

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte voegt geen structuur toe aan de Randstad

Zienswijze op het Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Henk Hartzema

DATUM

13 september 2011

PAGINA

1/5

Grote steden hebben behoefte aan planvorming. Niet om alles vast te leggen of dwingend te sturen, maar om ontwikkelingen in goede banen te leiden en ervoor te zorgen dat alles en iedereen zich in de stad thuis kan voelen. En dat is nodig, want een stad is een vat vol tegenstellingen. Een opeenhoping van mensen en belangen op een klein oppervlak vraagt om een visie waarin alles in de gewenste verbanden en verhoudingen kan samenleven. Ook een stedelijk systeem als de Randstad heeft behoefte aan structuur, waardoor deze agglomeratie begrijpelijk blijft en efficiënt kan functioneren. Toch wordt in de Randstad op dit moment slechts aan deelplanning gedaan en ontbreekt het aan een samenhangend ruimtelijk concept. Aan de fysieke structuur van de Randstad als geheel wordt al decennialang niet meer stelselmatig gewerkt. Dat is opvallend. We wonen met 7 miljoen mensen dicht op elkaar, maar we komen er maar niet toe een Randstadplan te maken. De laatste kaart dateert uit de jaren '60 van de vorige eeuw. Een update van deze kaart met wegen en verbindingen, met een uitgekristalliseerde verhouding tussen stad en land kan ons laten zien langs welke lijnen de Randstad zich kan ontwikkelen. Of dat nu een vollere of een groenere Randstad is. Een Randstad zonder plan is stuurloos.

Met iedere kabinetsperiode wordt de Randstad weer een beetje voller, dus de kansen om deze vorm te geven worden iedere keer kleiner. Dit houdt een risico in dat de wijken, dorpen en steden het contact met het landschap verliezen, dat daadkracht wordt vertaald in plaatselijke oplossingen van de bereikbaarheidsproblematiek. Kortom dat de Randstad op de weg der geleidelijkheid onaantrekkelijk, inefficiënt en volstrekt onbegrijpelijk wordt.

Structuurvisie infrastructuur en ruimte

Ook de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die onlangs is gepresenteerd brengt daar geen verandering in. Terecht wijst de minister op het grote belang van de Randstad voor Nederland.

**S
TU
DIO.
HART
ZEMA.**

De Randstad is het zwaartepunt van de economie en bevolking. De visie gaat in op functionele aspecten van de Randstad zoals het faciliteren van lucht- en zeehavens en het oplossen van infrastructurele knelpunten.

Daarnaast benadrukt het procedurele aspecten van de Randstad, waarbij de decentralisering van besluitvorming de meest opvallende is. Anders gezegd, de structuurvisie is vooral een praktisch document waarin de minister zich dienend opstelt voor allerlei belangen in de samenleving en daarvoor obstakels uit de weg wil ruimen.

Het is verleidelijk om in de structuurvisie de trendbreuk van liberale signatuur te benadrukken, zoals de verbreding van snelwegen. Interessanter is het gegeven dat er bepaalde aspecten zijn in deze visie die niet nieuw zijn maar juist keer op keer terugkomen in de ruimtelijke ordening. Deze zijn dus niet politiek gekleurd maar zijn onderdeel van onze cultuur en daarmee uiteindelijk bepalender voor de inrichting van ons land. De eerste is dat er een historisch gewortelde hang is naar autonomie van de afzonderlijke steden, wijken en buurten in de Randstad en ten tweede dat ons begrip van open(bare) ruimte wordt ingevuld als algemeen bezit dat je mag innemen in plaats van staatseigendom waar je van af moet blijven. De eerste zorgt ervoor dat de Randstad nooit de samenhang krijgt die het verdient, de tweede dat het landschap tussen de steden een niemandsland is dat langzamerhand wordt opgegeten. Beide cultureel bepaalde eigenschappen zijn afleesbaar in de structuur van onze wegen.

DATUM

13 september 2011

PAGINA

2/5

De waarneming van stad en land gebeurt door middel van wegen

Wegen maken de stad. Hier volgen drie voorbeelden die dat illustreren. In de Verenigde Staten is bijvoorbeeld heel bewust, door middel van het stratenstelsel, gestuurd op democratische gelijkheid. Rechte straten met een open einde zijn de fysieke condities voor de vrijheid die hiervan het gevolg is en die bijvoorbeeld in een stad als New York sterk voelbaar is. Hiërarchie is juist weer een onlosmakelijk kenmerk van de Franse cultuur. Daarom worden kerken en paleizen in de gelegenheid gesteld te domineren door hun positie in de zichtas van de straat. Omgekeerd zou de macht betekenisloos zijn wanneer de straat en straatwanden niet zouden bestaan om de blik van de beschouwer in te kaderen. In Duitsland zijn de snelwegen vormgegeven om het land oneindig groot te maken. Het beeld dat hierbij hoort is van een grenzeloos gloeiend arcadië. Daarin passen ruïnes, kastelen en rivieren, maar geen steden die het schaalbegrip zouden geven aan het land.

Tot op de dag vandaag zien we op de Autobahn, op weg naar onze vakantie in Zuid Europa, veel groen, maar geen enkele stad. Deze voorbeelden tonen aan dat wegen sturing geven aan de verhoudingen in de maatschappij en dat omgekeerd de gebruiker ervaart hoe de maatschappij in elkaar zit. Kortom, wegen zijn de spiegel van de samenleving. Het is daarom interessant na te gaan welke boodschap de wegen in de Randstad uitdragen.

DATUM

13 september 2011

PAGINA

3/5

Het blijkt dat de Randstad, niet alleen van oudsher, maar tot op de dag van vandaag ontstaat van onderop. Weldoordachte buurten en wijken komen één voor één aan de oppervlakte. Binnen een precies omlijnd plangebied, met duidelijke verantwoordelijkheden en een concrete tijdshorizon is voortvarend gewerkt aan de verbeelding van de samenleving. Over de infrastructuur binnen die nieuw ontwikkelde gebieden ontstaan bijna elke tien jaar nieuwe opvattingen, passend bij de samenleving van dat moment. Waarbij we nu zijn aangekomen bij de regelmatige en rechte wegenstelsels uit de Vinex-wijken. De wegen zijn ieder decennium anders van vorm, maar eigenlijk doen ze steeds hetzelfde. De infrastructuur versterkt het isolement. Iedere ontwikkeling staat namelijk min of meer op zichzelf. Alsof de meest recente uitbreiding ook echt de laatste zal blijken te zijn. Dat onthult onze werkelijke identiteit: die is niet nationaal, maar is alleen op een kleinere schaal te beschrijven, die van de betrokkenheid op de plaatselijke groep, met de zekerheid van ongeschreven regels en geaccepteerde omgangsvormen. De gordijnen zijn open en we horen bij het collectief.

De idealen van Nederland zijn zo te vatten in gemeenschappen van overeenkomstige belangen – buurten, wijken, dorpen, steden. Gevolg hiervan is weer dat de Randstad uiteenvalt in honderden kleine delen; geperfectioneerde stedenbouwkundige concepten zonder duidelijk onderling verband. Zo kan deze metropool niet verder groeien.

Ons Ruisdaeliaanse droombeeld, waarin elke wijk een buurtschap is – overzichtelijk en rustig, en als het kan grenzend aan het landschap – is aan diggelen. De lappendeken die hiervoor in de plaats is gekomen biedt te weinig orde en samenhang en vreet bovendien ruimte. De Randstad is en blijft de meest ruim opgezette en landelijke bevolkingsconcentratie ter wereld. En toch voelt ze vol en onoverzichtelijk.

Conclusie

De Randstad dreigt na 50 jaar zonder serieuze planvorming onbegrijpelijk te worden. Met verstrekkende gevolgen. De steden in de Randstad zijn in de afgelopen eeuw het veilige referentiekader van het omringende landschap kwijtgeraakt. De Noordzee, de rivieren en het open weides komen steeds verder uit het zicht te liggen. Mogelijke nieuwe verbanden, zowel landschappelijk als infrastructureel sneuvelen keer op keer omdat een visie ontbreekt. Op die manier dreigen ook de nu voorgestelde Rijnlandroute, de verbinding A16/A13, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de Westrandweg, de RijnGouwelijn en de A4 Midden Delfland slechts een functionele en economisch gestuurde benadering te krijgen.

DATUM
13 september 2011

In een Randstad zonder plan zijn het verweesde infrastructurele en conflictvermijdende lapmiddelen, die uiteindelijk verstoringen opleveren van de ruimtelijke samenhang.

PAGINA
4/5

Kortom, de manier waarop de Randstedeling altijd heeft geleefd staat onder druk. Daarom zal van bovenaf gewerkt moeten worden aan een ruimtelijk plan voor de Randstad. Een plan dat een borging geeft aan het wensbeeld van onze geïdealiseerde woonomgevingen. Tegelijkertijd kan het vooruit kijken en de kernkwaliteiten van de Randstad (bijvoorbeeld de historisch gewortelde verscheidenheid en de groene ruimte) naar boven halen. We moeten hiervoor onze aangeboren angst tegen infrastructuur overwinnen en begrijpen dat wegen het duurzame weefsel van de stad vormen. Wegen vertellen ons waar we zijn.

Daarnaast moeten we het landschap meer onderdeel laten zijn van de Randstad. Deze is immers op z'n mooist wanneer we de ruimte ervaren. Een rechtstreekse snelwegverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam zou een ongekennde panoramische ervaring op kunnen leveren. Deze Groene Hart Route/A3 brengt het landschap en de rest van de wereld letterlijk en figuurlijk dichterbij. Voorbij Schiphol beginnen de weilanden en zonder ook nog maar een keer te hoeven afslaan rijd je naar Parijs. Omgekeerd biedt de Groene Hart Route/A3 een overvloedige blik op Hollandse cultuur-historie en ligt Amsterdam, in plaats van achter een aantal steden, ineens aan een landschap met koeien, kerktorens en molens.

We zouden provinciale wegen, de oude verbindingen van kerktoren naar kerktoren (vergelijkbaar met de franse Routes Nationals) nieuw leven in kunnen blazen waardoor we weer een kijkje krijgen in het alledaagse leven van Holland. Of nieuwe provinciale wegen met een bindend karakter aanleggen. Vooral in het Westland en in de Duin- en Bollenstreek zijn logische verbanden nodig om een vollopende kustregio weer lucht te geven.

Tot slot

Het huidige kabinet heeft een liberale inslag. Dat betekent dat vrijheid een kernwaarde is die naar voren zou moeten komen in zijn beleid en in de visie op de Randstad en op Nederland als geheel. Opvallend is dat de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte slechts één randvoorwaarde van het begrip vrijheid benadrukt, namelijk het zoveel mogelijk elimineren van obstakels en blokkades. Oftewel vrijheid als in het creëren van kansen en mogelijkheden.

DATUM

13 september 2011

PAGINA

5/5

De andere randvoorwaarde voor vrijheid is juist het stellen van kaders. Vrijheid is geen zandwoestijn, maar vrijheid is wel Route 66. Tegen deze achtergrond is het wenselijk dat de minister van Infrastructuur en Ruimte begint bij het realiseren van fysieke structuren in plaats van economische processen en procedurele aanpassingen. Een Randstadplan is gewenst voor een metropool onder druk. Met wegen en netwerken en een prominente plek voor het landschap waardoor de Randstad weer open en begrijpelijk wordt en de Randstedeling zich vrij kan voelen.

Rotterdam, september 2011