

Een pleidooi voor beter asfalt

Waarom de Randstad vol lijkt terwijl deze leeg is

Open brief aan de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Vooraf

DATUM
juli 2010

PAGINA
1/19

In 1995 constateerde de toenmalige premier Kok: '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.' En inderdaad Nederland is één van de dichtstbevolkte landen ter wereld. Premier Kok beschreef wat veel mensen toen ervoeren en wellicht sinds die tijd alleen nog maar meer zijn gaan voelen. Wat de meeste mensen echter niet weten is dat Nederland weliswaar dichtbevolkt is, maar dat tegelijkertijd de Randstad de dunstbevolkte metropool ter wereld is. In geen enkele stedelijke omgeving van deze omvang wonen de inwoners zo ruim. De gemiddelde Randstedeling heeft 600m² grond tot zijn beschikking. Wat zegt dit getal? Niet zoveel. Maar ter vergelijking, in de op één na meest open stad ter wereld, Los Angeles, hebben de bewoners gemiddeld 500m². In andere metropolitane omgevingen zoals Berlijn, Londen, Parijs of Rome ligt dit cijfer 3 tot 5 keer lager.

Toch hebben veel Randstedelingen het benauwd. Er is veel, veel van hetzelfde en het voelt alsof er geen ontkomen aan is. Blijkbaar is dichtheid dus niet een kwestie van meten maar van perceptie. De wereld is zoals we deze zien.

Zoals we een schilderij of een gebouw bekijken door er bij stil te staan, zo zien we de werkelijkheid van de wereld door er in te bewegen. En dus wordt ons beeld van stad en land gevormd door er in te wandelen, te fietsen en te rijden. Blijkbaar hebben we de Randstad met zijn straten en verbindingen zo gemaakt dat deze ons de illusie van een volle metropool bezorgt.

Je zou dus kunnen zeggen dat we iets niet goed doen. Dat gebeurt dan waarschijnlijk onbewust want niemand zal moedwillig aansturen op een drukke en onoverzichtelijke stad.

Deze open brief gaat over dit fenomeen. Over het uitstel van de vraag hoe verbanden aan te brengen in de Randstad en hoe deze levendig en leefbaar te houden. Deze open brief gaat over het verloren terrein in mijn vakgebied stedenbouw. Het gaat over het ontwerp van wegen en netwerken van wegen. De brief is bedoeld als een oproep om na te denken over herkenbare structuren voor ons land, en dan met name voor de Randstad. Over het leggen van verbanden, anders gezegd, een pleidooi voor beter asfalt.

Henk Hartzema
Rotterdam, juli 2010

DATUM
juli 2010

PAGINA
2/19

Inleiding

In de zeventiende eeuw schilderde Ruisdael een prachtige serie panorama's van het landschap rondom Haarlem en andere steden. De uitgestrektheid was het thema van deze verbeeldingen. Nederland bestond uit leegte, met her en der een dorp dat 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 en de verbeelding van dit landschap zit in ons gevoel en in een collectief verlangen naar wat Nederland moet zijn. Wie anno 2010 door de Randstad rijdt wordt echter geconfronteerd met een overvloed aan ruis. Het landschap oogt verbrokkeld en onoverzichtelijk door de opeenstapeling van kantoor- en industriegebouwen, geluidswallen en wijken. Ons land heeft in vergelijking met andere landen relatief veel files, weinig snelwegen en ontbeert bovendien een netwerk van regionale verbindingen. De Randstad wordt als vol en rommelig ervaren. Nederland versnipperd verder en het verkeer rijdt steeds langzamer. Het Nederlandse landschap zoals verbeeld door Ruisdael in de zeventiende eeuw lijkt definitief verloren te zijn gegaan.

Randstad: de lege metropool

Letterlijk is dit landschap logischerwijs verdwenen omdat de Nederlandse bevolking ten opzichte van de 17e eeuw is vertienvoudigd. Een groei die groter is dan de meeste andere delen van Europa. En de Randstad heeft misschien nog wel meer dan toen een enorme aantrekkingskracht uitgeoefend waardoor het handhaven van het arcadië of van de leegte onbestaanbaar is. Dit gegeven is dus als een op zichzelf staand fenomeen niet zo bijzonder interessant. Veel opvallender is dat de Randstad ten opzichte van andere miljoenensteden objectief gezien uit niet minder landschap of meer wegen bestaat. Integendeel, vergelijking wijst uit dat de Randstad juist de minst dichtbevolkte metropool ter wereld is. Vanuit deze constatering volgt de stelling dat de ervaring van vol en rommelig in de Randstad niet wordt veroorzaakt door de hoeveelheid gebouwen of de kwaliteit ervan, maar door de perceptie op de stad. Het idee van een volle en onoverzichtelijke Randstad moet dus opgevat worden als een kwestie van beeldvorming.

DATUM

juli 2010

PAGINA

3/19

Blijkbaar is de wijze waarop gebouwen, infrastructuur en leegte ten opzichte van elkaar zijn gerangschikt zodanig dat het bijdraagt aan de negatieve ervaring van de omgeving. Anders gezegd, de ruimtelijke structuur van de Randstad blijft in gebreke ten opzichte van datgene wat de bewoners ervan verwachten.

Nu kan het natuurlijk zo zijn dat niet de inrichting van onze omgeving problematisch is maar dat de andere kant van de geconstateerde mismatch aangepakt moet worden. Wellicht dient het verwachtingspatroon bevrijd te worden van een onhoudbaar geworden nostalgisch Ruisdaeliaans wensbeeld. Heeft niet alleen de Randstad een stap in zijn ontwikkeling gemaakt, maar dienen nu ook haar bewoners definitief het tijdperk van de miljoenenmetropool te betreden, met bijbehorende eigenschappen van congestie en overlast. Anderzijds, het loont de moeite om na te gaan of er elementen of eigenschappen zijn waardoor congestie of beter, het gevoel van congestie ontstaat. Het is de taak van bestuurders en planners om op een positieve manier bij te dragen aan de vorm van stad en land. Te sturen in datgene wat om een plek vraagt en inzichtelijk te maken hoe een omgeving functioneert. Oftewel de ruimte te ordenen.

Perceptie van de ruimte

In dat geval gaat het om de wijze waarop de perceptie in de stedelijke omgeving tot stand komt. Nu wordt onze blik op onze omgeving grotendeels bepaald door dat wat we zien. We nemen plekken en situaties waar en middels straten en wegen worden de onderdelen van het netwerk aaneengeregen tot het beeld van het grotere geheel. Wegenpatronen bepalen daarmee de structuur en de ruimtelijkheid van stad en land. Niet voor niets kopen we bij het bezoek aan een stad een plattegrond. We beseffen immers, terecht, dat dit ons helpt om de stad te begrijpen en onze weg te vinden. Het begrip van het stratenpatroon draagt op die manier bij aan een toegankelijke omgeving. De historische Hollandse steden kennen op die manier de onomstotelijke kwaliteit van grachten, pleinen en stegen. Een wandeling door het stedelijke weefsel van Leiden, Haarlem of Delft legt het oorspronkelijke gebruik van de stad bloot en brengt de afzonderlijke delen bij elkaar tot een herkenbaar en harmonieus geheel van stedelijke ruimtes en gebouwen.

DATUM

juli 2010

PAGINA

4/19

Op dezelfde manier kunnen snelwegen landschappelijkheid in kaart brengen en kunnen regionale wegen verbanden leggen tussen dorpen en steden.

De perceptie van ruimte of het gevoel van ontbreken van samenhang kan daarom grotendeels worden herleid tot de wijze waarop wegen worden aangelegd. Hieruit kan worden afgeleid dat zowel de vorm van straten en wegen, als het patroon dat alle wegen gezamenlijk vormen sturend zijn in de beleving van de werkelijkheid. Logische en aangename verbindingen en verbanden versterken het netwerk, terwijl omgekeerd onderbrekingen of gebrekkige verbindingen verstoringen in het netwerk tot gevolg hebben.

Nieuwe perspectieven op de Randstad

In het grotere geheel van de Randstad lijkt de infrastructuur in de praktijk veelal als verkeerskundige ondersteuning van stedelijke en economische activiteiten te fungeren, efficiënt en in de beste gevallen cosmetisch bewerkt. Wegen worden niet ingezet als sturend principe voor stedelijke ontwikkeling, structureel, noch visueel. De Randstad zou daarom aan ruimte en ruimtelijkheid en dus aan toekomst kunnen winnen door met de aanleg van wegen bewust te werken aan plaatsbepaling en oriëntatie. De grotere mate waarin wij allen mobiel zijn geworden maakt de noodzaak tot het sturen in onze perceptie alleen maar groter.

De wetten van de straat

Wanneer je een foto ziet van een gewone Nederlandse straat, zoals bijvoorbeeld de Overtoom in Amsterdam, zal niemand serieus kunnen beweren dat het hier een straat in bijvoorbeeld Rome of Barcelona betreft. Er kleven blijkbaar zoveel Nederlandse eigenschappen aan het beeld dat verwarring bij voorbaat is uitgesloten. Op deze manier telt de wereld miljoenen straten die allemaal het karakter van de plek hebben aangenomen. Ook al zijn alle straten in de basis hetzelfde, namelijk een lange lijn met twee wanden, een begin en een eind, geen straat is uiteindelijk gelijk aan de ander. Aan de foto van de straat is afleesbaar wat de verhoudingen zijn tussen de afzonderlijke burgers en de maatschappij (de staat) en wat het beeld is dat de burgers hebben van hun onderlinge relaties; de wetten van de straat.

DATUM

juli 2010

PAGINA

5/19

Het dwarsprofiel van de straat vertelt over de verhouding tussen het individu en het collectief. Een gebouw kan zich verheffen boven de straat, zich terugtrekken uit de straat, met een voorname deur zijn positie bepalen, of een drempelloze aansluiting zoeken met de openbare ruimte. Iedere keer kan hierin een keuze gemaakt worden. Een voorbeeld. Een stadhuis is van oudsher een gebouw met autoriteit. Een groot gebouw met een toren, een grote deur en een aantal traptreden die de bezoeker moet beklimmen om binnen te komen. Sinds de jaren '70 van de 20e eeuw zijn stadhuisen steeds dichterbij de grond gekomen, vaak kleurrijk, vriendelijk en met architectuur van alledag. Het stadsbestuur heeft gezaghebbendheid en afstand ingeruild voor laagdrempelige benaderbaarheid. De relatie tussen het gebouw en de straat vertelt over de principieële keuze die het instituut heeft willen maken in zijn verhouding tot de maatschappij. Op een vergelijkbare manier toont de straatgevel de onderlinge verhoudingen tussen de individuen, de burgers. Neem bijvoorbeeld de grachtenpanden in Amsterdam. De panden verschillen van elkaar, maar tonen tegelijkertijd een grote mate van verwantschap. De breedte en hoogte van het pand en de beëindiging van de gevel, om de belangrijkste te noemen, onderstrepen logischerwijs de keuzes die de architect maakt om zich te onderscheiden ten opzichte van de burens. Daar staat tegenover dat alle woningen netjes op een rij staan, relatief smal zijn, vergelijkbare hoogtes hebben en gemaakt van dezelfde materialen. De ongeschreven wetten van de samenleving van dat moment staan beschreven in de gevels van de grachten. De combinatie van eigenschappen is uniek wat ervoor zorgt dat we nergens anders dergelijke straatwanden zullen vinden. Nergens anders vinden we een dergelijke eensgezindheid van de individuen, smalle bescheidenheid van het kapitaal en het geld dat met zulke grote ramen in zijn huizen laat kijken.

Wat voor de grachtengordel geldt, gaat ook op voor straten van Berlage of Van Eesteren, de boulevards van Haussmann in Parijs, voor de lanen van Hollywood, de steenwegen in Vlaanderen of de avenues van New York. Bekijk de straatwand en de verhoudingen tussen de gebouwen en de gebruikers worden ingekleurd, bepaald door cultuur, tijdsgeslacht, inrichting van de maatschappij, etc.

En zo kan het gebeuren dat van de miljoenen straten op de wereld er geen enkele hetzelfde beeld oplevert, tenzij wellicht gemaakt op dezelfde plaats, door één en dezelfde hand met kunstmatige uitsluiting van invloeden van buitenaf. Op de twee dimensies van de straat wordt eindeloos gevarieerd. Ieder gebouw kiest steeds op welke manier het bij het openbare domein wil horen en op welke manier het zich conformeert aan, dan wel zich onderscheidt van zijn omgeving. Alle afzonderlijke afwegingen van alle gebouwen bij elkaar maken de straat. Omdat deze afwegingen altijd sterk cultuur- en tijdgebonden zijn, vertelt de straat waar je bent.

DATUM

juli 2010

PAGINA

6/19

Stratenpatronen als identiteitsdrager

Deze wetten van de straat gelden ook voor de structuur van straten waaruit de stad is opgebouwd. Het totaal van straten ordent onze perceptie van tijd en ruimte en groepeert de relaties en grotere verbanden binnen de samenleving van de stad als geheel. In veel landen is de zeggingskracht van wegen onderkend en bewust ingezet. De vorm van het stratenpatroon is de boodschapper van de heersende ideologie en daarmee onlosmakelijk deel van de nationale identiteit.

De Verenigde Staten hebben dankzij hun derde president Thomas Jefferson, sinds eind 18e eeuw, een rechthoekig stratengrid, het Jefferson grid. Volgens de, mede door hem opgestelde, constitutie heeft iedere ingezetene het recht op het nastreven van geluk (the pursuit of happiness). De mogelijkheden tot het nastreven van dit geluk zouden het best gewaarborgd zijn indien individuen elkaar zo min mogelijk beperkingen zouden kunnen opleggen. En dus is het land zodanig ingericht dat burgers elkaar zo min mogelijk in de weg zitten. Het stratenpatroon toont het ontwerp van de individuele vrijheid.

Vrijheid is tenslotte niet iets wat al vooraf bestaat, maar iets wat gecreëerd moet worden.

Deze vrijheid, of op zijn minst de suggestie van vrijheid, zou in gevaar kunnen komen door de beëindiging van een straat middels een T-kruising of een monumentaal gebouw. Daarom hebben de straten in het land van de onbegrensde mogelijkheden een open einde. Hiermee hebben alle Amerikanen, zij het in theorie, gelijke kansen op het nastreven van geluk.

DATUM
juli 2010

PAGINA
7/19

Dat niet alleen in de Nieuwe Wereld een maatschappijvisie zijn weerslag kan vinden in de ordening van het land bewijzen een aantal Europese landen. Ook in de ons omringende landen is de aanleg van infrastructuur, en dan met name de snelwegen, ingezet om ideologische ambities te ondersteunen. In Frankrijk bijvoorbeeld draagt de infrastructuur van oudsher 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 via de drukte van de Périphérique merken dat de stad er is. Ook met de trein struikelen we over de stad. Doorrijden kan niet, waardoor overstappen de enige optie is tijdens een reis van noord naar zuid. In Parijs zelf wordt het verhaal van de maatschappij 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 as, 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 is als een generaal zonder leger.

In het Duitsland van de jaren '30 werd in opdracht van de regime het netwerk van snelwegen ontworpen door ingenieur Fritz Todt. In tegenstelling tot de wegen in Frankrijk mijden de snelwegen hier juist alle 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 Autobahn, op weg naar onze vakantie in Zuid Europa, geen enkele Duitse stad.

De wegenpatronen in deze voorbeelden zijn de drager van het beeld dat een land wil uitdragen, de vorm waarin het zich herkent en zich thuisvoelt. En zo herinneren velen zich Parijs door zijn monumentaliteit, New York door zijn open karakter en Duitsland door een lange reis.

Wat is het beeld van Nederland?

Zoals het wegenpatroon de gezichtsuitdrukking is van de overheersende ideologie van een land, zou omgekeerd ook moeten gelden dat aan het wegenpatroon afgelezen kan worden wanneer het aan een stellige of eenduidige identiteit ontbreekt. Nederland is een voorbeeld van een land dat zich niet eenvoudig laat vatten in een kraakheldere ideologische begripsinkadering. Dit geldt voor ons land als geheel, net zoals dat geldt voor de Randstad. Treffend is de oneindige reeks van analyses over de Randstad (wel 1 metropool of toch niet, alles op de Noordvleugel richten of toch niet) zonder dat dit ooit leidt tot deugdelijk instrumentarium voor planning. Treffend is ook de ongelooflijke inspanning die het vergt om grootschalige ruimtelijke ingrepen te implementeren. Eigenlijk is dat sinds de Deltawerken niet meer gelukt. De Hogesnelheidslijn hebben we 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. Nederland, of in ieder geval de Randstad verkeert in een staat van verwarring. Er ontbreekt een leidend cultuur- of ideologisch principe dat onze gedachten kan ordenen.

Het rapport 'Een cultuur van ontwerpen' uit de zomer van 2008 van de toenmalige ministers Cramer en Plasterk begint met een merkwaardige paradox die deze constatering onderbouwt:

“Aan de ene kant staan Nederlandse architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten internationaal hoog aangeschreven. Tegelijk leeft er een breed gedeeld gevoel dat Nederland verrommelt, zowel onder het publiek als onder vakmatig of politiek betrokkenen.”

DATUM
juli 2010

PAGINA
8/19

Het rapport gaat vervolgens in op de kwaliteit van ontwerpen en de esthetiek van het ruimtelijke beeld, zonder te refereren aan structuur. Dat is opvallend, want wanorde of de zogenaamde verrommeling is per definitie geen esthetisch paradigma, maar een vraagstuk van structuur, orde. Nederland moet niet mooier worden, maar gestructureerder, ofwel begrijpelijker.

Met deze conclusie wordt het neerzetten van de paradox door Cramer en Plasterk onbegrijpelijk. Het is als de rommel in huis de schuld te geven van het ontbreken van kasten, sterker, het duidt op de onwetendheid dat er zoiets als kasten bestaan, ook voor de stad. Structuren. Daarom begint begrip van de Randstad bij kennis van de structuur, de wegenstructuur. Het loont de moeite om ons land daarom eens te lezen aan de hand van de wegenpatronen.

DATUM

juli 2010

Nederlandse wegen sturen aan op isolement

PAGINA

9/19

In Nederland is voor het laatst in de jaren '60 een Rijkswegenplan gemaakt, dat overigens niet is uitgevoerd. In de Randstad wordt met de aanleg van snelwegen sinds die tijd niet langer aan structuren, maar aan plaatselijke oplossingen van problemen gewerkt. De ingrepen in het wegstelsel zijn fragmentarisch en ad hoc, gespeend van visie. Denk aan de vele stukjes snelweg die bij Haarlem samenkomen. Ze zorgen ervoor dat deze middelgrote stad vlak bij de zee nu ineens achter warrige infrastructuur is komen te liggen. Denk aan de geplande verbinding tussen de A16 en A13 bij Rotterdam. Deze paar kilometer snelweg gaat ervoor zorgen dat de structuur van de stad onduidelijk wordt en dat de enige plek waar de noordzijde van Rotterdam aan het landschap grenst wordt doorkliefd door infrastructuur.

In combinatie met de zeer korte afstanden tussen de steden zorgen deze noodverbanden ervoor dat niet, zoals vaak in het buitenland, onze snelwegen continu en weids zijn, integendeel. De recente snelwegen maken ons land onoverzichtelijk en alleen maar voller.

Nog opvallender is dat ons land een stelsel van structurerende regionale wegen ontbeert. De oude provinciale wegen die hun oorsprong hadden in de tijd van Napoleon, veelal kaarsrechte wegen tussen de belangrijkste steden van het land, zijn grotendeels verdwenen.

DATUM

juli 2010

PAGINA

10/19

Voorbeelden hiervan zijn de Boschdijk in Eindhoven, de Amsterdamseweg in Utrecht, de Rijksstraatwegen (bijvoorbeeld in Haarlem of Wassenaar) en de Napoleonsbaan tussen Roermond en Venlo. Overblijfselen 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 nog zelden een rol in de oriëntatie op de omgeving. Daarmee is Nederland het enige land in Europa dat de Napoleontische wegen heeft opgeheven. Daarmee zijn niet alleen de voor de hand liggende verbindingen tussen de steden verdwenen, maar is ook de leesbaarheid van ons land aangetast. Wie ooit de Route Nationale heeft genomen 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. De recente herontdekking in ons land van de regionale weg heeft niet deze structurerende of culturele, maar slechts een mono-functionele infrastructurele betekenis. Gevat tussen geluidswallen volgt ze een parcours dat veelal de link met de bebouwing en de ondergrond ontkent.

Planologen, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten zijn daarmee decennialang niet dienstbaar geweest aan regionale samenhang en bovenstedelijke verbanden. Hun expertise en daadkracht zijn ten goede gekomen aan een lager schaalniveau. De stedelijke ontwikkelingen van ons land, met name in de Randstad, tonen dat wij uitblinken in het uitdenken en realiseren van gebiedsontwikkelingen. Hierin wordt binnen een precies omlijnd plangebied, met ingekaderde verantwoordelijkheden en een concrete planningshorizon voortvarend gewerkt aan bouwopgaves. Een optimale uitvoering van het experiment, waarin de stand van de techniek en wetgeving, gevoed door de dan geldende maatschappelijke opvattingen heeft geleid tot een ongekende weelde en diversiteit aan plannen. Niet voor niets wordt wereldwijd ons kunnen op dit gebied bezongen. Opvallend is hierbij overigens dat de infrastructuur wordt ingezet als middel om planontwikkeling mogelijk te maken, maar tegelijkertijd te begrenzen. Iedere ontwikkeling staat namelijk min of meer op zichzelf.

Wanneer deze beschrijving wordt gelegd over die van het mankeren van een netwerk van provinciale wegen en de benauwde verschijningsvorm van onze snelwegen leidt dit tot de conclusie dat de oplossing van de paradox van de Nederlandse planning besloten ligt in het vraagstuk van schaal. Onze identiteit wordt niet beschreven op de schaal van het land, maar op de kleinere schaal van de betrokkenheid op het collectief, de groep.

DATUM
juli 2010

PAGINA
11/19

De idealen van Nederland zijn zo te vatten in gemeenschappen van overeenkomstige belangen. Gevolg van deze hang naar gebiedsautonomie is dat na ongeveer een eeuw aan het licht komt dat deze traditie van geoptimaliseerde deelplannen een samenhangend ruimtelijk concept ontbeert. Gevolg hiervan is weer dat de Randstad uiteenvalt in honderden kleine delen; geperfectioneerde stedenbouwkundige concepten zonder duidelijk onderling verband. Dit blijkt een onhoudbaar groeimodel voor deze metropool. De suggestie van een Ruisdaeliaans droombeeld, waarin elke wijk een buurtschap is, bijvoorbeeld 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. Nevenschikking alleen is een eindig groeimodel en bovendien een zeer ruimtevretende vorm van organiseren. De Randstad is en blijft de meest ruim opgezette en weidse bevolkingsconcentratie ter wereld. En toch voelt het vol en onoverzichtelijk, we overzien het even niet meer. De Randstad is onbegrijpelijk geworden.

Conclusie

De steden in de Randstad zijn in de afgelopen eeuw hun landschappelijke openheid als referentiekader kwijtgeraakt. Wijken, buurten en bedrijventerreinen zijn erbij gekomen, maar er is tegelijkertijd geen ander ordeningsprincipe ontwikkeld. De Randstad heeft daarom behoefte aan ingrepen die bijdragen aan de leesbaarheid voor zijn bewoners, er is behoefte aan nieuwe verbanden. De wetenschap dat de waarneming, de ervaring van ruimte, afstand of nabijheid bepalend is, leidt tot de conclusie dat ontworpen zal moet worden aan de wegen en netwerken. Het zijn de bewegingen die onze waarnemingen achter elkaar zetten en zo de werkelijkheid ordenen.

Door steevast het ontwerp van de wegen in te zetten om onze blik te sturen kan de Randstad weer leesbaar worden, kunnen steden weer aan het landschap komen te liggen. Kan vanaf de weg ruimte worden ervaren, of kunnen stedelijke fragmenten aan elkaar worden geregen. Tegen de heersende cultuur in zal moeten worden vormgegeven met lange lijnen en patronen van infrastructuur. Hiervoor zijn volop kansen.

Een exact op NAP zwevende Groene Hartroute tussen Rotterdam en Amsterdam bijvoorbeeld, waardoor beide steden weer aan het veenweidelandschap komen te liggen. Of het inrichten van vrijbanen: kortste routes voor fietsers en elektrische auto's over de oude Napoleontische wegen tussen de steden, van kerktoren naar kerktoren. De Hollandse Kustboulevard als groene provinciale weg die het overmatig verstedelijkte gebied langs de Noordzee ordent. Het opheffen van de fragmentatie van dit deel van Nederland is de enige manier om onze ligging aan de zee niet verder uit beeld te laten verdwijnen.

DATUM
juli 2010

Straten en wegen maken de Randstad en de steden en dorpen binnen de Randstad begrijpelijker en geven lucht. Tegenover de pragmatiek van de beheersing ligt het open perspectief van verbinden. Daar zijn wegen ten slotte voor bedoeld.

PAGINA
12/19

Voorbeeld 1: De Hollandse Kustboulevard

In de kustregio komen veel belangen bij elkaar. De vraag naar woningen is nog steeds zeer hoog en de bedrijvigheid zoekt ruimte. De gemeentes kennen grote onderlinge verschillen voor wat betreft profiel en prioriteiten. Om hierin afstemming en samenhang te bereiken is een nauwgezette studie van de inpassing van infrastructuur essentieel. Ten eerste omdat wegen en de structuur van wegen grotendeels bepalend zijn voor de ruimtebeleving. In de tweede plaats omdat, heel letterlijk, de auto, de fiets en het openbaar vervoer de onderlinge verbindingen tussen de gemeentes vormen.

De Hollandse Kustboulevard vormt in deze visie een nieuwe verbinding voor de steden en dorpen die tussen IJmuiden en Den Haag gelegen zijn. De boulevard herstructureert het gehele centrale kustgebied van Nederland en zal de dorpen en steden hierin weer een duidelijke oriëntatie en herkenning geven. Vanaf de Kustboulevard kunnen in principe alle bestemmingen van het Kustgebied bereikt worden. Doordat het geen snelweg is maar een boulevard gelegen op maaiveld kunnen bijvoorbeeld ook veiling Flora en andere functies direct vanaf de weg ontsloten worden. Op die manier wordt de druk op de huidige viaducten en kruispunten verminderd, wat weer ten goede komt aan de oost-westverbindingen in de regio.

Rond de Kustboulevard kan bovendien een wijdmazig stratennet aangelegd worden waardoor minimaal honderdduizend woningen in lage dichtheid (10 woningen/ha) in het groen kunnen worden gebouwd. Op dezelfde wijze zou het voormalig vliegveld Valkenburg ontwikkeld kunnen worden. Niet als de zoveelste uitbreiding van een uitbreiding, maar als een veel opener en groener woongebied. Bijkomend voordeel is dat de bestaande kernen op die manier herkenbaar blijven.

Urgentie

In het kustgebied spelen dezelfde problemen als in rest van de Randstad. Enerzijds zijn er de alsmaar groeiende dorpen en steden die steeds meer druk leggen op het beschikbare open gebied. Anderzijds is er sprake van een grote vraag naar mobiliteit.

DATUM
juli 2010

PAGINA
13/19

Bijzonder aan Holland Rijnland is bijvoorbeeld de grote hoeveelheid steden en dorpen in elkaars directe nabijheid. Hierdoor ontstaat een bovengemiddelde afwisseling van wijken, bedrijventerreinen, sportvelden en verkeerskundige oplossingen die leiden tot een verregaande structuurloosheid. De voortdurende verdichting heeft nog een kwalijk bij-effect. Namelijk dat de landschappelijke kwaliteiten van de zandgronden (groene woongebieden en duinen) steeds minder als uitzonderlijke kwaliteit te herkennen zijn. Alles bij elkaar levert dit op dat de kust en het gevoel van kustgebied steeds verder is 'versmald'. Zelf zo sterk dat steden als Leiden en in mindere mate Haarlem door onoverzichtelijkheid en bebouwing het zicht zijn kwijt geraakt op de duinen.

De nieuwe Hollandse Kustboulevard roept een halt toe aan de geschetste ontwikkelingen. Het zal het gebied weer een duidelijke hartlijn geven, de Nederlandse kustzone breder en groener maken en het proces van versnippering stoppen; de kust kiest.

Uitwerking

De Boulevard vervangt de A44/N44, het huidige snelwegsurrugaat dat bij Burgerveen nabij Nieuw Vennep van het snelwegennet afbuigt en via een wonderlijke parcours eindigt bij het Malieveld in Den Haag. Voorgesteld wordt een ladderstructuur van wegen. De Kustboulevard is in dat geval een regionale weg parallel aan de A4. Middels een serie van dwarsverbindingen, waaronder de Rijnlandroute, wordt de Boulevard gekoppeld aan het nationale net van snelwegen.

De Boulevard heeft een breed profiel met een groene middenberm met naaldbomen en sluit aan op het omliggende weefsel van straten. Waar nodig kunnen drukke kruisingen met korte tunnels worden ontlast.

Het traject van de Kustboulevard van Den Haag tot Oegstgeest valt samen met de huidige N44. Ten noorden van Oegstgeest buigt de weg naar het westen om bij Noordwijk aan te sluiten op de bestaande N206. De N206, een onvoltooid project voor een route langs de duinen houdt precies op bij de grens van Zuid-Holland en Noord-Holland. Net voorbij De Zilk is het ineens afgelopen, buigt de weg naar rechts en verwordt tot een niemendalletje.

Nu de weg hier wordt doorgetrokken kan deze rechtstreeks aansluiten op de Westelijke Randweg van Haarlem en ten noorden van Haarlem op de A9.

DATUM
juli 2010

PAGINA
14/19

Voorbeeld 2: Vrijbanen, de Napoleontische wegen opengesteld voor de fiets.

De oude provinciale wegen, gepland door Napoleon en later overgenomen door Koning Willem I, kunnen een goede drager zijn voor een nieuw fietsroutenetwerk, de vrijbanen. Je kunt nog steeds van Delft naar Rotterdam maar met heel grote kuilen in de weg. Er bestaat nog steeds een weg tussen Haarlem en Den Haag, maar je kunt er niet meer rijden en er is nog een weg tussen Utrecht en Amers-foort maar die is geknipt in kleinere stukken. Deze wegen zijn al lang niet meer toegankelijk voor de auto, alleen nog in kleine stukken. Stel je pakt dit netwerk op en brengt de wegen terug in de oude staat met eiken aan weerszijden van de infrastructuur, dan heb je gelijk een soort netwerk.

DATUM
juli 2010

PAGINA
15/19

De fiets als nationaal bindmiddel.

De fiets kan bij uitstek een nationaal bindmiddel zijn waarmee we de waarden die we hebben in de infrastructuur kunnen uitdrukken. De vrijbanen kunnen een middel zijn om te zeggen dat we ons land heel gezellig, heel vriendelijk, kleinschalig en overzichtelijk vinden. Misschien moeten er veel bruggetjes gemaakt worden, met vogels(kun je niet planne) en veel groen met koeien. Als je dat zou kunnen vertellen met de straat dan heeft iedereen een ontzettend thuisgevoel. Net zoals de Parijzenaar zich thuis voelt bij het idee dat het Louvre aan het eind van de straat staat.

De fiets als cultuuruiting.

De fiets is het minst gevaarlijke vervoermiddel dat we kennen, bovendien Hollands. Het is de moeite waard om een cultuuruiting te geven middels vrijbanen. Het is iets dat heel erg bij ons past maar dan moet je het wel behandelen als een cultuurgoed en niet als een verkeerskundige opgave. Met de fiets kunnen we erfahrbaar maken dat iedere stad in Nederland in het groen ligt, dat alle steden los van elkaar liggen en dat er veel meer groen is dan je denkt zodat het landschap tastbaarder wordt en dichterbij komt. Met een paar middelen en een heel smal profiel lukt het om je de illusie te geven van buiten. Een dergelijk effect kan al heel snel bereikt worden met fietsen langs de rivier of bijvoorbeeld het herwaardenen van de Napoleonswegen.

Leren van de autosnelweg.

Het principe van de jaren vijftig waarin het ging om de ervaring van de reis, om mensen vrij te laten zijn, is een goede insteek voor de vrijbanen. Voorkom het gevoel van 'ze mogen niet dit en ze mogen niet dat'. Het is moeilijk iets te maken wat het gevoel geeft dat het makkelijker wordt. Maak een vrijbaan waar alles mag zolang het maar geen geluid of stank produceert.

Voorbeeld 3: De Groene Hartroute ruimtelijk ontwerp van landschap en infrastructuur

De Groene Hartroute is een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam. De snelweg kan aangelegd worden op poten en zo door het unieke landschap meanderen met uitzicht op tientallen molens en kerktorens. Dertig kilometer ruimte voordat Amsterdam wordt bereikt, dat is landschapsbehoud nieuwe stijl.

Omdat deze snelweg zonder afslagen wordt aangelegd, levert het een aanzienlijk winst op qua reistijd. De snelweg zal hierdoor bijdragen aan het oplossen van een primair probleem in Nederland, namelijk bereikbaarheid. Goede infrastructuur is immers een basisvoorwaarde voor de logistiek van een land. De route complementeert samen met het doortrekken van de A4 Zuid, de logische kaart van het Nederlandse netwerk van snelwegen. Daarnaast draagt de weg bij aan het bewustzijn over, en het behoud en gebruik van, het landschap van het Groene Hart. Door de snelweg op poten aan te leggen in een vlakke lijn op precies 0m +NAP wordt de gelaagdheid van het oerhollandse veenweidelandschap goed afleesbaar. Een afwisseling van diepe polders (van -1,4 tot -5,5 meter) ontvouwt zich onder de snelweg. Alleen ter plaatse van de Oude Rijn en de Rotte duikt de Groene Hartroute in een tunnel. Dit zijn de enige plekken in het traject waar het landschap boven zeeniveau uitkomt.

DATUM
juli 2010

Met de aanleg van de nieuwe Groene Hartroute wordt de voortdurende politieke impasse op het gebied van ruimtelijke ordening doorbroken. Sinds jaren is dit de locatie waar belangen van verschillende belangengroepen elkaar ontmoeten en bevechten. De Groene Hartroute zou kunnen bewijzen dat de Nederlandse planningscapaciteiten niet alleen spreekwoordelijk zijn, maar nog steeds prachtige stukken landschap kunnen opleveren.

PAGINA
16/19

Henk Hartzema

Opgeleid aan de TU in Delft was Henk Hartzema (1968) tot 2002 partner in West 8 landscape architects & urban planners. Ook vormde hij samen met Edzo Bindels, Ruurd Gietema and Arjan Klok een stedenbouwkundig onderzoeksteam. In dit verband won hij de Rotterdam Maaskantprijs voor jonge architecten in 1999.

In 2005 heeft hij studio Hartzema opgericht, waarvan hij sindsdien DGA is. Belangrijkste focus van het bureau is het architectonisch en stedenbouwkundig ontwerp. De kwaliteit van ruimte en rol van de waarneming zijn de vaste thema's en verbindende elementen tussen de verschillende schalen. Zowel in het kantoor als in verschillende posities in het onderwijs staat de rol van onderzoek en 'fact finding' centraal. Dit leidt soms tot bewezen oplossingen en in andere gevallen tot originele opvattingen en resultaten.

**S
TU
DIO.
HART
ZEMA.**

Directeur van studio Hartzema BV, Rotterdam
Lector Design in Urbanism, Academie van Bouwkunst Amsterdam
Professor Urban Planning, Academy of Architecture, Mendrisio (CH)
Stedenbouwkundig supervisor Leiden Bio Science Park, Leiden/Oegstgeest
Stedenbouwkundige in het Kenniskwartier, Zuidas Amsterdam

Onderzoek 'Ruimte voor de Randstad'.

Het onderzoek naar de betekenis van infrastructuur wordt eigen beheer uitgevoerd door studio Hartzema en is gestart in 2008. De inhoud en vorm van de studie is in aanvang mede bepaald door een aantal gesprekken die over dit onderwerp hebben plaatsgevonden.

DATUM

juli 2010

Workshop Rijnlandroute

PAGINA

17/19

Op 9 maart 2009 heeft in het Bouwhuis in Zoetermeer een workshop plaatsgevonden over de aanleg van de Rijnlandroute. Hierbij waren aanwezig de bestuurders van de betrokken gemeenten (Katwijk, Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude) en van de provincie Zuid-Holland. Doel van de bijeenkomst onder voorzitterschap van de heer Elco Brinkman was om te spreken over de ruimtelijke kwaliteiten van infrastructuur. Daarbij met name over de wijze waarop de inpassing en structuur van wegen van invloed is op de waarneming van de omgeving.

Aanleiding voor de bijeenkomst is het boek in voorbereiding door Henk Hartzema met de werktitel Space Making - ruimte voor de Randstad. Dit boek gaat in algemene zin over de culturele en ideologische achtergronden van infrastructuur, dat wil zeggen de wegen en de wegenpatronen als spiegel van de maatschappij. Meer in het bijzonder constateert het boek dat de Randstad de volgende stap in zijn ontwikkeling zal moeten zetten door de aanleg van sturende infrastructuur. Dat er zeer veel mogelijkheden zijn om kwaliteit te realiseren en de ruimte van de Randstad ook voelbaar te maken kan worden onderbouwd door het gegeven dat de Randstad één van de meest open metropolen ter wereld is. De kunst is nu deze ruimte ook tastbaar te maken.

Omdat de Rijnlandroute een concrete en tegelijk zeer complexe opgave is in het hart van de Randstad hebben Bouwend Nederland en studio Hartzema gemeend deze als integrale opgave te onderzoeken. De ruimtelijke kansen en consequenties die met de aanleg van de Rijnlandroute gepaard gaan kunnen verregaande betekenis hebben voor de gehele regio en de Hollandse Kust.

StreetWorks – patterns in urbanity

Lectoraat Design in Urbanism, Academie van Bouwkunst Amsterdam
2009-2010 Henk Hartzema m.m.v. Jelte Boeijenga

DATUM
juli 2010

PAGINA
18/19

Waar de woning de oorsprong is van de architectuur, is de straat het begin van de stad. Observaties van straten en patronen van straten leiden direct naar de aard van de stad, zoals een woning het verhaal vertelt van haar bewoners. De straat bepaalt onze oriëntatie op de stad en stuurt onze perceptie op de stedelijke werkelijkheid. Ondanks onze spreekwoordelijke krachtige planningstraditie is in de Nederlandse steden sprake van een opvallende informaliteit en onbepaaldheid als het gaat om de vorm van de straat. Boulevards ontbreken vrijwel geheel en zelden maken gebouwen een straat belangrijker. Instituten van nationaal belang, zoals het parlement, ministeries of rijksmusea staan niet aan de hoofdwegen en onze vorstin woont bijvoorbeeld onzichtbaar.

Gesteld kan daarom worden dat in Nederland een desinteresse lijkt te bestaan voor de bindende en plaatsbepalende werking van de straat. We lijken niet geïnteresseerd in de wijze waarop een straat de stad aan het landschap legt, de fragmenten van de stad op elkaar betreft, bijdraagt aan formalisering van de plaats van bepalende gebouwen, etc.. Deze cultureel bepaalde omslachtingheid jegens de straat leidt tot een mogelijke reductie van complexiteit en anti-stedelijkheid en nestelt zich in isolationistische opvattingen over architectuur en stedenbouw.

Met het groeien van de stad neemt het beslag dat wordt gelegd op haar bindende en plaatsbepalende capaciteit echter toe. Zeker in de Randstad met zijn amalgame verschijningsvorm van coëxisterende gemeentes bestaat een groeiende behoefte aan structuur en territoriale leesbaarheid.

De onderzoeks- en ontwerpogave voor het najaarssemester 2009 richtte zich op de bindende functie van de stadsstraat: de studie naar de rol van betekenis in de lineaire ruimte, oriëntatie binnen de stad en omgeving en de rol van architectuur binnen deze stedelijke context. Dit gebeurt door de blik te verleggen naar de praktijk van tradities en ideologische opvattingen elders in Europa. Het onderzoek heeft zich hierbij gericht op begrip van de gelaagde stedelijke werkelijkheid van de straat: betekenis, geschiedenis en functies.

DATUM
juli 2010

De ontwerpogave bestond uit een stedenbouwkundige, architectonische of landschappelijke ingreep of strategie in een middelgrote Europese stad. Hiervoor is in 2009 een samenwerking aangegaan tussen architectuuropleidingen in Amsterdam, Helsinki, Edinburgh, Brussel, Porto en Zagreb.

PAGINA
19/19