

De Randstad is van niemand. En laten we dat vooral zo houden.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

1/9

In de zeventiende eeuw schilderde Jacob van Ruisdael een prachtige serie panorama's van het landschap rondom Haarlem en andere Hollandse steden. De uitgestrektheid lijkt het thema van deze verbeeldingen. Nederland bestond uit leegte, met her en der een stad die werd aangekondigd door een kerktoeren op afstand. Door te kiezen voor een verticaal beeld met hoge luchten versterkte Ruisdael de dieptewerking. Het maakt dat de lange lijnen in het landschap extra nadruk krijgen en de wegen als symbool voor de vrijheid een cruciale rol krijgen toebedeeld. De schilderijen zijn onderdeel van ons collectief geheugen. Ze voeden het verlangen naar wat Nederland moet zijn.

Wie nu door de Randstad rijdt ziet een verbrokkeld en onoverzichtelijk landschap, een opeenstapeling van kantoor- en industriegebouwen, geluidswallen en woonwijken. De Randstad wordt als vol en rommelig ervaren. Nederland versnipperd verder en het verkeer rijdt steeds langzamer.

Wat de meeste mensen niet weten is dat Nederland weliswaar dichtbevolkt is, maar dat de Randstad juist één van de meest open metropolen ter wereld is. Ik heb het eens nagerekend. Ieder van de 7 miljoen Randstedelingen heeft gemiddeld 600m² grond. Dit getal zegt natuurlijk niet zoveel. Maar ter vergelijking, in Los Angeles, bekend om zijn lage dichtheid hebben de bewoners gemiddeld 500m². In Berlijn, Londen, Parijs of Rome ligt dit getal tot 5 keer lager.

Toch hebben veel Randstedelingen het benauwd. Er is veel, veel van hetzelfde en het voelt soms alsof er geen ontkomen aan is. "Nederland is – om het in een beeld samen te vatten – één grote stad geworden, iedereen beweegt, ongevraagd kom je elkaar tegen, vaak zit je elkaar in de weg.", sprak toenmalig premier Kok in 1995. Maar als de feiten anders spreken, dan is dichtheid blijkbaar niet een kwestie van meten maar van perceptie.

Blijkbaar herkennen we ons niet in de Randstad en voldoet deze niet aan onze verwachtingen. Het is een thema wat mij enorm fascineert. Hoe kan het toch dat heel Nederland is gepland, maar dat we desondanks ontevreden zijn met het eindresultaat? Ik ben me er de laatste jaren maar eens in gaan verdiepen.

Nu ben ik van huis uit stedenbouwkundige. Ik mag dus met mijn collega's zeer waarschijnlijk in de beklagdenbank plaats gaan nemen – een aangewezen plek voor enige introspectie. Als ik mij dan voorneem terug te kijken en op zoek te gaan naar de basis van mijn vak kom ik uit bij de straat. De stad begint bij de straat, zoals de woning de oorsprong is van de architectuur. Als ik de analogie blijf volgen, zou de analyse van straten en patronen van straten direct moeten leiden naar de aard en eigenheid van de stad, zoals een woning het verhaal vertelt van haar bewoners.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

2/9

In lezingen over dit onderwerp begin ik, om dit statement kracht bij te zetten, graag met een foto van de Overtoom in Amsterdam en vraag me af, hardop en retorisch, of dit soms Barcelona of Oslo is. Nee, natuurlijk niet. Te zien zijn op de foto afwisselende panden met grote verticale ramen en winkels in de plint, een tram van het GVB en een overstekende bakfiets met vader en kind. Dit kan alleen maar Nederland zijn en beetje kenner ziet Amsterdam. Er kleven blijkbaar zoveel lokale kenmerken aan een straat dat iedere vergissing bij voorbaat is uitgesloten. Op die manier zijn miljoenen straten over de hele wereld zijn in de basis precies gelijk - van A naar B met gebouwen aan weerszijden - maar is toch uiteindelijk geen enkele straat hetzelfde.

Zie ik meer dan er is? Dan probeer ik het ook nog eens vanaf de andere kant. Wij Nederlanders prijzen onszelf om onze gematigdheid. Kunnen we dat zien aan het gebruik van onze straten? Inderdaad, ons land kent geen boulevards. Ons land zet gebouwen met enige importantie meestal niet op een voorname plek. Musea en ministeries liggen niet aan grote pleinen of aan het eind van een monumentale straat, maar vaak achteloos in de stad. De meeste van ons zullen zich eerder een beeld kunnen vormen van de Rijksdag in Berlijn dan van onze eigen Tweede Kamer. Voor ons staathoofd geen Buckingham Palace of Witte Huis, maar een onzichtbaar paleis in het bos, gelegen aan een straat waar auto's niet mogen komen.

De straat zet een gebouw op zijn plek, in ons geval gebruiken wij de relatie met de straat om bepaalde gebouwen minder dominant te maken.

Ik merk dat ik beet heb, wil daarom verder gaan. Datgene wat geldt voor een individueel gebouw of een enkele straat zou dan toch ook moeten gelden voor het gehele stelsel van straten. Want zoals we een schilderij bewonderen door er voor te gaan staan, of een sculptuur bestuderen door deze van alle kanten te bekijken, zo zien we de dagelijkse werkelijkheid door er in te wandelen, te fietsen en te rijden. Hieruit moet dan toch worden afgeleid dat niet alleen de vorm van straten en wegen, maar ook het patroon dat wegen vormen sturend zijn in de beleving van de werkelijkheid.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

3/9

Wegen ordenen de stad en zijn bepalend voor de wijze waarop delen van de stad zich tot elkaar verhouden. Den Haag heeft rechte straten, in allerlei soorten en maten. De straten zijn formeel door symmetrische profielen, door de centrale plaatsing van standbeelden en door statige gebouwen. De straten van Amsterdam zijn juist minder hiërarchisch. Nergens staat een belangrijk gebouw in een zichtlijn of leiden straten rechtstreeks naar het hart van de stad. Het geheel van grachten, straten en stegen lijkt als een web alles bij elkaar te houden, waarbij verschillen tussen rang en stand moeiteloos worden ingepast. De principiële scherpte van het bouwen in de rooilijn maakt een nauwkeurig onderscheid tussen openbaar en privé. Misschien is dit wel de sleutel tot de grote mate van collectiviteit die op straat gevoeld kan worden. Amsterdam is van alle Hollandse steden het meest ons allemaal.

De bewoners hebben de stad gemaakt en vervolgens geeft de stad dit door aan volgende generaties. De stadscultuur wordt bestendig in het netwerk van straten. Logische en passende verbindingen en verbanden versterken het netwerk, terwijl omgekeerd onderbrekingen of gebrekkige verbindingen verstoringen in het netwerk tot gevolg hebben. Wanneer we dus de Randstad als benauwd ervaren, zijn de wegen en verbindingen blijkbaar zo gemaakt dat het ons de illusie van een volle metropool bezorgt. Sterker nog, ik denk dat de structuur van wegen aantoont dat we helemaal geen Randstad willen.

De straten als spiegel van de samenleving

In veel landen is de zeggingskracht van wegen onderkend en bewust sturend ingezet. De vorm van het stratenpatroon draagt de ideologische boodschap uit en wordt daarmee onlosmakelijk deel van de nationale identiteit.

Een paar voorbeelden uit het stedenbouwkundige repertoire om dit verduidelijken.

Thomas Jefferson, de derde president van de Verenigde Staten is naamgever geworden van het zogenaamde 'Jefferson Grid'; het onmetelijke grote raster van percelen die het Amerikaanse grondgebied in rechthoekige percelen heeft opgedeeld.

Als uitvloeisel hiervan waren alle wegen kaarsrecht en werden in het oneindige werden doorgezet. Jeffersons ideaalbeeld van de Amerikaanse maatschappij schreef hij in de Declaration of Independence, waarin de befaamde frase 'Life, liberty and the pursuit of happiness' is te vinden. Iedere Amerikaan heeft het recht op het nastreven van geluk. Het Jefferson Grid toont in zijn democratische neutraliteit en oneindigheid zowel gelijkheid tussen alle burgers als onbegrensde mogelijkheden voor iedereen.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

4/9

Nu kan eenvoudig beweerd worden dat de Nieuwe Wereld een geval apart is. Daarom is het extra beeldend om ook voorbeelden uit Europese landen te vinden.

Dan blijkt dat ook in de ons omringende landen de aanleg van infrastructuur is ingezet om ideologische ambities te ondersteunen.

In het Duitsland van de jaren '30 bijvoorbeeld werd in opdracht van het naziregime een netwerk van snelwegen aangelegd, ontworpen door ingenieur Todt. Duitsland heeft geen onomstreden centrum maar eerder een binding met de ondergrond, het landschap. En dus voeren de snelwegen niet naar, maar juist langs de steden. Nazi-Duitsland streefde naar een expansief wereldrijk, hierbij hoorde de illusie van oneindigheid. Het beeld dat vanaf de snelwegen ontstaat, is van een grenzeloos glooiend Arcadië. Daarin passen ruïnes, kastelen en rivieren, maar geen steden die het schaalbegrip zouden geven aan het land. Tot op de dag vandaag wordt deze illusie in stand gehouden. Nog steeds zien we op de Duitse Autobahn, op weg naar onze vakantie in Zuid Europa, veel groen, maar geen enkele stad.

In Frankrijk draagt de infrastructuur van oudsher juist bij aan het wensbeeld van Parijs als absoluut middelpunt van het continent, zoals voorheen alle wegen naar Rome leidden. Tot op de dag vandaag kunnen we door Frankrijk reizend, Parijs niet ongemerkt voorbij rijden. We moeten en zullen middels de drukke Route Périphérique merken dat, wat de Fransen betreft, alles om deze stad draait. Ook met de trein kunnen we niet om de stad heen. Ik heb me er altijd over verbaasd, maar overstappen en een stukje met de metro is de enige optie tijdens een reis van noord naar zuid.

In Parijs zelf wordt het verhaal van de maatschappelijke verhoudingen verteld middels royale boulevards die belangrijke gebouwen op hun plek zetten. Hiërarchie is een onlosmakelijk kenmerk van de Franse cultuur. Daarom worden kerken en paleizen in de gelegenheid gesteld te domineren door hun positie in de zichtlijn 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. Een belangrijk gebouw zonder de dienende context van ondergeschikte architectuur zou zijn als een generaal zonder leger. Het wegenpatroon is voor mij daarmee de gezichtsuitdrukking van de overheersende ideologie van een land – Frankrijk is monumentaal, New York heeft een open karakter, Duitsland is weids.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

5/9

De wegen van de Randstad tonen een cultuur van onderop

Zou het zo kunnen zijn dat als een ideologie zich kan uitdrukken middels het patroon van wegen, dan omgekeerd ook zou gelden dat aan de straten afgelezen kan worden dat het juist ontbreekt aan een heldere visie? Ik wil het graag proberen, de Randstad lezen via de wegen.

Er is immers geen stukje Randstad dat niet is gepland of geordend, dus keer op keer wordt middels de aanleg van verbindingen gekozen hoe een specifiek gebied zich dient te verhouden tot zijn omgeving en het grotere geheel. Net zoals een monumentaal gebouw of een sierlijke brug symbool kan staan voor de collectieve overtuiging of de dadendrang van een eenling in een bepaald tijdsgewricht, zo vertelt de fysieke verschijning van de Randstad het verhaal van de geschiedenis van onze cultuur.

Analyse van de wegenstructuur zou dan, als gezegd, moeten verraden dat het ons land aan een eenduidige identiteit of centrale sturing ontbreekt. De wegenstructuur van de Randstad zou kunnen laten zien wat generaties bestuurders en planologen ervaren hebben; de Randstad laat zich niet makkelijk tot een eenheid smeden. Er lijkt weerstand te bestaan tegen structuur en beslissingen van bovenaf. Treffend is de ongelooflijke inspanning die het vergt om grootschalige ruimtelijke ingrepen uit te voeren. Eigenlijk is dat sinds de Deltawerken niet meer gelukt. De Hogesnelheidslijn hebben we gedeeltelijk onder de grond gestopt om conflicten te vermijden. De Betuwelijn is zo dicht langs de A15 gelegd, dat deze snelweg nu niet meer door het landschap van de Betuwe voert maar parallel rijdt aan roestend ijzer.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

6/9

In Nederland is 50 jaar geleden voor het laatst een Rijkswegenplan gemaakt, dat vervolgens niet is uitgevoerd. Bij de aanleg van snelwegen lijkt het sindsdien niet meer te gaan om de grote lijnen, maar om het oplossen van plaatselijke problemen. De ingrepen in het wegennet zijn veelal fragmentarisch, gespeend van visie. Ik denk aan de vele stukjes snelweg die bij Haarlem samenkomen. Ze zorgen ervoor dat deze middelgrote stad vlak bij de zee nu ineens achter een kluwen van wegen is komen te liggen. Denk aan de geplande verbinding tussen de A16 en A13 bij Rotterdam. Deze paar kilometer snelweg doorklieft de enige plek waar de noordzijde van Rotterdam aan het landschap grenst. Voor mij nog een grotere ontdekking was dat ons land een netwerk van verbindende regionale wegen ontbeert. Napoleon kwam in Nederland en ontdekte dat er wegen bestonden. Hij maakte daarom een aanvang met de aanleg van de Rijksstraten, die later door koning Willem I werden gecompleteerd. Minder dan twee eeuwen later zijn deze stuk voor stuk weer opgeheven. Delen van deze lange lijnen zijn nog wel op veel plaatsen zichtbaar, maar door het opknippen van de wegen in stukken en het verlies aan verkeerskundige betekenis, spelen ze geen rol van betekenis meer. Daarmee is Nederland het enige land in Europa zonder een netwerk van provinciale wegen. Hierdoor zijn niet alleen de voor de hand liggende verbindingen tussen de steden en dorpen – van kerktoren naar kerktoren - verdwenen, maar is ook de leesbaarheid van ons land aangetast.

Wie de Routes Nationales neemt in plaats van de Autoroute waant zich in het echte Frankrijk. Het is een rit door het Franse dagelijkse leven. In Nederland is dit niet langer mogelijk.

Als we weten dat de ontwikkeling van de Randstad niet door een structuur van bovenaf, laat staan middels een visie op samenhang is verzorgd, waar gebeurt het dan? We zoomen verder in en zien tenslotte dat de energie en toewijding van ontwerpers en bestuurders decennialang geconcentreerd geweest op het uitdenken en realiseren van plannen van een lokaal schaalniveau. Het zijn de kleinere stedenbouwkundige plannen van onderop die de stormachtige groei van de Randstad hebben opgevangen. Dit heeft geleid tot een ongekende weelde en diversiteit aan plannen waarin de stand van de techniek en wetgeving, gevoed door de dan geldende maatschappelijke opvattingen keer op keer afleesbaar is. Bijna stuk voor stuk geslaagd. Iedere ongeveer 10 jaar volgens een nieuwe vormtaal.

Van de stempelplannen uit de jaren '50, de sterk hiërarchische opbouw uit de jaren '60, via de bloemkoolwijken in de jaren '70 naar de geometrische patronen van de jaren '80.

Tot we nu zijn aangekomen bij de regelmatige en rechte wegenstelsels uit de Vinexwijken. Ze lijken allemaal anders, maar eigenlijk doen ze steeds hetzelfde. Er is een constante in het denken. Steeds gaan we op zoek naar de juiste vorm voor collectiviteit, waarbij paradoxaal genoeg worden wegen worden als middel om planontwikkelingen te begrenzen. Van binnenuit gezien stuurt de structuur van wegen - van snelweg naar randweg naar verzamelweg naar buurtontsluitingsweg naar woonstraat - op rust en uitsluiting van ongewenste invloeden. Door de structuur van wegen staat iedere ontwikkeling daardoor min of meer op zichzelf.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

7/9

Dat onthult dan toch onze identiteit: die is niet nationaal, maar is alleen op een kleinere schaal te beschrijven, die van de betrokkenheid op het collectief, de plaatselijke groep. De idealen van Nederland zijn zo te vatten in gemeenschappen van overeenkomstige belangen, precies benoemd, duidelijk begrensd en zelfstandig. Deze idealen laten zich ruimtelijk vertalen in de beschutte gemeenschappelijkheid van buurten, wijken en bedrijvengebieden. De Randstad is een daarmee caleidoscopische en vreedzame co-existentie van 1001 deelplannen geworden zonder direct aanwijsbare onderlinge samenhang. Tussen deze gebieden bestaat noodzakelijkerwijs fysieke afstand en als die er niet is wordt deze geconstrueerd door een omslachtige wegenstructuur. Het is precies dat wat iedere automobilist kan navertellen.

Maar deze aanpak lijkt inmiddels aan de grenzen van zijn kunnen. De Randstad voldoet op een bepaald moment niet meer aan onze verwachtingen, dat kan niet anders. Ons historisch gewortelde wensbeeld van bescherming en beheersing komt in gedrang door het opraken van het landschap. De steden verliezen bovendien hun autonomie doordat deze elkaar in de weg beginnen te zitten. Kortom, het 17e-eeuwse Ruisdaeliaanse droombeeld, waarin elke wijk een buurtschap is – overzichtelijk en rustig, en als het kan, grenzend aan het landschap – is gaat aan diggelen. We willen geen Randstad, we willen onze rust terug. Kan iemand daarvoor zorgen?

Uitsmijter: waar komt toch onze drang tot rust vandaan?

Ik heb het me altijd afgevraagd. Wie gaat er nu in hemelsnaam in een moeras wonen dat ook nog eens ligt in een uithoek van Europa? Dat zullen toch vluchtelingen, gelukzoekers en stropers geweest moeten zijn.

Holland als een toevluchtoord voor individuen voor wie de grond elders te heet onder de voeten werd. Zij namen het onbetrouwbare ondergrond voor lief (of zagen het misschien als een voordeel) en groepeerden zich op plekken in de rivierendelta waar het enigszins mogelijk was. Zou dit niet onze volksaard hebben gevormd?

Het zou ons in ieder geval helpen te begrijpen waarom we weinig respect hebben voor het landschap tussen onze steden. Het zou verklaren dat we als rijk land accepteren dat we hutje mutje wonen in kleine huizen met dito voortuinen. Het motiveert dat we graag onafhankelijk zijn en dat we in ruil daarvoor de gordijnen open laten staan als blijkt dat we niets te verbergen hebben. Het verschaft een reden aan de wijken die naar binnen zijn gekeerd in plaats van naar het landschap. We zijn ten principale op zoek naar bescherming en rust en die vinden we in de overzichtelijke en vertrouwenwekkende omgeving van gelijkgestemden - de woonwijk.

DATUM

15 juni 2012

PAGINA

8/9

... en hoe krijgen we onze rust terug?

Dan ben ik toch bang dat we voor één keer tegen onze cultuur in moeten handelen. Als het zo is dat we ons niet meer vrij voelen, of zelfs bedreigd, dan moet er iets gebeuren van bovenaf. Geen vrijheid bestaat zonder de begrensde ruimte waarbinnen deze vrijheid kan worden uitgeoefend.

Dus moeten we de openheid van de Randstad in beeld zien te brengen. Het landschap meer onderdeel laten zijn van de Randstad - de leegte ervaren, de onmetelijke zee, de machtige rivieren, de weilanden en bossen. Dat wordt een plan van bovenaf.

Wegen vertellen ons waar we zijn. Dus graag een snelwegverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Een ongekende panoramische ervaring door het Groene Hart.

Vorbij Schiphol beginnen de weilanden en dan in één beweging naar Parijs. Omgekeerd ligt Amsterdam, in plaats van achter een aantal steden, ineens aan een landschap met koeien, kerktorens en molens. Met wegen die het landschap een prominente plek geven kan de Randstad weer lucht krijgen en kan de Randstedeling zich vrij kan voelen.

Met hervonden openheid kunnen we de Randstad weer afschaffen. De Randstad was toch al van niemand.

DATUM

15 juni 2012

Dit essay is opgesteld als inzending voor een prijsvraag uitgeschreven door de Koninklijke Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen met de vraagstelling "Van wie is de stad?", juni 2012

PAGINA

9/9