 yılı Eylül ayında, Erasmus Köprüsü'nün tamamlanması ile birlikte, Rotterdam'ın kuzeyinden güneyine ve şehir merkezine yeni bir aks oluşmuştur. Böylelikle, Zestienhoven Havaalanı, Coolsingel, Waterstad bölgesi, Kop van Zuid ve Zuidplein birbirine bağlanmıştır. Bunun yanı sıra, yeni tramway yolu Erasmuş Köprüsü üzerinden Kop van Zuid'e sadece bisiklet ya da araba ile değil toplu taşıma yolu ile de ulaşılmasını sağlamıştır. Alan merkez istasyondan 10 dakika içinde ulaşılacak duruma gelmiştir. Laan op Zuid ise Kop van Zuid bölgesini Rotterdam çevre yoluna bağlamıştır.



Şekil 5.9 Erasmus Köprüsü ve bağlantıları

1997 yılında, Rijnhaven ve Leuvehaven arasında yer alan yeni metro istasyonu Wilhelminaplein kullanıma açılmıştır. Metro istasyonunun ana girişi Wilhelminahof'da bulunan binaların arasındaki Galleria'da yer alır. Metro istasyonunun iç mekanı ise kullanılan malzemeleri ve çok fazla bakım istemeyen cephe panelleri ile farklı bir görünüme sahiptir.



Şekil 5.10 Wilhelminaplein metro istasyonu

5.1.4 Erasmus Köprüsü

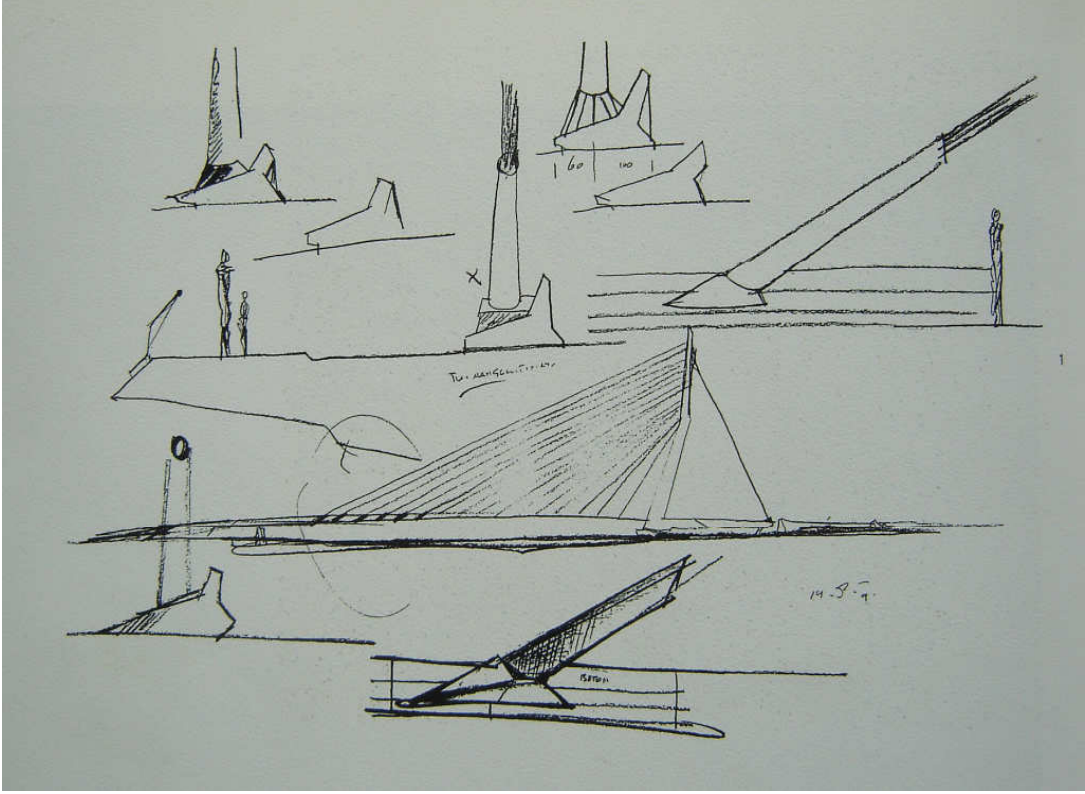
UN Studio tarafından kablolu sistemde tasarlanan Erasmus Köprüsü, Rotterdam'ın en göz alıcı öğelerinden biridir. Kentin kuzey ve güney yakasını birbirine bağlayan köprü, arabalara, yayalara ve bisikletlere hizmet eder. Köprü'nün ismi Rotterdam'da doğmuş ve yaşamış olan Rönesans Hollanda bilim adamı Erasmus'tan gelir. Köprü gorkemli görüntüsü ile kentin ikonudur.



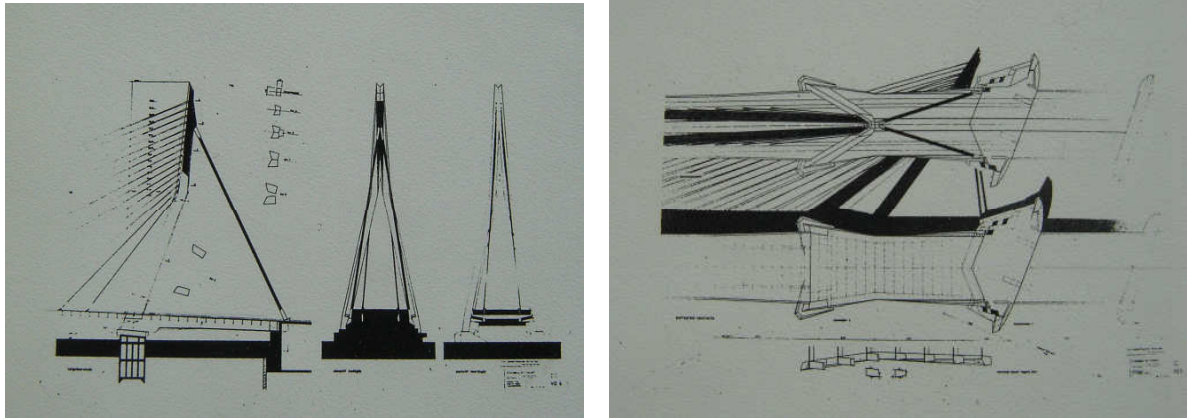
Şekil 5.11 Erasmus Köprüsü

Ben van Berkel tarafından tasarlanan 808 metre uzunluğundaki Erasmus Köprüsü 1996 yılında tamamlanmıştır. Köprüye 'kuğu' denmesine sebep olan asimetrik pylon 139 metre yüksekliğe sahiptir. Köprü kullanıma geçmesinden kısa bir süre sonra, rüzgarda ciddi salınım yapmış, bunun üzerine belli mesnet noktalarına yerleştirilen yüklerle dengesi sağlanmıştır. Bu olaydan oturu yerel halk ilk zamanlarda köprüye sıcak bakmamış, ancak daha sonraları kente mimarı bir karakter vermesinden ve dışarıdan da çok ilgi görmesinden dolayı projeyi desteklemiştir.

Kop van Zuid projesinin hayata geçmesi ve gelişimi açısından da Erasmus Köprüsü oldukça önemlidir. Bu köprü ile kentten kopuk olan alan tekrar kente bağlanmıştır. Öte yandan köprü farklı tasarımı ile sembolik mimarının kentteki en önemli örneklerindedir.



Şekil 5.12 Erasmus Köprüsü eskiz çalışmaları (Kop van Zuid, 010 publishers, 1994)

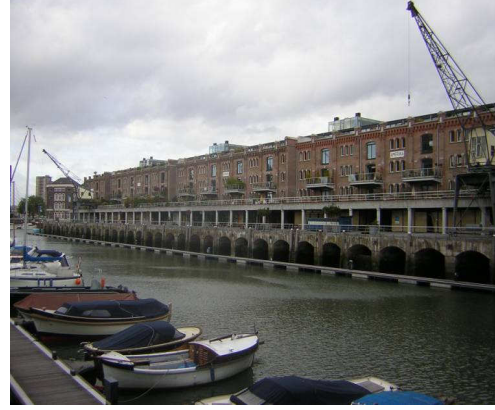


Şekil 5.13 Erasmus Köprüsü eskizleri (Kop van Zuid, 010 publishers, 1994)

5.1.5 Kop van Zuid'in Alt Bölgeleri

Entrepot Bölgesi

Entrepot bölgesi ağırlıklı olarak konut işlevini barındıran, Kop van Zuid'in doğu bölümüdür. Bu bölge daha önceleri ticaret ve endüstri alanlarında hizmet vermiştir. Entrepot Bölgesi adını, 1974 yılında inşaa edilen 'De Vijf Werelddelen' (Beş Kıta) adlı büyük, masif binadan almıştır. Bir çok kentsel aktiviteye ev sahipliği yapan The City Marina Rotterdam bu bölgede bulunan önemli yapılarıdır.



Şekil 5.14 Entrepot Bölgesi'nin konumu

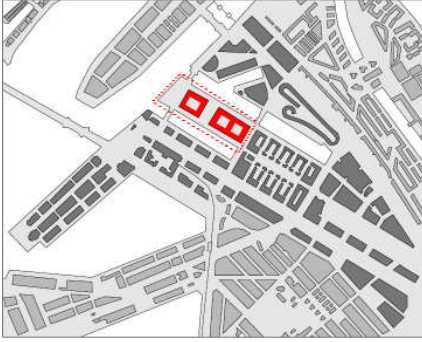
Şekil 5.15 Entrepot Binası

Entrepot bölgesi farklı kullanıcı tipleri için çok çeşitli konut alternatifleri içerir. Bunun yanısıra eski büyük Entrepot binası da konut işlevi için kullanılmak amacı ile restore edilmiştir. Binanın üst katları tamamen konut olarak dizayn edilmiş, zemin katlar ise market, restaurant ve kafeler için ayrılmıştır.

Entrepot Bölgesi üç kapalı bölüme ayrılır. Meydan olarak da nitelendirilebilecek olan Rosestraat bu bölümlerden ilkidir. Bir otoparkın üzerinde yer alan bu mekan insanların oturup dinlenebileceği ya da çocukların oyun oynayabileceği bir açık alan görevi görmektedir. Bir diğer bölüm ise bahçe olarak tanımlanan Binnenhaven alanıdır. Üçgen şeklindeki bu alan binalar tarafından çevrelenerek bir iç bahçe gibi hizmet vermektedir. Üçüncü ve son bölüm ise Stieltjestraat adında teras şeklindeki mekandır.

Landtong Bölgesi

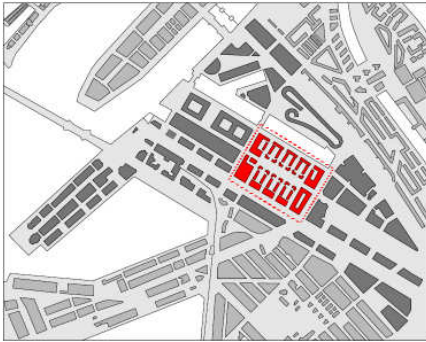
Landtong kelimesi alan anlamına gelen ‘land’ ve dil anlamına gelen ‘tong’ kelimelerinin birleşmesinden oluşur. İsminden de anlaşılacağı üzere Landtong bölgesi üç tarafı su olan ve bir bölümünden karaya bağlı yarımada şeklindedir. Bu bölge Binnenhaven ve Spoorweghaven arasında yer alan binalardan oluşmuş bir konut gelişim bölgesidir. Landtong bölgesi 600 civarında lüks apartman daireleri ve evlerden meydana gelir. Plein Loods 24, Landtong’un merkezinde yer alan buluşma noktasıdır. Gerçekte bir tütün deposu olarak tasarlanan bu mekan, 1942 yılından sonra Alman işgal kuvvetleri tarafından Yahudiler’in sınır dışı edilmesi için kullanılmıştır.



Şekil 5.16 Landtong Bölgesi’nin konumu Şekil 5.17 Landtong Bölgesi konut yapıları

Stadstuinen Bölgesi

Stadstuinen (kentsel bahçeler), Kop van Zuid’in ağaçlık bölgesidir. Proje tamamlandığında bu bölgede, apartman daireleri ve bahçeli evlerden oluşan yaklaşık 950 konut bulunacaktır. Bölgenin tam merkezinde W.G Witteveen Meydanı bulunur. Lineer Laan op Zuid bulvarı ile kontrast yaratmak amacı ile bu bölge bir miktar dairesel tasarlanmıştır.



Şekil 5.18 Stadstuinen Bölgesi’nin konumu Şekil 5.19 Stadstuinen Bölgesi yapıları
(www.kopvanzuid.info)

Zuidkade Bölgesi

Zuidkade Erasmus Köprüsü'nün Maas Nehri'nin güneyinde yer alan ayağının bulunduğu bölgedir. Bu bölge aynı zamanda toplu taşıma araçlarının birleşme noktasıdır. Bu bölüme Spoorweghaven manzaralı yaklaşık 10 000m² ofis ve 250 civarında apartman dairesi inşaa edilmesi planlanmıştır. Bazı zemin katlar, Laan op Zuid'i yaşayan bir bulvara çevirmek amacı ile ticari fonksyonlar için ayrılmıştır.



Şekil 5.20 Zuidkade Bölgesi'nin konumu



Şekil 5.21 Wilhelminahof Ofis Binası

Bu bölgede bulunan Wilhelminahof ofis binası vergi tehsilat şubeleri, gümrük büroları ve mahkemelerin yer aldığı toplam 70 000m² alana sahiptir. Galleria ise, özellikle Wilhelminahof kullanıcılarının ihtiyaçlarına cevap veren dükkanların bulunduğu önemli bir meydandır.



Şekil 5.22 Wilhelminatoren



Şekil 5.23 Wilhelminahof

National Public Prosecutions Department, bir diğer deyişle Cumhuriyet Savcılığı'nın bulunduğu The Rijnhavengebouw Binası (1999), Zuidkade bölgesinde yer alan bir diğer önemli yapıdır. Binanın alt katları otopark ve nezarethane gibi işlevler için kullanılmaktadır.

1997 yılında inşaa edilen Wilhelminatoren binası ise bir başka önemli ofis yapısıdır. 100 metre yüksekliğindeki bu yapı toplam 18 000m² alana sahiptir. Rijnhaven ve Wilhelminaplein metro istasyonları arasında yer alan, farklı bir tasarıma sahip Ichthus Hogeschool okulu da bu bölgede yer alır.

Parkstad Bölgesi

Parkstad, Vuurplat ve Kop van Zuid'in güneyi arasında yer alır. Bu bölge, batıda Emplacementsweg, doğuda ise 1980'lerde inşaa edilmiş olan bir konut kompleksi tarafından çevrelenmiştir. Bölge genel olarak, park etrafında yer alan dar binalardan meydana gelir. Spoorweghavenpark (Railroad Harbor Park- Demiryolu Liman Parkı) bu bölgede yer alan en önemli açık alandır.



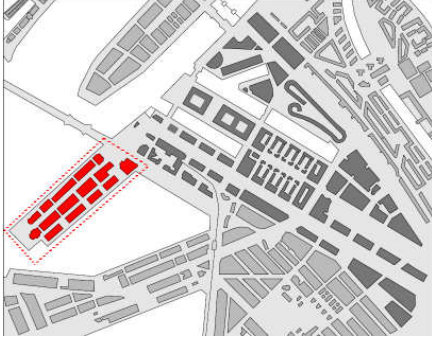
Şekil 5.24 Parkstad Bölgesi'nin konumu



Şekil 5.25 Parkstad Bölgesi
(www.obr.rotterdam.nl)

Wilhelminapier Bölgesi

Erasmus Köprüsü'nün hemen yanında yer alan, ağırlıklı olarak konut ve ofis yapılarından meydana gelen Wilhelminapier, Kop van Zuid projesinin en önemli bölgesidir. Bu bölge için geliştirilen projenin amacı, yaşama ve çalışma alanlarının çeşitli kentsel fonksyonlarla birleştiği çağdaş bir mekan yaratmaktır.



Şekil 5.26 Wilhelminapier Bölgesi'nin konumu



Şekil 5.27 Wilheminiapier'den görünüş

Dünyaca tanınan mimarlar tarafından tasarlanmış, Rotterdam kent silüetinin parçası olan birçok ofis ve rezidans yapısı Wilhelminapier bölgesinde yer alır. Wilhelminapier bir pilot bölge konumundadır. Tamamlanmış ve halen tasarlanmakta olan birçok yeni yapı ile Wilhellinapier, Kop van Zuid'in kalbidir. Bölgede araç yolu ortada bulunan yapıların etrafından devam ederek tek yön olarak düzenlenmiştir. Caddeler altı metre genişliğinde, yol üstü park etmeye olanak vermeyecek şekilde düzenlenmiştir. Otoparklar ise binaların altında yer alır.



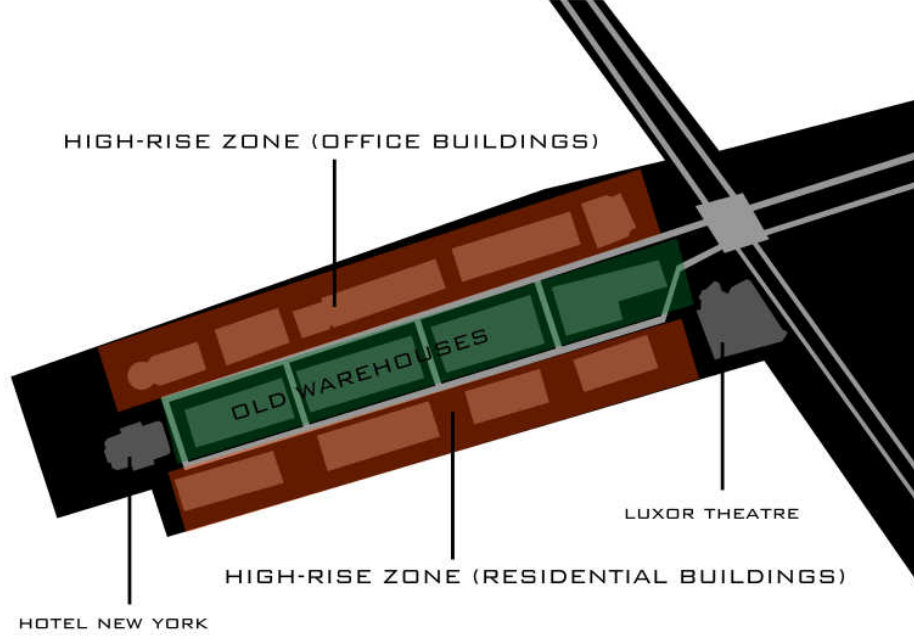
Şekil 5.28 Eski antrepo yapıları



Şekil 5.29 Cruise Terminal

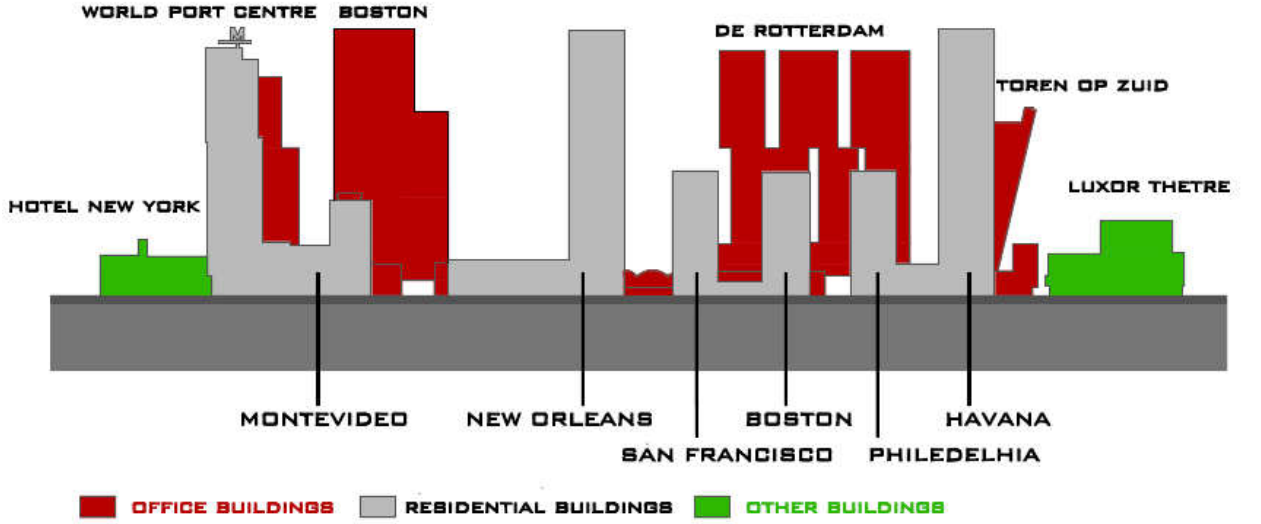
Wilheminiapier, Koninginnenhoofd ve Wilhelminaplein arasında birleştirici bir alan olarak tasarlanmıştır. Alan dışarıdan ve içeriden bir yolcu gemisi şeklinde dizayn edilmiştir. Buna göre, Koninginnenhoofd kamusal aktivitelerin gerçekleştirildiği mekandır. Ortada yer alan antrepo aksının her iki yanında yer alan caddeler ise yayalar, arabalar ve bisikletlilerin sirkülasyonu için tasarlanmıştır.

Tasarlanan kentsel tasarım konseptine göre, Wilhelminapier bölgesi, çeperlerde bulunan iki yüksek yapı aksı ve aralarında yer alan eski antrepo binalarının olduğu orta aks olmak üzere üç bölümden meydana gelir. Kuzey çeperde yer alan bölüm Toren op Zuid ve World Port Center gibi ofis yapılarından oluşurken, güney çeper rezidans yapıları için ayrılmıştır. Yüksek binaların arasında bulunan sokaklar yer yer meydanlar oluşturarak ferah mekanlar oluşmasını sağlar.



Şekil 5.30 Wilhelminapier Bölgesi'nin bölümleri

Wilhelminapier bölgesi bir çok fonksiyona cevap verecek şekilde tasarlanmıştır. Kuzeyde yer alan binalar fonksiyonuna bağlı olarak daha esnek tasarlanırken, güneyde bulunan binalar içe dönük tasarımları ile daha güvenli bir görünüm sergiler. Wilhelminapier'in denize bakan kısımları kamuya açık restaurant, kafe ya da açık mekanlar olarak tasarlanmıştır. Bunun yanısıra gemilerin Wilhelminapier'e yanaşabilmesi için çeperlerde yer yer uygun mekanlar yaratılmıştır.



Şekil 5.31 Wilhelminapier Bölgesi'nde yer alan binaların fonksyonları



Şekil 5.32 Wilhelminapier Bölgesi'nden görünüş

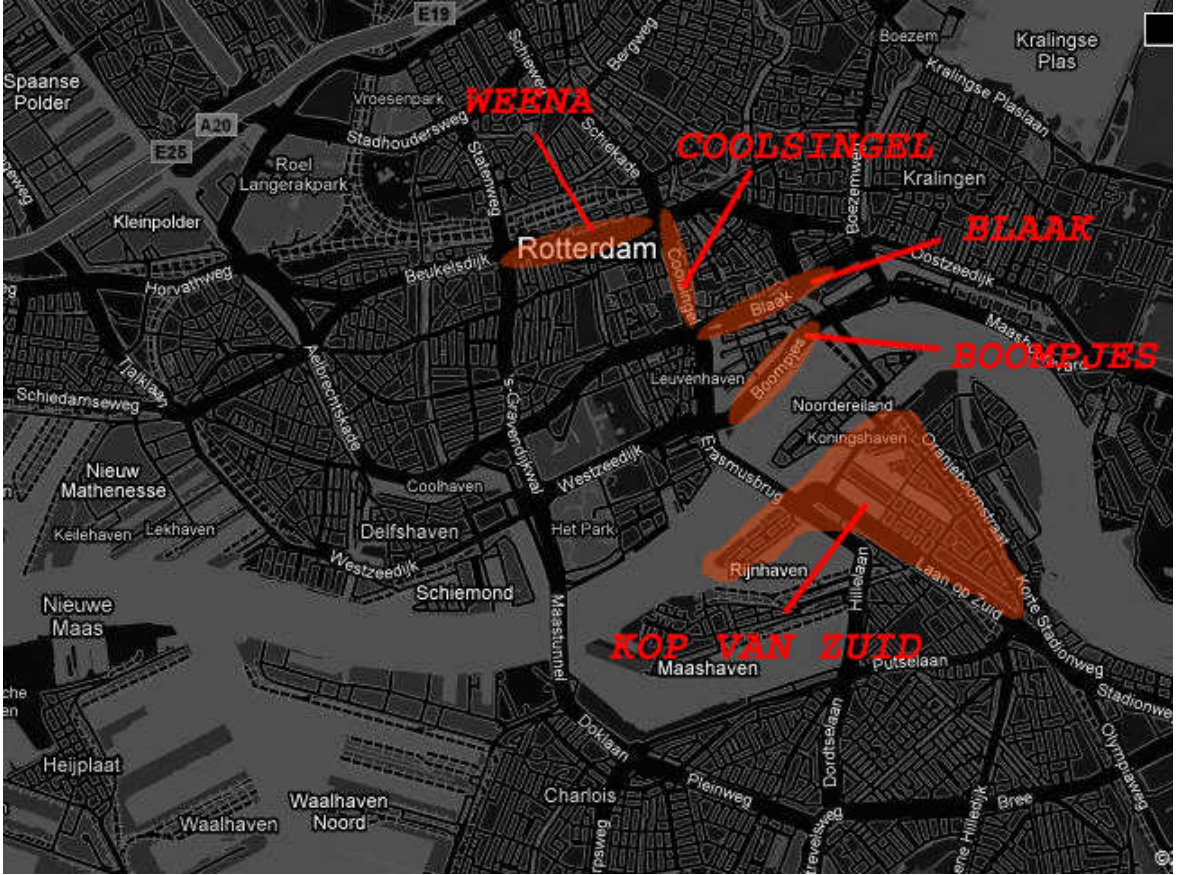
Kentin ekonomik karakteri çerçevesinde ele alındığında Wilhelminapier, ofis ve rezidans yapıları ile önemli bir proje alanıdır. Bölge nehirin ortasında, oldukça güzel bir konuma sahiptir. Öte yandan, şehir merkezine olan yakınlığı sayesinde limana ait problemlerin de kolaylıkla çözülmesini sağlar.

5.2 Rotterdam'da Ofis Binalarının Yoğunlaştığı Bölgeler

Bugün, ofis yapıları Rotterdam'ın beş farklı bölgesinde yer alır:

- Weena
- Coolsingel
- Blaak
- Boompjes
- Kop van Zuid

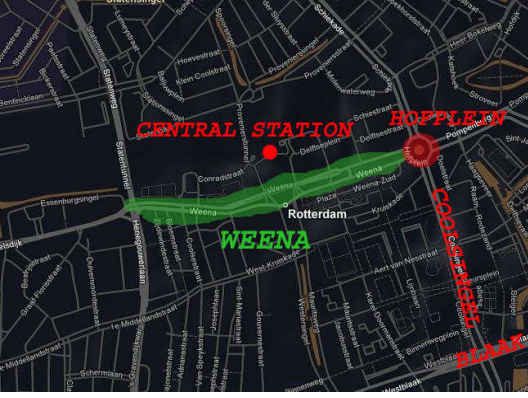
Bu alanlarda bulunan ofis yapıları Rotterdam silüeti için belirleyici unsurlardır. Coolsingel Caddesi, Weena ve Blaak arasında bağlayıcı bir aks konumundadır ve bu üç ana cadde Rotterdam kentinin merkezini oluşturur. Boompjes ise nehir boyunca sıralanmış ofis yapıları ile bir diğer önemli bölgedir. Öte yandan, Maas Nehri'nin güneyinde yer alan Kop van Zuid önemli mimari yapıları barındıran bir gelişim bölgesidir. Bu proje ile nehirin kuzey ve güney bölgesi birbirine bağlanarak kent merkezinin sınırlarının genişletilmesi hedeflenmiştir.



Şekil 5.33 Ofis binalarının yoğunlaştığı bölgeler

5.2.1 Weena Caddesi

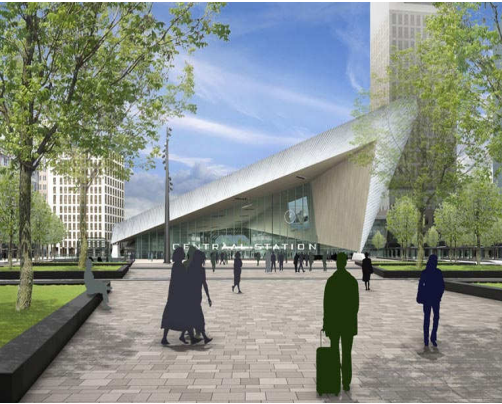
Merkez Tren İstasyonu'ndan Hoffplein'e kadar uzanan alanda yer alan Weena Bulvarı ofis yapılarının yükseldiği ilk bölgedir. Bu bulvar istasyondan çıkan bir kişiye kentin genel karakteri hakkında ip ucu verir. Ofis ve rezidans yapıları bir anlamda kent dokusunu temsil eder ve kent kimliği de buna göre şekillenir. Gebouw Delftse Port ve Millenium Tower bu alanda yer alan iki önemli ofis yapısıdır.



Şekil 5.34 Weena Caddesi'nin konumu

Şekil 5.35 Weena Caddesi (www.kopvanzuid.info)

Kentin hızla gelişimi ve buna bağlı olarak artan talepten dolayı mevcut Merkez İstasyon Rotterdam'ın ihtiyacını artık karşılayamamaktadır. Bu sebepten dolayı Benthem Crowel Mimarlık Ofisi Rotterdam için yeni bir istasyon geliştirilmek üzere görevlendirilmiştir. Kentin uluslararası imajı göz önünde bulundurulduğunda bu proje şehrin gelişimi için temel faktör olarak değerlendirilebilir.



Şekil 5.36 Yeni Merkez Tren İstasyonu projesi
(www.benthemcrouwel.nl)

Şekil 5.37 Yeni Merkez Tren İstasyonu
(www.benthemcrouwel.nl)

Gebouw Delftse Port

Mimar: Abe Bonnema

Kullanıcı Firma: Nationale

Nederlanden, RVS Verzekeringen, ING Bank

Kat Sayısı: 41

Yükseklik: 151.35 metre

Açılış Tarihi: 1991

İskan Sahası: 106.000m²

Ofis Alanı: 66.000 m²



Şekil 5.38 Gebouw Delftse Port'un konumu

Şekil 5.39 Gebouw Delftse Port binası

Gebouw Delftse Port, Mimar Abe Bonnema tarafından, esas olarak Nationale-Nederlanden sigorta şirketi için tasarlanmış Rotterdam'ın en önemli ofis yapılarından biridir. ING Bank ve RVS Verzekeringen, bu yapı kompleksinin diğer iki önemli kullanıcılarıdır. Yapı Weena üzerinde Merkez Tren İstasyonu'nun hemen yanında yer alır. Tamamlandığı dönemde Benelux'un en yüksek yapısı unvanına sahip olan Gebouw Delftse Port, bugün Hollanda'nın en yüksek yapısıdır.

Nationale Nederlanden sigorta şirketi yeni yapılacak olan yapının basit ama mantıklı bir tasarıma sahip olmasını istemiştir. Diğer bir yandan, yapının bulunduğu kentin karakterine de uyumlu olması istenmiştir. Bu sebeplerden dolayı geliştirilen tüm projeler arasında Abe Bonnema'nın tasarımı seçilmiştir. Bu tasarımın seçilmesindeki temel sebep sadece başarılı planlanması değil, bunun yanısıra ince ancak güçlü bir görünüme sahip olmasıdır. Ofis fonksiyonlarının yer aldığı iki ana binanın toplam alanı 60.000 m²'dir. Ofis mekanları esnek bir şekilde tasarlanmıştır.

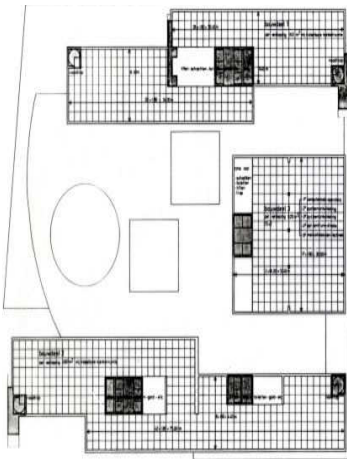
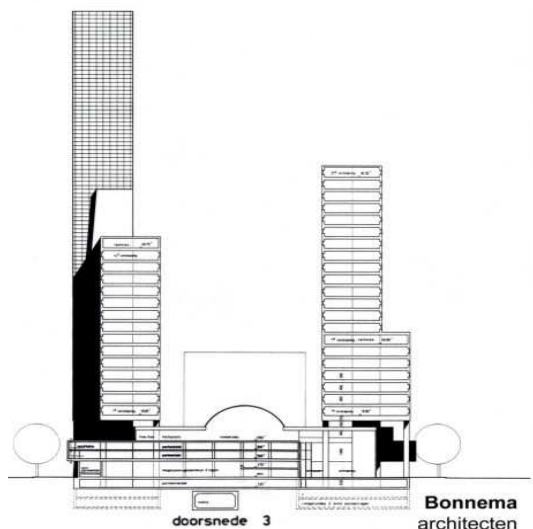


Şekil 5.40 Yapının Weena'dan görünüşü



Şekil 5.41 Giriş Cephesi

Gebouw Delftse Port, farklı yüksekliklerdeki dört blok ve bu bloklar arasında yer alan tonoz çatılı birleştirici mekandan meydana gelir. Ofis fonksiyonlarının yanısıra bina dışarı da hizmet eden spor merkezi, restaurant, kafe ve oditoryumdan oluşur. Çok işlevli bir yapı olmasına karşın yapının tasarımı oldukça basit, zarif ve lineerdir. Bulunduğu yer itibari ile sınırlı bir taban alanına sahip olmasından dolayı yapı üçüncü boyutta yükselmiş, böylelikle bütün fonksiyonlara cevap verilebilmiştir. Yapının girişi, binanın genel strüktüründen bağımsız olarak tasarlanmış ve heykelsi bir ifade ile bina ile bütünleştirilmiştir.

plattegrond 1^e / m 7^e verdieping bouwdelen 1,2 en 3Bonnema
architecten

doorsnede 3

Bonnema
architectenŞekil 5.42 Binanın plan şeması [29]
(Bonnema Architecten)Şekil 5.43 Binanın kesiti [30]
(Bonnema Architecten)

Bugün, Gebouw Delftse Port, Rotterdam'ın röper noktalarından biridir. Bulunduğu yer itibari ile istasyondan sonra halkı ilk karşılayan yapıdır. Bugün Weenatoren ve Weenacenter da aynı aks üzerinde yer alan diğer iki önemli yapıdır.

Millenium Tower

Mimar: WZMH Architects

Kullanıcı Firma: Loyens Loeff, HAL Inv.

Kat Sayısı: 34

Yükseklik: 149 meter

Açılış Tarihi: 2000

İskan Sahası: 106.000m²

Ofis Alanı: 13.500 m²



Şekil 5.44 Millenium Tower'ın konumu

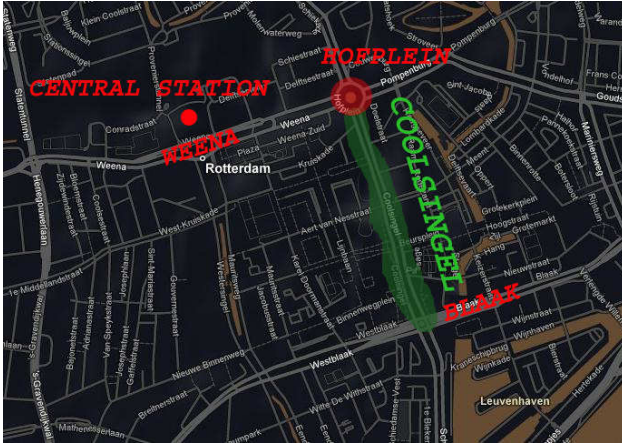


Şekil 5.45 Millenium Tower
(www.skyscrapercity.info)

WZMH Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış olan Millenium Tower, Weena bulvarı üzerinde yer alır. 2000 yılında tamamlanan ve 149m yüksekliğe sahip olan bu yapı, merkez istasyonun ve Gebouw Delftse Port'un hemen karşısında yer alır. Birinci ve onbeşinci katlar arasında otel fonksiyonuna sahip olan bu yapının onaltıncı katından otuzdördüncü katına kadar ofisler yer alır. Yapı tasarımı itibari ile New York Empire State binasından esinlenmiştir. Weena bulvarının sonunda yer alan Hofpoort (Shell Tower) bu bölgede yer alan bir diğer önemli yapıdır. 1976 yılında inşa edilen 95m yüksekliğindeki bu yapı Rotterdam'ın ilk yüksek binalarından biridir.

5.2.2 Coolsingel Caddesi

Hoffplein'i Blaak Caddesi'ne bağlayan Coolsingel, Rotterdam kent merkezinin en önemli akslarından biridir. Bu cadde aynı zamanda kamu fonksiyonlarının yer aldığı, kentin en kalabalık bölgesidir. 1914-1920 tarihleri arasında inşa edilmiş Rotterdam Belediye Binası ve eski merkez postanesi de bu cadde üzerinde yer alır. Rotterdam Turizm Ofisi de burada bulunur. World Trade Center ve Rebeco Coolsingel üzerinde yer alan iki önemli ofis yapısıdır. Bugün Coolsingel, Rotterdam'ın alışveriş fonksiyonunun en yoğun olduğu bölgesidir.



Şekil 5.46 Coolsingel Caddesi'nin konumu

Şekil 5.47 Coolsingel Caddesi'nden görünüş



Şekil 5.48 Coolsingel alışveriş mekanları

Şekil 5.49 Rotterdam belediye binası
(www.ditisorotjeknor.nl)

World Trade Center

Mimar: Rob van Erk

Kullanıcı Firma: Beurs

Kat Sayısı: 25

Yükseklik: 92.95 meter

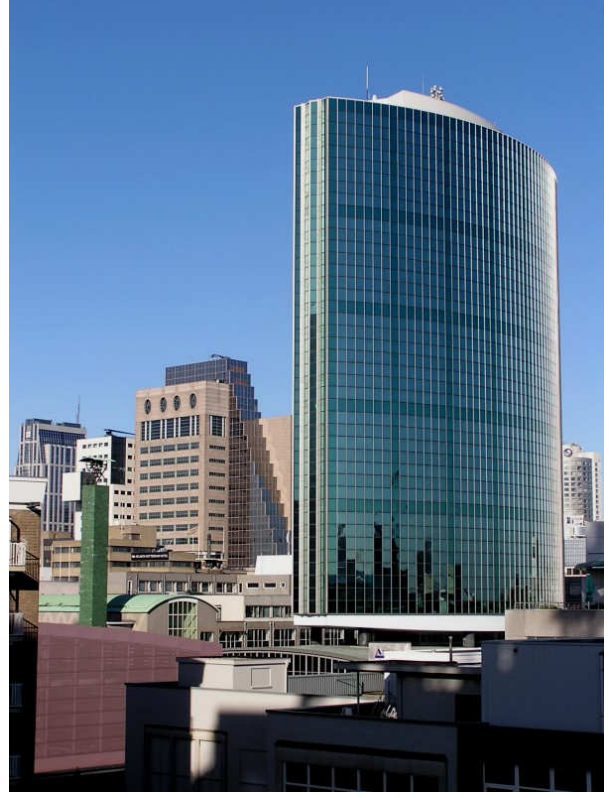
Açılış Tarihi: 1987

İskan Sahası: -

Ofis Alanı: -



Şekil 5.50 World Trade Center''ın konumu



Şekil 5.51 World Trade Center
(www.skyscrapercity.info)

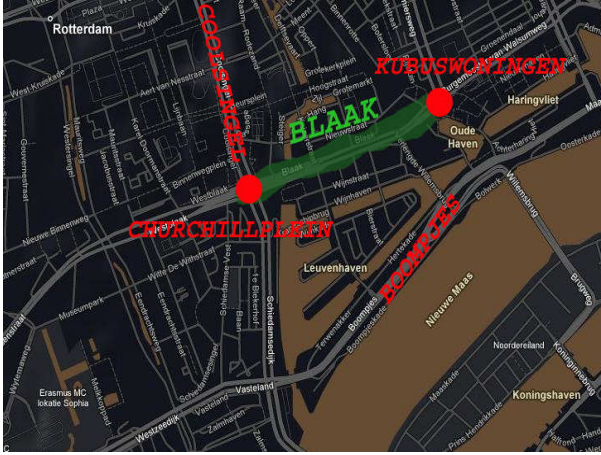
World Trade Center (Dünya Ticaret Merkezi) Rotterdam'ın en yoğun caddelerinden biri olan Coolensingel üzerinde, tarihi postane binasının hemen yanında Bijenkorf binasının karşında yer alır.

Dünya Ticaret Merkezi yapısı önemli bir geçmişe sahiptir. 1598 yılında Rotterdam'ın ilk Beurs borsa ofis yapısı inşaa edilmiştir. 1941 yılında ise Coolensingel üzerindeki Beurs binası açılmıştır. Bina ofis işlevinin yanısıra alışveriş, konferans, sergi gibi işlevlere de ev sahipliği yapar. 1984 yılında, J.F. Staal eski mevcut binaların arasına yüksek bir bina tasarlamıştır. Bugünkü yeşil camlı yüksek yapı ise Rob van Erk tarafınfan 1987 yılında dizayn edilmiştir. Bugün yapı Beurs Rotterdam N.V tarafından yönetilmektedir.

Coolensingel'da yer alan diğer binalara göre Dünya Ticaret Merkezi binası eğri yeşil cam cephesi ile etkileyici bir görünüşe sahiptir.

5.2.3 Blaak Caddesi

Rotterdam'ın bir diğer önemli aksı olan Blaak, batıda Churchillplein, doğuda Kubuswoningen arasında yer alır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bu bölge kentin ana ticaret bulvarı olarak tasarlanmıştır. Bugün Blaak, yaya yolları, bisiklet yolları, tramway yolu ve araç trafiği ile kentin en yoğun caddelerindedir. Blaak Ofis Binası (Fortis Bank Binası) bu cadde üzerinde yer alan en önemli ofis yapısıdır.



Şekil 5.52 Blaak Caddesi'nin konumu

Şekil 5.53 Blaak Caddesi'nden görünüş

Piet Bloom tarafından 1984 yılında tasarlanan Kubuswoningen (Küp Evler) kentin en önemli mimarı unsurlarındandır. Evler, Blaak Caddesi üzerinde, yine farklı bir mimariye sahip olan Blaak Metro İstasyonu'nun hemen yanında yer alır.



Şekil 5.54 Blaak Metro İstasyonu [34]

Şekil 5.55 Küp Evler

Fortis Bank Blaak Ofis Binası

Mimar: Murphy/Jahn

Kullanıcı Firma: Fortis Bank

Kat Sayısı: 28

Yükseklik: 107 meter

Açılış Tarihi: 1996

İskan Sahası: 32.100 m²

Ofis Alanı:-



Şekil 5.56 Fortis Bank Binası'nın konumu

Şekil 5.57 Fortis Bank Blaak

Fortis Bank Binası, Blaak Caddesi üzerindeki diğer yapılara oranla farklı mimarisi ve kutlu oranla dikkat çeker. Fortis Bank'ın genel merkezi olan Blaak Ofis Binası, tarihi Gerzon Binası'nın bulunduğu bölge üzerinde yer alır.

Bina, çelik, cam ve taş olmak üzere üç ana malzemeden oluşur. Bu Amerikan tipi yüksek yapı alçak cam eklenti bölümü ile Schieandshuis binasına karşılık verirken, Blaak yönünde yer alan eğrisel cephesi ile de tekilliğini vurgular. Eğrisel cephesinin yanısıra taş şeklindeki çatı bitimi binanın bütünlüğünü tamamlar. Dikdörtgenel cepheye sahip olan ana binadaki hareketler yapının monotonluğunu kırar ve oluşturduğu teraslar ile güzel mekanlar oluşturur.

5.2.4 Boompjes Caddesi

Boompjes, Maas Nehri kıyısında popüler bir bulvardır. Bu bölgede Rotterdam kent silüetini tamamlayan kıyı boyunca sıralanmış ofis yapıları bulunur. Willemswerf, Gebouw de Maas ve Ernst&Young, Boompjes’da bulunan üç önemli ofis yapısıdır.



Şekil 5.58 Boompjes Bölgesi'nin konumu

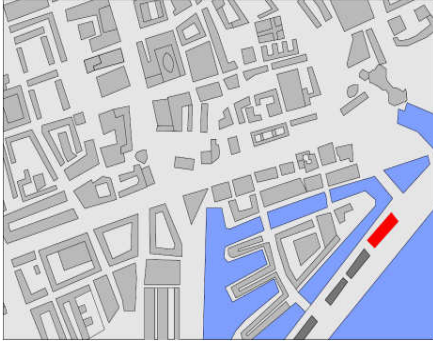
Şekil 5.59 Boompjes Caddesi'nden görünüş

Bunların yanısıra Van Traa'nin 1946 kentsel planlamasının etkilerinden görülebileceği Clipper, Schoener ve Galjoen adında üç binadan oluşan rezidans kompleksi de Boompjes'da bulunan önemli yapılarıdır.



Şekil 5.60 Boompjes Caddesi

Şekil 5.61 Rezidans yapıları

Willemswerf**Mimar:** W.G.Quist**Kullanıcı Firma:** Nedlloyd**Kat Sayısı:** 23**Yükseklik:** 88 metre**Açılış Tarihi:** 1988**İskan Sahası:** 37.000 m2**Ofis Alanı:-**

Şekil 5.62 Willemswerf Binası'nın konumu

Şekil 5.63 Willemswerf Binası

Willemswerf Rotterdam'ın en yoğun caddelerinden biri olan Boompjes üzerinde yer alır. Nehir yönünde binanın dikdörtgensel geometrisini kıran diagonal bir yarık bulunur. Cephe aynı zamanda yapıya sade bir ifade veren beyaz sırlı yassı tuğla ile kaplıdır. Willemswerf binası, geometrik ifadeleri temel alan Neorationalism akımının önemli bir örneğidir. Bu akım küçük ölçekteki binaları ve organik mimariyi eleştirir. Büyük ölçekli yapılar bu akımın karakteristiğidir. Willemswerf, basit ancak farklı bir mimari karaktere sahiptir. Bina büyük oranlarından ötürü ilk bakışta hantal gibi görünse de, cephedeki iddialı hareket yapının tüm görüntüsünü değiştirir. Bunun yanı sıra kullanılan renk ve malzeme de binanın diğer binaların arasında daha çok göze çarpmasını sağlar.

5.2.5 Kop van Zuid

Maas Nehri'nin güneyinde yer alan Kop van Zuid Bölgesi kent içinde ofis yapılarının en yoğun bulunduğu alandır. Kop van Zuid ile ilgili ayrıntılı bilgi bölüm 5.1 de verilmiştir.

Toren op Zuid

Mimar: Renzo Piano Building

Workshop Architects

Kullanıcı Firma: KPN Telecom

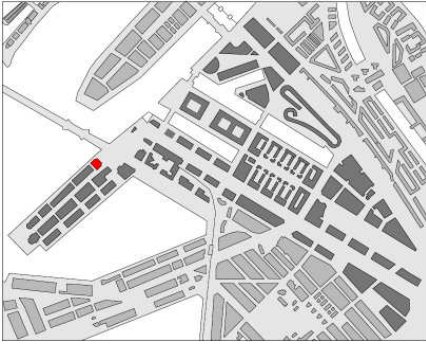
Kat Sayısı: 23

Yükseklik: 96.5 metre

Açılış Tarihi: 2000

İskan Sahası: 22.100 m²

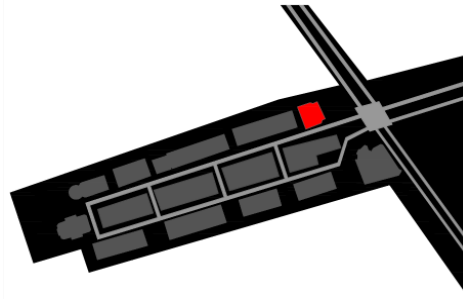
Ofis Alanı: 21.900m²



Şekil 5.64 Toren op Zuid binasının konumu

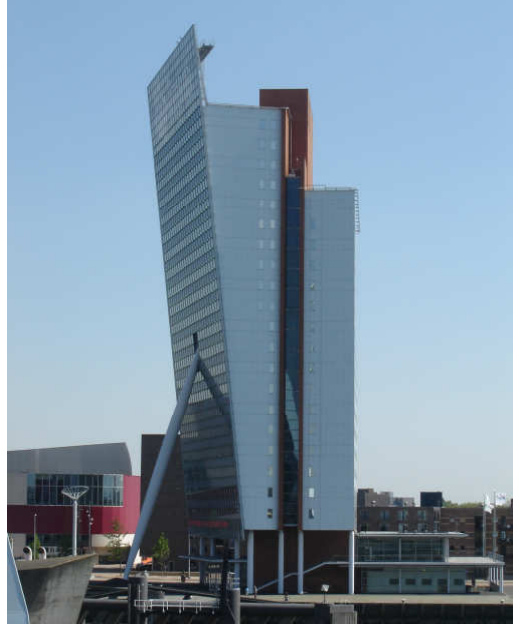
Şekil 5.65 Toren op Zuid Figure

Wilhelminapier'de bulunan KPN Ofis Binası, Renzo Piano Building Workshop Architects tarafından, KPN Telecom Genel Merkez Binası olarak tasarlanmıştır. Yapı Erasmus Köprüsü'nün hemen yanında yer alır. Yapı, dinamik bir görüntüye sahip olmasını sağlayan, farklı malzemelerde üç bloktan oluşur. Merkez kütle tamamen betonarmedir.



Şekil 5.66 Wilhelminapier'daki konumu

Binanın en farklı ve dikkat çekici özelliklerinden biri grafik projeksiyonlar için tasarlanmış 5.9 derece eğimli monokromatik cephesidir. Cephedeki bu eğimle Erasmus Köprüsü'nün kablolarına gönderme yapılmıştır. 3600 metrekarelik ışıklı cam cephenin tasarımcısı Studio Dumbar'dan Henri Ritzen'dir. Cepheye yer alan 896 adet 24 voltluk lambalar sayesinde, bütün animasyonlar 2 kilometreye kadar mesafeden gece ve gündüz izlenebilmektedir. Animasyonların yeşil ışık ile gösterildiği cam cephe 22x41 kareden meydana gelir. Bu animasyonlar genellikle Rotterdam Art Academy öğrencileri tarafından tasarlanmaktadır. Bunun yanısıra cepheye KPN Telecom hakkında kısa bilgiler yayınlanır veya Rotterdam'daki sosyal etkinlikler duyurulur. Binanın yanında nehirde 5 metre yükseklikte insanların animasyonları izleyebilmesi amacı ile bir seyir platformu kurulmuştur.



Şekil 5.67 Erasmus Köprüsü'nden binanın görünüşü

Binanın bir diğer dikkat çekici özelliği ise eğimli cam cepheyi ortasından delen beyaz, çelik payandadır. 45 metre uzunluğundaki bu payandanın konstrüksyona hiçbir etkisi yoktur. Binaya farklı bir görsel etki katan bu çelik boru, aynı zamanda bağlandığı zeminde kentsel bir eleman etkisi yaratır.

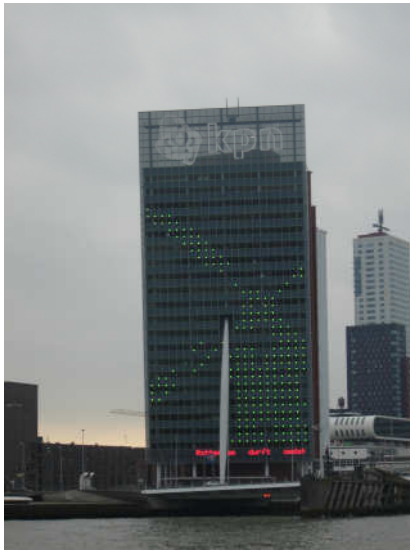


Şekil 5.68 Çelik boru



Şekil 5.69 Çelik borunun cephe ile birleşimi

Binalar sadece ihtiyaç duyulan fonksyonlar için uygun mekanı sağlayan yapılar değil aynı zamanda bulunduğu çevreye yorum katan kentsel öğelerdir. Buna bağlı olarak Toren op Zuid binasını sadece bir ofis yapısı olarak değerlendirmek yanlış olur. Buna bağlı olarak, mimarlık-toplum ilişkisi bağlamında değerlendirildiğinde yapının oldukça başarılı bir tasarıma sahip olduğu aşikardır. Çevre binalara göre oranları ve zarif duruşunun yanısıra sürekli değişen cephesi ile Toren op Zuid Rotterdam'ın simgesel binalarındandır. Binanın, projeksiyon ekranı olarak hizmet eden cephesi, yapılaşmış çevrede büyük rol oynar. Mimarlığın kent ve toplum arasındaki etkileşimi sağladığı dikkate alınır, Toren op Zuid binasının Rotterdam kenti için önemi göz ardı edilemez.



Şekil 5.70 Bina cephesindeki animasyonlar Şekil 5.71 Bina cephesindeki animasyonlar

Montevideo

Mimar: Mecanoo Architecten/
Francine Houben

Kullanıcı Firma: KPN Telecom

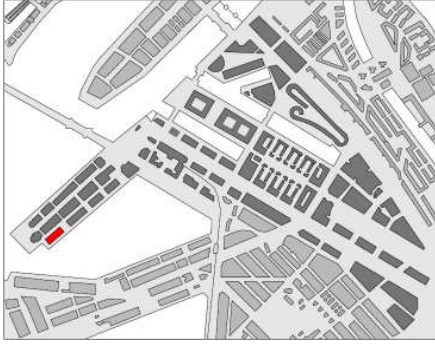
Kat Sayısı: 43

Yükseklik: 152.32m

Açılış Tarihi: 2005

İskan Sahası:

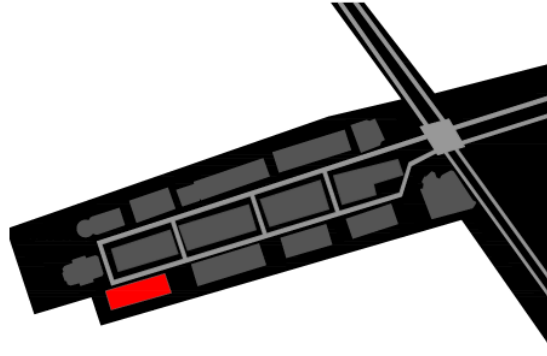
Ofis Alanı: 6053 m²



Şekil 5.72 Montevideo binasının konumu

Şekil 5.73 Montevideo

Büyük 'M' logosu ve farklı renklerde malzemeleri ile Montevideo binası, Wilhelminapier'in güney bölümünde yer alır. Bölgenin kuzey bölümünde World Port Center ve Toren op Zuid gibi görkemli ofis yapıları bulunur. Başarılı tasarımının yanısıra, farklı konut konsepti ile Montevideo özel bir rezidans yapısıdır.



Şekil 5.74 Wilhelminapier'daki konumu

1999 yılında eski liman bölgesi dönüşüm projesi çerçevesinde Montevideo, ING Real Estate ve Rotterdam Urban Agency tarafından uygulanan yüksek yapılardan biridir.

Geleneksel Hollanda konut mimarisi etkilerinin de yer yer görülebileceği Montevideo binası, farklı aile tipleri ve yaşam stillerine hitap eden değişik büyüklüklerde dairelerden meydana gelir. Bina iki dikey ve bu binaları birleştiren bir yatay kütlede oluşur. Ana bina, farklı kat yüksekliklerine sahip, 5 kat 'loft', 14 kat 'sky' ve 20 kat 'water' konut tiplerinden meydana gelir. Kısa bina ise 10 kat 'water' tipi konut içerir. Bu iki binayı birleştiren yatay bina ise, yüzme havuzu, spor merkezi gibi kamuya açık fonksiyonları ve ofis mekanlarını içerir.



Şekil 5.75 Yapının New York Hotel Binası ile kombinasyonu

Geliştirilen dönüşüm projesi çerçevesinde limanın denize doğru yaklaşması ile birlikte eski liman bölgeleri yeni fonksiyonlar için tekrar tasarlanmıştır. Bugün Wilhelminapier, Maas Nehri ve Rhine Limanı arasında bulunan bu eski liman bölgesinde yer alır. Tarihte Hollanda-Amerika taşımacılığı Wilhelminapier üzerinden gerçekleştiriliyordu ve bugünkü Hotel New York binası Holland-America Line adlı şirketin ofisiydi. O tarihlerde bu bölgede New York, New Orleans, Chicago, San Francisco, Baltimore ve Havana adında çeşitli antrepolar bulunmaktaydı. Bugün Mecanoo tarafından tasarlanan ve Uruguay'ın başkenti anlamına gelen 'Montevideo' adı, bu olaya göre konmuştur.

Yüksek yapılaşmanın olduğu Wilhelminapier gibi bir alanda eski ve tarihi bir binanın yanına yeni bir gökdelen tasarlamak oldukça zordur. Yeni tasarım çağdaş ve orjinal olmasının yanısıra çevresindeki tarihe de saygılı olmalıdır. Buna göre Montevideo'nun tasarımı oldukça önemlidir. Montevideo binası bugün, zarif ve ince tasarımı ile Hotel New York'u kapamaksızın başarılı bir kombinasyon oluşturmaktadır.



Şekil 5.76 Montevideo giriş cephesi

World Port Center

Mimar: Foster + Partners

Kullanıcı Firma: Gemeentelijke

Havenbedrijf Rotterdam,

Calamiteitencentrum

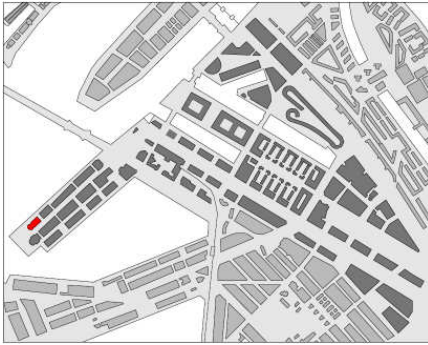
Kat Sayısı: 33

Yükseklik: 138m

Açılış Tarihi: 2001

İskan Sahası: 42 000 m²

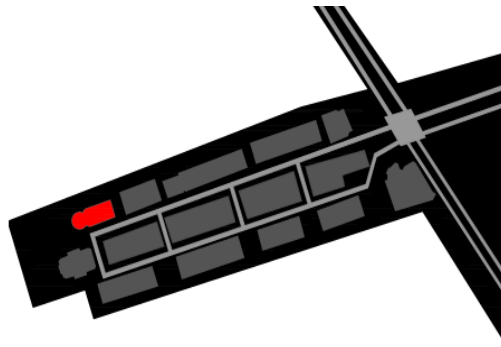
Ofis Alanı: -



Şekil 5.77 Binanın konumu

Şekil 5.78 World Port Center

Norman Foster tarafından tasarlanan World Port Center binası, Maas Nehri'nin güneyinde Wilhelminapier bölgesinde yer alır. Kop van Zuid projesi çerçevesinde bu bölgede geliştirilen ofis yapılarından biri olan World Port Center, Port of Rotterdam Authority (Havenbedrijf Rotterdam N.V.- Rotterdam Liman Müdürlüğü) için tasarlanmıştır.



Şekil 5.79 Wilhelminapier'daki konumu

Binanın konstrüksiyonunda, çelik kirişler, kolonlar ve çelik-betonarme döşemeler kullanılmıştır. Binanın çatısında deniz ve nehirin tamamını gören, 'crows nest' (karga yuvası) adında büyük bir teras yer alır. Bina farklı yüksekliklerde, birbirine bağlı iki düşey kütlede meydana gelir. Bu iki blok arasında merdivenlerin ve asansörlerin yer aldığı betonarme bir çekirdek bulunur. 33 katlı dairesel cepheye sahip olan blok 120 metre, 22 katlı dikdörtgenel blok ise 80 metredir.

World Port Center binası oranlarıyla, yine Foster tarafından tasarlanan Wilhelminapier projesinin geneli ile başarılı bir uyum gösterir. Montevideo binası gibi World Port Center da, Hotel New York binasını perdelemeyen sade bir şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 5.80 Maas Nehri'nden binanın görünüşü

Eski bir endüstriyel alanın yeniden canlandırılmasında rol oynayan binalardan biri olan World Port Center, aynı zamanda kentin mekansal kalitesini artıran önemli bir faktördür. Bugün Rotterdam'da mimarlık, kentin imajını ve kimliğini büyük ölçüde etkilemektedir. Buna bağlı olarak, World Port Center kent silüetindeki etkisi ile farklı bir yapıdır.

Las Palmas

Mimar: Van den Broek and Bakema Architects/ Benthem Crouwel Architects

Kullanıcı Firma: Ontwikkelings Bedrijf

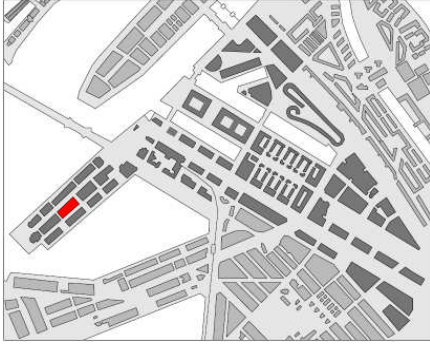
Kat Sayısı: 33

Yükseklik: 138m

Açılış Tarihi: 2007

İskan Sahası: 20.000 m2

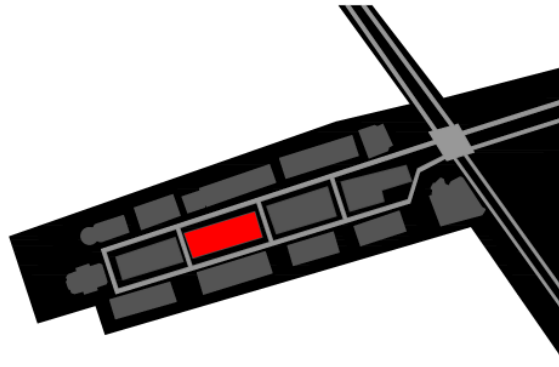
Ofis Alanı: -



Şekil 5.81 Las Palmas binasının konumu

Şekil 5.82 Las Palmas

Las Palmas, reklamcılık ya da sanatsal sektörde faaliyet gösteren kültürel kurumlara ve şirketlere ev sahipliği yapan çok amaçlı bir merkezdir. Wilhelminapier bölgesinde orta aksta yer alan bu yapı, çevresi için kültürel bir merkez pozisyonundadır.



Şekil 5.83 Wilhelminapier'daki konumu

Yapı, Van den Broek ve Bakema Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanmış ve 1953 yılında tamamlanmıştır. Mimarlar yapıda betonarme döşemeler ve pencere çerçeveleri gibi prefabrike elemanlardan oluşmuş betonarme çerçeve sistemlerini kullanmışlardır. Binanın içerisinde sekizgen betonarme kolonlar kullanılmıştır. Önceleri bina Holland-America Line şirketinin antreposu olarak gemiler için parka üretmek amacı ile kullanılmış, şirketin Seattle'a taşınmasından sonra bina satılığa çıkarılmıştır. Daha sonra yapı City of Rotterdam tarafından satın alınarak uzun yıllar antrepo olarak kullanılmıştır. 2001 yılında binanın bir kısmı sergi mekanı olarak kullanıma açılmıştır. Bir yıl sonra ise bina çeşitli partilerin verildiği bir club'e çevrildi.

2005 yılında bina Amsterdamlı Mimarlık Ofisi Benthem Crowel Architects tarafından bugünkü işlevi için tekrar dizayn edilmiştir. Mimarlar, eski binanın sağlam konstrüksiyonunu koruyarak karma fonksiyona cevap verecek şekilde yeni bir tasarım geliştirmişlerdir.



Şekil 5.84 Las Palmas Binası'nın cephesi

Mevcut bina genel olarak betonarme ve camdan tasarlanmıştır. Bina geniş pencereleri ile düzenli bir cepheye sahiptir. Cepheye monte edilen çelik merdivenler üzerlerinde yer alan büyük 'Las Palmas' yazısı binayı uzaktan da farkedilir bir hale getirmiştir. Bina tüm bu müdahalelerle hem endüstriyel hem de fonksiyonel bir yapı haline gelmiştir. Yapının çatı katı, sahibi OVG firması için çatı ofisi olarak tasarlanmıştır.

5.3 Devam Etmekte Olan Projeler

De Rotterdam

Mimar: Rem Koolhaas,
OMA Architects

Kullanıcı Firma: OntwikkelingsBedrijf
Rotterdam

Kat Sayısı: 44

Yükseklik: 147m

Açılış Tarihi: 2011

İskan Sahası: 140 000m²

Ofis Alanı: 40 000m²



Şekil 5.85 De Rotterdam (www.oma.eu)

De Rotterdam, 260 adet konut, 40,000m² ofis alanı, 260 odalı otel, 5000m² alışveriş alanı ve 750 arabalık otoparktan oluşan karma fonksiyonlu bir projedir. Bina Wilhelminapier bölgesinde, Cruise Terminal Binası'nın hemen yanında yer alacaktır. 140, 000m²'lik alanı ile De Rotterdam, Hollanda'da tek aşamada inşaa edilen en büyük bina olacaktır. Projenin amacı Wilhelminapier bölgesinde çeşitli fonksyonları bünyesinde barındıran bir 'vertical city' (dikey kent) yaratmaktır. Yapı tüm bu fonksyonları ile günün 24 saati yaşayan bir mekan haline gelecektir. Bina aynı zamanda seyahat gemileri için de dok hizmeti verecektir.



Şekil 5.86 İç mekan (www.oma.eu)



Şekil 5.87 Alışveriş mekanları (www.oma.eu)

Bina adını bölgenin denizcilik tarihinden alır. Wilhelminapier tarihte, Avrupalılar'ı Amerika'ya taşıyan Holland-America Line adlı şirketin kalkış noktasıydı. De Rotterdam da bu şirkete ait gemilerden birinin ismidir.

Tasarıma göre farklı fonksyonlar, yapının farklı bloklarında yer alır. Yapı, üst üste binmiş, yer yer kaydırılarak hareketli bir ifade veren bloklardan meydana gelir. Projeye ilk bakışta yapı Wilhelminapier'da yer alan diğer binalara göre büyük ve hantal görünür. Diğer bir deyişle, bina parçalara ayrılmış bir duvar görünümündedir. Grid sistemde pencerelerin yer aldığı cephe de binanın bütünü gibi yer yer kökdörtgensel formlarla bölünmüştür.

Gelecekte Wilhelminapier Rotterdam'ın yaşam ve çalışma alanlarından oluşmuş en önemli bölgelerinden biri olacaktır. De Rotterdam binası da farklı açılardan verdiği görüntüler ve güçlü algısı ile Rotterdam kentinin ikonlarından biri olacaktır.

Coolsingel Cube

Mimar: Rem Koolhaas,
OMA Architects

Kullanıcı Firma: Multi Vastgoed

Kat Sayısı: -

Yükseklik: -

Açılış Tarihi: 2013

İskan Sahası: 120 000m²

Ofis Alanı: 70 000m²



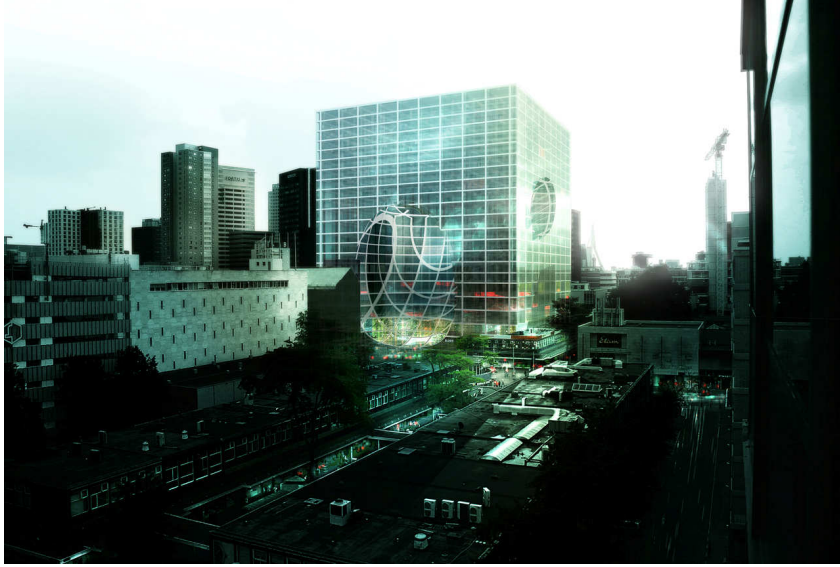
Şekil 5.88 Coolsingel Cube (www.oma.eu)

OMA Mimarlık Ofisi tarafından tasarlanan Coolsingel Cube binası, Rotterdam'ın alışveriş merkezi olan Coolsingel üzerinde konumlanacaktır. Tasarıma göre bina ticaret, ofis, konut, kültür ve eğlence gibi aktivitelerin yer aldığı karma fonksiyonlu bir yapı olacaktır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra inşaa edilmiş olan ABN-Amro Binası da yeni inşaa edilecek olan yapıya ek olarak tekrar kullanılacaktır. OMA mimarlarından Floris Alkemade Coolsingel Cube tasarımını şu şekilde yorumlamaktadır: 'OMA bu eski değerli yapıları yeni tasarıma entegre

etmeyi büyük bir fırsat olarak değerlendirmektedir. Banka binası yeni planda seçkin bir rol üstlenecektir.

Yeni küpün alt 5 katı ticaret işlevi için tasarlanmıştır. Bunun yanısıra binadan yakınında yer alan mevcut metro istasyonuna da bağlantı yapılacaktır. Restaurant, sergi ve medya alanları gibi bölümler binanın orta ve üst katlarında yer alacaktır.

OMA'ya göre binanın tasarımına yön veren iki temel gözlem söz konusudur. Bunlardan ilki, binanın inşa edilceği bölgenin Coolsingel, Lijnbaan, Binnenweg ve Beurstraverse gibi kentin en hareketli caddelerinin bağlantı noktasında yer almasıdır. Bina bu caddeler arasında bir odak noktayı temsil edecektir. İkinci önemli nokta ise Rotterdam'ın izlediği yüksek yapı politikasıdır. Coolsingel Cube projesinde OMA, diğer yapılar ile yarışan yeni bir yüksek yapı yapmak yerine, mevcut kent merkezinin kimliğini değiştiren, küpün sade formundan yararlanmış bir bina oluşturmayı hedeflemiştir.



Şekil 5.89 Coolsingel Cube Binası'nın çevre binalar ile görüntüsü (www.oma.eu)

Rotterdam'ın gelişmekte olan fiziksel çevresi çerçevesinde değerlendirildiğinde Coolsingel Cube, kentin mevcut kimliği ile kontrast oluşturacak farklı bir tasarımdır. Sade tasarımına rağmen, farklı tarzı ve oranları ile Coolsingel Cube Rotterdam'daki en göz alıcı binalardan biri olacaktır.

San Francisco/Boston/Philadelphia**Mimar:** Cruz y Ortiz**Kullanıcı Firma:** Rabo Vastgoed,
Johan Matser**Kat Sayısı:** 21**Yükseklik:** 70 m**Açılış Tarihi:** 2010**İskan Sahası:** -**Ofis Alanı:** -

Şekil 5.90 SanFrancisco/Boston/Philadelphia
(www.dewilhelminapier.nl)

New Orleans**Mimar:** Alvaro Siza**Kullanıcı Firma:** Vesteda**Kat Sayısı:** 45**Yükseklik:** 158, 6 m**Açılış Tarihi:** 2010**İskan Sahası:** -**Ofis Alanı:** -

Şekil 5.91 New Orleans (www.dewilhelminapier.nl)

Havana**Mimar:** Cruz y Ortiz**Kullanıcı Firma:** Vesteda**Kat Sayısı:** 45**Yukseklık:** 150 m**Acilis Tarihi:** 2013**Iskan Sahasi:** -**Ofis Alani:** -

Şekil 5.92 Havana (www.dewilhelminapier.nl)

Baltimore**Mimar:** Foster+Partners**Kullanıcı Firma:** ING Real Estate**Kat Sayısı:** 36**Yukseklık:** 170 m**Acilis Tarihi:** 2011**Iskan Sahasi:** -**Ofis Alani:** -

Şekil 5.93 Baltimore (www.dewilhelminapier.nl)

6 SONUÇLAR

Mimarlık ve kentsel tasarım bağlamında değerlendirildiğinde bugün ofis yapılarının, Rotterdam'ın kimliğini ve metropol imajını yansıtan en temel unsurlar olduğu görülür. Kent silüetinde ikonik strüktürler olarak yükselen bu yapılar, buldukları mekana fiziksel anlam ve estetik değer katar. Öte yandan, ofis yapıları Rotterdam'ın 'ticaret kenti' imajını destekleyerek, kentin markalaşmasında büyük rol oynar.

Günümüz dünyasında marka, bir ürünü piyasadaki emsallerinden ayırarak farklılaşmasını sağlayan en önemli faktördür. Markalar ürünleri gösterişli, akılda kalıcı ve çekici kılarak hedef kitle ile iletişimini sağlar. Son dönemde küreselleşme olgusunun kaçınılmaz bir sonucu olarak, kentler de ekonomik güç kazanmak, imajlarını sağlamlaştırmak ve rakiplerinden üstün bir konuma ulaşmak amacı ile markalaşma sürecine girmişlerdir. Markalar kentlerin global dünyada itibarlarını artıran ve imajlarını garanti altına alan en önemli öğeleridir. Bir kentin markalaşması, onun bir 'ürün' olarak piyasaya sunulması anlamına gelir. Buna bağlı olarak, kentler de tıpkı şirketler gibi bir takım stratejilerle, kimliklerinin uluslararası düzeyde doğru bir şekilde algılanmasına çalışmaktadır.

Başarılı bir markaya sahip olmak için kentler kültür, mimarlık ya da tarih gibi çeşitli potansiyellerini kullanmakta ve bu doğrultuda pazarlama politikaları geliştirmektedirler. Bu potansiyellerin saptanması aşamasında kimlik ve imaj faktörleri devreye girer. Her ne kadar ilk bakışta aynı anlama sahipmiş gibi görünse de, bu iki kelime birbirinden belirgin detaylar ile ayrılır. Kimlik, bir kentin potansiyellerine bağlı olarak yüklendiği rol; imaj ise, kentin dışarıdan gözüktüğü halidir. Diğer bir deyişle, kimlik imajı şekillendiren bir unsurdur. Bu doğrultuda değerlendirildiğinde, Rotterdam'ın geleneksel Hollanda kenti olmayı reddettiği ve sahip olduğu 'ticaret kenti' imajını, sosyal, kültürel ve mimari potansiyelleri ile desteklediği görülür.

Kuşkusuz, Rotterdam'ın kentsel mekanda bu kadar esnek ve deneysel bir alan haline gelmesindeki en büyük etken II. Dünya Savaşı'dır. Kent merkezinin savaşta neredeyse tamamen yok olması ve yerel yönetimin bu doğrultuda izlediği politika, Rotterdam'ın fiziksel çevresini tamamı ile değiştirmiş ve onu diğer Hollanda kentlerinden ayırmıştır. Buna bağlı olarak, geleneksel Hollanda mimarisi ve kent dokusu, yerini modern ve yenilikçi tasarımlara bırakmış, böylelikle Rotterdam hızla kabuk değiştirmiştir. Mimarlık alanında sergilenen bu toleranslı tavır, kentin mekansal özelliklerinin ve kent silüetinin tamamı ile farklı bir görüntüye sahip olmasına neden olmuştur. Yıkıcı etkileri bir yana bırakıldığında, II. Dünya Savaşı kentsel bağlamda Rotterdam'ın kaderini belirleyen en önemli unsurdur.

Rotterdam kentinin mekansal gelişimini etkileyen bir başka önemli unsur da sahip olduğu uluslararası limanıdır. Kentin liman fonksiyonu ticaret alanında büyük ilerleme kaydetmesine sebep olmuş, Rotterdam'ı Hollanda ekonomisinin merkezi haline getirmiştir. Bu durum Rotterdam'ın dünya genelindeki imajını da etkilemiş, uluslararası piyasada ticaret ve ekonomi alanında sahip olduğu önemli pozisyonundan dolayı, kent büyük şirketler tarafından talep görmeye başlamıştır. Bugün sadece Rotterdam'ın sahip olduğu imajdan faydalanmak ve itibarlarını artırmak amacı ile bir çok şirket Rotterdam'da ofis açmıştır. Öte yandan, liman faktörü, kentin dünyanın çeşitli ülkelerinden insanlar tarafından ziyaret edilmesine de sebep olmuş bu durum Rotterdam'ı aynı zamanda bir turizm kenti haline getirmiştir.

Her kentin markalaşma sürecinde ayrı dinamikleri ve stratejileri olduğu düşünülürse, Rotterdam uluslararası bir limana sahip olmanın avantajını en iyi şekilde kullanmalıdır. Şu kesindir ki, bugün 'Rotterdam' başlıbaşına önemli ve rant sağlayıcı bir isimdir. Diğer bir yandan bu durum kentin mimari duruşunu da etkileyen önemli bir faktördür. Savaşın Rotterdam'ın büyük bir bölümünü yok etmesinden dolayı 1940 öncesi yapılara pek fazla rastlamak mümkün değildir. Diğer şehirlerde tarihi Hollanda dokusu içerisine yeni bir yapı tasarlama kaygısı ve sınırlamaları yaşanırken Rotterdam son dönem mimarisinin çok çeşitli örneklerini sergileyen bir açık hava müzesi durumundadır. Rotterdam 2007 yılında 'city of architecture-mimarlık şehri' seçilmiştir. Bugün Rotterdam'da yirminci yüzyılın çok çeşitli ve kapsamlı mimari örneklerine rastlanabilir.

Rotterdam'ın liman fonksiyonundan gelen ekonomik karakteri ve II. Dünya Savaşı'ndan sonra büyük değişime yol açan mimari politikaları sonucunda, kent silueti hızla değişim göstermiştir. Özellikle farklı konstrüksiyon ve karakterdeki ofis yapıları ve rezidanslar, siluetin en belirleyici unsurları olmuşlardır. Bugün, Weena Caddesi'nden Kop van Zuid'e kadar olan bölgede, ofis yapıları hızla gelişmektedir. Özellikle Kop van Zuid gelişim bölgesi ofis ve rezidans yapıları ile kentin ticaret işlevini yansıtan en önemli merkezdir. Bu yapılar daha çok Kop van Zuid'in bir alt bölgesi olan, üç tarafı Maas Nehri ile çevrili Wilhelminapier'da toplanmıştır. Dünyaca ünlü mimarlar tarafından tasarlanmış gökdelenlerden oluşan bu alan, ticaret ve rezidans fonksiyonlarının birleştiği bir pilot bölge özelliği taşır. Rotterdam'ın gelecek yıllar için tasarlanmış olan kentsel gelişim planlarına bakıldığında bu gökdelenlerin kentin diğer bölgelerinde de hızla artacağı göze çarpar. Gökdelenlerin kent siluetindeki bu gelişiminden dolayı bugün Rotterdam, Maas Nehri üzerindeki Manhattan anlamına gelen 'Manhattan on the Maas' ibaresi ile anılmaktadır. Her ne kadar bu imaj bazı kesimler tarafından gurur verici olarak algılsa da, bir kentin başka bir kent üzerinden isim ve rant sağlaması olanaksızdır. Dünyada Rotterdam gibi bir çok kent, aynı imaj kaygısı içerisinde

yeni gökdelenler inşa etmekte, diğer bir deyişle ‘Manhattanlaşma’ çabası göstermektedir. Kendi kimlikleri ile var olmak yerine bir kopya olmayı tercih eden bu kentlerin farklılaşması ve kendi isimlerini oluşturması mümkün değildir. Rotterdam da halen gelişimine devam etmekte olan bir kent olarak bu gerçeği göz önünde bulundurmalı ve kendi kimliğini oluşturabilmelidir.

Günümüzde, Rotterdam’ın yüksek yapılaşma politikası bazı mimarlar tarafından eleştirilmektedir. Rem Koolhaas tarafından, kentin en işlek caddelerinden biri olan Coolsingel’da tasarlanmış, Coolsingel Cube binası, kentin en önemli akslarının kesişiminde yer alan karma fonksiyonlu bir projedir. Son dönemde kente hakim olan yüksek yapılaşma mantığını küpün sade ve net formunu kullanarak protesto eden bu yapı, kentsel mekan kalitesinin yüksek yapılar ile değil farklı mimarı yaklaşımlar ile gerçekleştirilebileceğine dair önemli bir örnektir. Bunun yanısıra projenin en vurucu öğelerinden biri de tasarımdaki kamusal mekan yaratma kaygısıdır. Öte yandan, Rem Koolhaas’ın kent merkezindeki bu duyarlı tasarımına karşın Kop van Zuid alanında geliştirdiği De Rotterdam binası kütle oranları ve bulunduğu mekanla kurduğu ilişkiler açısından tartışma yaratacak cinstendir. ‘Dikey kent’ konsepti ile geliştirilen bu karma fonksiyonlu yapı, Coolsingel Cube projesinin aksine Wilhelminapier’in kuzey aksında bir duvar gibi yükselecek ve kent silüetini dramatik bir şekilde etkileyecektir.

Bugün, yeni yapıların kentsel çevreyi biçimlendirdiği gerçeği Rotterdam kentinde açıkça gözlemlenebilmektedir. Yapılar potansiyelleri ile çevresel dinamikleri tamamen değiştirmektedir. Ofis yapıları, Rotterdam’ın kentsel mekan kalitesini artıran ve markalaşmasını destekleyen, kent silüetindeki en göz alıcı öğelerdir. Bu yapılar Rotterdam’ı diğer kentlerden ayıran, kent kimliğini oluşturan ve ekonomik karakterini simgeleyen sembollerdir. Rotterdam, doğru markalaşma stratejileri ve imaj çalışmalarını gerçekleştirdiği takdirde, gelecekte ofis binalarının oluşturacağı benzersiz silüeti ile Avrupa’nın yeni metropolü olacaktır.

KAYNAKLAR

- Duffy, H., (1995), "Competitive Cities: Succeeding in the Global Economy", Routledge, UK
- Melvin, D., (2004), "Europe Works to Assimilate Muslims", The Atlanta Journal-Constitution, Atlanta
- Peter, L., Analysis, (2002), "Holland's ethnic puzzle", BBC News
- Uitermark, J., Duyvendak, J.W., (2005), "Civilizing the City, Revanchist Urbanism in Rotterdam", Amsterdam School for Social Science Research, Amsterdam
- City informatiecentrum Rotterdam
- Schrijnen, J.M., (2003), "The Port of Rotterdam in a Regional and Supra-regional Context", Delft University of Technology, Netherlands
- Stevens, H., (1999), "The Institutional Position of Seaports an International Comparison", Kluwer Academic Publishers
- Cohen, D., O'Connor, M., (2004), "Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective", Routledge, USA
- Barends, F.B.J., (1999), "Geotechnical Engineering for Transportation Infrastructure: Theory and Practice, Planning and Design, Construction and Maintenance", Taylor & Francis
- Daamen, T., (2007), "Sustainable Development of the European Port-City Interface", ENHR Sustainable Urban Areas International Conference, Rotterdam
- Romain, A., "Leisure In Waterfront Redevelopment, An Issue of Urban Planning in Rotterdam", Delft University of Technology, Delft
- Postiglione, G., Gössel, P., Acerboni F., (2004), "One Hundred Houses for One Hundred European Architects of the Twentieth Century", Taschen
- Meurs, P., Verheijen M., (2003), "In Transit, Mobility, City Culture and Urban Development in Rotterdam", NAI Publishers
- Blijstra, R., "Town Planning in the Netherlands since 1900"
- Mccarthy, J., (1999), "The redevelopment of Rotterdam since 1945"
- Allan, M., (2006), "Why brand places?", Agenda for local economic development,
- Urban Affairs, (2002), "City Branding Image Buildings Building Images"
- Gilmore, F., (2004), "Shanghai: Unleashing Creative Potential", Journal of Brand Management
- Jensen, S., (2005), "City Branding- Lessons from medium sized cities in the Baltic Sea Region"
- Ulzen, P., (2000), "Imagine a Metropolis, Rotterdam's Creative Class, 1970-2000",

- Richard, (2002), "The Rise of the Creative Class", Basic Books, Florida
- Klingmann, A.,(2007), "Brandscapes Architecture in the Experience Economy"
- Jones, P.B., Petrescu D., Till, J., (2005), "Architecture and Participation"
- Julier, G., (2000), "the Culture of Design"
- Haapala, A., "The Urban Identity / The City as a Place to Dwell"
- Stryker S., J.Burke P.J., "Past, Present and Future of an Identity Theory"
- Hague, C., Jenkins P., "Place Identity, Participation and Planning"
- Moudry R., "The American Skyscraper: Cultural Histories"
- Mcgeehan, P., (2008), "Foreigners Sustain New York's Economy", The New York Times
- Julia Winfield-Pfefferkorn, J.,(2005), "The Branding of Cities, Exploring City Branding and the Importance of Brand Image", Syracuse University,
- "Markayı Yaşayıp Yaşatmak", İnfomag Dergisi, 01 Temmuz 2007
- Laven , J., (2007), "Culture as an act of free will"
- Kolb, B.M, (2006), "Tourism Marketing for Cities and Towns Using Branding and Events to Attract Tourists",
- Ooi, C.S. (2002), "Cultural Tourism and Tourism Cultures: The Business of Mediating Experiences"
- Simmel G., "The Metropolis and Mental Life"
- Leach N., (2002), "The Hieroglyphics of Space: Reading and Experiencing the Modern Metropolis"
- Metz, T., (2001), "What's doing in Rotterdam", The New York Times
- Richards G., Wilson, J. (2003), "The Impact of the Cultural Events on City Image 2001: Rotterdam, Cultural Capital of Europe 2001"
- Meel, J., (2000), "The European Office: Office Design and National Context"
- Kooijman, D., (2000), "The Office Building: Between Globalization and Local Identity"
- Kuban, D., (2000), "Küreselleşme ve Mimarlık", Arredamento Mimarlık
- Peper, A., "Rotterdam Slender City"

- Charlesworth, E., (2005), "Cityedge: Case Studies in Contemporary Urbanism"
- Hoeven, F., (2004) "Dating Rotterdam's High-Rise" TU Delft, Faculty of Architecture
Kop van Zuid, uitgeverij 010 publishers, Rotterdam, 1994
- Judd, D.R., (2003), "The Infrastructure of Play: Building the Tourist City"
"Kop Van Zuid Case Study, Making Connections" Draft Report, 2006
- Jones, P.B., Petrescu, D., Till, J., (2005), "Architecture and Participation"
- Julier, G., (2000), "Culture of Design"
- Hague, C., Jenkins, P., "Place Identity, Participation and Planning"
- Moudry, R., "The American Skyscraper: Cultural Histories"
- Dovey, K., Sandercock, L., Stevens, Q., (2005), "Fluid City: Transforming Melbourne's Urban Waterfront", Routledge
- Hoyle, B.S., (1989), "The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples", U.K.
- Schieck, F., (2007), "Animate Space: Urban Environments as Medium of Communication", London
- Montevideo, Vestada
- Montevideo, Algemene Projectinformatie, 2003

İNTERNET KAYNAKLARI

http://www.vanwensveen.nl/rotterdam/rtd_facts.html

www.portofrotterdam.com

www.montevideo-kopvanzuid.nl/english.pdf

<http://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam#History>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Europoort>

<http://www.havenplan2020.nl>

<http://www.maasvlakte2.com/en/home/>

http://www.apb.es/en/PORT/Port_Vell

<http://www.scientificjournals.org/journals2008/articles/1265.pdf>

<http://www.buffalocity.gov.za/branding/contents.stm>

<http://sustainablerotterdam.blogspot.com/2006/05/city-branding.html>

<http://www.mimarlarodasi.org.tr/index.cfm?sayfa=Belge&Sub=detail&RecID=1000>

<http://www.arkitera.com>

<http://www.ontwerpfabriek.nl>

<http://courses.umass.edu/latour/2007/hartzell/index.html>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=360964&page=5>

<http://www.aronsohn.nl/511.htm>

<http://architectuur.org/foster01.php>

<http://www.renewnyc.com/displaynews.aspx?newsid=a04ae6c0-a869-46c9-9cf9-4aa052c51feb>

www.memm.es/blog/index.php/category/arquitectura/

http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=1898

http://www.oma.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=110&Itemid=6

<http://www.swissinfo.ch/eng/swissinfo.html?siteSect=43&sid=9212055>

http://www.mecanoo.com/html_project.php?PKY_OBJECTOID=110&taal=EN&ILL=

<http://archrecord.construction.com/projects>

<http://www.galinsky.com/buildings/kpntelecom/index.htm>

rpbw.r.ui-pro.com

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 20.01.1983

Doğum yeri Bursa

Lise 1994-2001 Bursa Gazi Anadolu Lisesi

Lisans 2001-2006 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2006-2008 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Programı

Çalıştığı kurumlar

2006-2007 Hotin Mimarlık Ofisi