

Pleidooi voor beter asfalt.

Hoe een weg de Randstad groener kan maken

Henk Hartzema

Onlangs gaf de overheid middels de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te kennen de centrale regie uit handen te zullen geven en deze te verschuiven naar provincie en gemeenten. Een slecht plan, zo betoogt Henk Hartzema, deze capitulatie vergooit de laatste kans om nog iets van de Randstad te maken. In een open brief aan het parlement pleit hij voor een nieuw Randstadplan, een wegenplan dat de kernkwaliteiten van de Randstad naar voren haalt.



Het is algemeen bekend dat Nederland één van de meest dichtbevolkte landen van de wereld is. Maar wat veel minder mensen weten is dat de Randstad juist tot de meest open stedelijke agglomeraties ter wereld behoort. Desondanks hebben veel Randstedelingen het benauwd. Er is veel, veel van hetzelfde en het voelt alsof er geen ontkomen aan is. In een volle Randstad is dichtheid blijkbaar niet een zaak van meten maar een kwestie van waarneming. Het loont daarom de moeite om na te gaan of er aanwijsbare elementen of eigenschappen zijn waardoor congestie of beter, het gevoel van congestie ontstaat of beïnvloed kan worden. De vraag ligt dan voor hoe de ordening of rangschikking van de ruimte van invloed is op de beeldvorming van de omgeving. Het is tenslotte niet de waarheid die we zien maar de werkelijkheid. Het zijn niet de getalsmatige feiten die we dagelijks ervaren, maar de wijze waarop we daarmee in aanraking komen.

Het beeld van de Randstad

Daar waar de waarneming van object hoofdzakelijk in stilstand plaatsvindt, kan gesteld worden dat de beeldvorming van de stad vooral in beweging tot stand komt. Ons beeld van stad en land wordt gevormd door er in te wandelen, te fietsen en te rijden. Ruimtelijke ordening komt dus primair tot stand door de aanleg van wegen. De perceptie van ruimte of juist 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. Wanneer we dus de Randstad als benauwd ervaren, zijn straten en verbindingen blijkbaar zo gemaakt dat het ons de illusie van een volle metropool bezorgt.

Wegen zijn de spiegel van de maatschappij

In de meeste landen is de aanleg van wegen het middel bij uitstek om de ruimte ordenen. In de Verenigde Staten stuurt het rechthoekige stratenstelsel op gelijkheid als basisvoorwaarde voor vrijheid. Rechte straten met een open einde zijn de fysieke kenmerken van vrijheid die in een stad als New York sterk voelbaar zijn. In Frankrijk tonen de wegen dat hiërarchie een onlosmakelijk kenmerk is 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. In Nazi Duitsland werd het netwerk van snelwegen ontworpen door ingenieur Fritz 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 wegenpatroon geeft uitdrukking aan de ideologie van een land ☐ New York heeft een open karakter, Frankrijk is monumentaal, Duitsland is weids. Wegen zijn de spiegel van de samenleving.

De wegen van de Randstad tonen een cultuur van onderop

Het is daarom interessant na te gaan welke boodschap de wegen in de Randstad uitdragen. Het blijkt dat de Randstad ontstaat van onderop.

Weldoordachte buurten en wijken komen één voor één aan de oppervlakte. Innovatie vindt hier plaats. Binnen een precies omlijnd plangebied, met duidelijke verantwoordelijkheden en een concrete tijdshorizon is voortvarend gewerkt aan groei en vooruitgang. Resultaat is een ongekenne weelde aan plannen waarbinnen de straten het ideaal bewerkstelligen van beschutte gemeenschappelijkheid en afgeronde planvorming. Dit wensbeeld is blijkbaar dusdanig sterk dat niet aflatende ontwikkeling plaatsvindt van het stratenstelsel. Iedere ongeveer 10 jaar leidt dit tot nieuwe vormen, precies toegesneden op de visie van samenleven van dat moment. Van binnenuit gezien stuurt de structuur van wegen op rust en op uitsluiting van ongewenste invloeden. Het wegensysteem wordt ingezet als middel om planontwikkelingen te begrenzen en te beheersen, alsof de meest recente uitbreiding ook echt de laatste zal blijken te zijn. Zo kon de Randstad de illusie van planning in stand houden zonder uitspraken te doen over het geheel.

Buiten de wijken zijn onze wegen namelijk omslachtig, verwarrend en subversief. Instituten van nationaal belang, zoals het parlement, ministeries of musea staan zelden aan hoofdwegen en onze vorst woont onzichtbaar. Wijkverzamelwegen, buurtontsluitingswegen en randwegen, hoe zorgvuldig ook aangelegd, blijven anoniem. Alsof ze de wereld op afstand moeten houden. Boulevards ontbreken vrijwel geheel. De oude provinciale wegen en de linten van kerktoren naar kerktoren zijn in de loop de 20e eeuw uit het systeem geknipt. Snelwegen krijgen niet de ruimte.

Wegen zijn de spiegel van de samenleving. Onze wegen vertellen dat we de verhoudingen binnen Randstad niet willen benoemen, alsof we de werkelijkheid aan het zicht willen onttrekken. De Randstad blijkt een optelling te zijn van geoptimaliseerde projectgebieden waarbinnen het goed wonen is. Daartussen ligt een niemandsland van onbekend eigendom en onbenoemde relaties.

Vrijheid in niemandsland

Dit niemandsland tussen de steden wordt met iedere kabinetsperiode weer een beetje kleiner. Zo klein zelfs dat deze, in de onlangs gepresenteerde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte door minister Schultz, moeiteloos kon worden opgeheven. Het Rijk gaat daar niet meer over. Decentralisatie en deregulering zijn de kernbegrippen. Letterlijk zei de Minister in haar toespraak 'Beslisruimte zo dicht mogelijk bij de burger, wordt het uitgangspunt. Vertrouwen is de basis. Het rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten. Mensen weten zelf het best hoe ze moeten inspelen op de eigen situatie.'

Deze capitulatie vergooit misschien wel de laatste kans om de Randstad vorm te geven. Met planning van onderop kan de Randstad niet verder groeien. De rek is er uit. De wijken, dorpen en steden beginnen elkaar in de weg te zitten. Daarmee verliezen deze hun ideaal van zelfstandigheid en bescherming zonder dat daar een nieuw houvast voor terugkomt. Kortom, de Randstad wordt op de weg der geleidelijkheid onaantrekkelijk, inefficiënt en volstrekt onbegrijpelijk. Grote stedelijke systemen hebben behoefte aan structuur, aan hiërarchie om te functioneren. Het kabinet zal voor Nederland en de Randstad moeten inzetten op het maken en verbeteren van

netwerken. Met (snel)wegen die ons de groene ruimte tonen, zoals de omstreden A3 door het Groene Hart zou kunnen doen. Met provinciale wegen die ons mogen binden aan het alledaagse leven van Holland. We moeten onze aangeboren angst tegen infrastructuur overwinnen en begrijpen dat wegen het duurzame weefsel van de stad vormen. Tegen deze achtergrond is het wenselijk dat de overheid top down werkt aan een Randstadplan. Een plan met wegen die de kernkwaliteiten van de Randstad (bijvoorbeeld de historisch gewortelde diversiteit en de groene ruimte) naar boven haalt. Een netwerk van wegen waardoor de Randstad weer efficiënt en begrijpelijk wordt en verbanden worden gelegd. Daar zijn wegen ten slotte voor bedoeld.

INFO

Dit artikel is een verkorte bewerking van de open brief aan Parlement van 16 juni 2011 met de titel 'Pleidooi voor beter asfalt 2 ☞ hoe een weg de Randstad groener kan maken'.

Toelichting op de getoonde plannen:

De Groene Hart Route is een imaginaire variant van de A3. Een snelweg op poten zonder op- en afritten vanaf het Terbregseplein in Rotterdam (A20 en A16) tot vlak voor het ringvaartaquaduct in de A4. De weg is 32 kilometer lang en zwevend boven de diepgelegen polders en droogleggingen, waterpas precies op 0m +NAP. Ter plaatse van de hoger gelegen Rotte en de Oude Rijn duikt de weg even onder de grond. Hierdoor beleeft de reiziger het onderscheid tussen de weidse polders en de historische lijnen als rivieren in ons landschap. Door het volledig ontbreken van op en afritten over de gehele lengte zal een goede doorstroming van verkeer mogelijk zijn. Het is goed mogelijk dat een weg als deze privaat als een tolweg wordt gerealiseerd, waarbij eenmalig een plaats wordt aangewezen als tolstation.

De Hollandse Kustboulevard. Van alle delen van de Randstad staat de kust het meest onderdruk. De surrogaat snelweg A44 en de slierten onsamenhangende provinciale wegen langs de Noordzeekust gaan in deze visie op in de Kustboulevard. Een brede groene verbinding tussen IJmuiden en Den Haag. De boulevard herstructureert het gehele centrale kustgebied van Nederland en zal de dorpen en steden hierin weer een duidelijke oriëntatie en herkenning geven. Doordat het geen snelweg is maar een boulevard gelegen op maaiveld kunnen bijvoorbeeld ook veiling Flora en het Leiden Bio Science Park direct vanaf de weg ontsloten worden. De aantakking op het landelijke wegennet (A4) wordt gemaakt met een ladderstructuur waar ook de Rijnlandroute deel van kan uitmaken.