

Jaargang 20
Nummer 2
2010
7 euro



TNT Post
Port betaald
Port Payé
Pays-Bas

TOPPOS

Periodiek over landschapsarchitectuur, ruimtelijke planning en sociaal-ruimtelijke analyse

STRAATLEVEN

De straat vertelt waar je bent

Waarom de Randstad vol lijkt terwijl het leeg is

In dit artikel gaat Henk Hartzema in op een bijzonder fenomeen in de Nederlandse stedenbouw. Sinds het begin van de 20e eeuw worden de wegenstructuren niet gemaakt op de groei, maar worden ze afgestemd en geïdealiseerd op de grootte van afgemeten stedenbouwkundige opgaven. Hierdoor zijn buurten en wijken introvert en worden de wegen ongemerkt gebruikt om de groei van steden te begrenzen. Gevolg hiervan is dat de Randstad uiteenvalt in honderden kleine delen; geperfectioneerde stedenbouwkundige concepten zonder enig verband. Dit blijkt een onhoudbaar groeimodel voor deze metropool.

Henk Hartzema

Directeur van studio Hartzema
Docent Design in Urbanism,
Academie van Bouwkunst
mail@studiohartzema.com

Wanneer je het beeld van een gewone Nederlandse straat ziet, zoals bijvoorbeeld de Overtoom in Amsterdam, zal het niemand lukken met argumenten te beweren dat het hier een straat in bijvoorbeeld Rome of Barcelona betreft. Er kleven blijkbaar zoveel Nederlandse eigenschappen aan het beeld dat verwarring is uitgesloten. Zo telt de wereld miljoenen straten, waarvan er niet één gelijk is aan de ander, ook al zijn alle straten in de basis hetzelfde, namelijk een lange lijn met twee wanden, een begin en een eind. De wetten van de straat zijn de wetten van de verhouding tussen het individu en het collectief en de verhouding tussen de individuen onderling.

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 positiebepalen, of een drempelloze aansluiting zoeken met de openbare ruimte. Iedere keer kan hierin een keuze gemaakt worden. Zo was een stadhuis van oudsher een gebouw met autoriteit, met een grote deur en een aantal traptreden om binnen te komen. Sinds de jaren '70 van de 20e eeuw zijn ze steeds dichterbij de grond gekomen, vaak kleurrijk 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 principiële keuze die het instituut heeft willen maken in zijn verhouding tot de maatschappij.

Op een vergelijkbare manier toont het langsprofiel van de straat de onderlinge verhoudingen tussen de individuen. Een bekend voorbeeld zijn de grachtenpanden in Amsterdam. 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 profileren ten opzichte van de burens. Hoe voor de hand liggend

ook, nergens anders zullen we dergelijke straatwanden 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, 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 wordt ingekleurd, bepaald door cultuur, tijdsgeest, 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 gemaakt op dezelfde plaats, door dezelfde hand met 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 dan wel zich onderscheid van zijn omgeving. Alle afzonderlijke afwegingen bij elkaar maken de straat en omdat deze afwegingen sterk cultuur- en tijdgebonden zijn, vertelt de straat waar je bent.

Stratenpatronen

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 groepeerde relaties en grotere verbanden binnen de samenleving van de stad als geheel. In vele samenlevingen 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 Thomas Jefferson, eind 18e eeuw, een naar hem genoemd stratengrid waarmee getoond wordt dat alle Amerikanen in de basis gelijk zijn. Volgens de, mede door hem opgestelde, constitutie heeft iedere ingezetene het recht op het nastreven van geluk (the pursuit of happiness). Dit geluk kan het beste bereikt worden door individuele vrijheid. Een vrijheid, of op zijn minst de suggestie van vrijheid, die in gevaar zou komen door de beëindiging van een straat, middels een T-kruising of een monumentaal gebouw. Zo hebben de straten in het land van de onbegrensde mogelijkheden een open einde. Ook in de ons omringende Europese landen is de aanleg van infrastructuur, en dan met name de snelwegen, ingezet om ideologische ambities te ondersteunen. In Frankrijk bijvoorbeeld, draagt de infrastructuur bij aan het beeld van Parijs als absoluut middelpunt van het continent. Ook met de trein moet de stad gevoeld worden, zodat overstappen de enige optie is tijdens een reis van noord naar zuid. In Parijs zelf wordt het verhaal van de stad 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 op de as, de straat. Omgekeerd is de macht betekenisloos wanneer de straat en straatwanden niet zouden bestaan om de blik van de beschouwer in te kaderen. Als een generaal zonder leger, is een belangrijk gebouw zonder de dienende context van ondergeschikte architectuur. In het Duitsland van de jaren '30 mijden de snelwegen juist alle steden. Nazi Duitsland streefde naar een wereldrijk, hierin past geen eindigheid. De suggestie die vanaf de snelwegen ontstaat, is van een grenzeloos glooiend landschap. 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.

De wegepatronen in deze voorbeelden worden daarmee de drager van het beeld, waarin een land zich wil herkennen. En zo herinneren velen zich Parijs aan zijn monumentaliteit, New York aan zijn open karakter en Duitsland aan een lange reis.

Nederland

Zoals het wegepatroon uitdrukking kan geven aan de heersende ideologie, zou omgekeerd ook moeten gelden dat aan het wegepatroon afgelezen kan worden wanneer het aan een stellige of alomvattende identiteit ontbreekt. Nederland is een voorbeeld van een land dat zich niet eenvoudig laat vatten in een eenduidige begripsomschrijving. Denk aan de ongelooflijke inspanning die het vergt om grootschalige ingrepen te implementeren. Of aan de oneindige reeks analyses over de Randstad (wel één metropool of toch niet) zonder dat het ooit leidt tot deugdelijk instrumentarium voor planning. Beide leiden tot dezelfde conclusie. Nederland, of in ieder geval de Randstad verkeert in een staat van totale verwarring. Het loont de moeite om ons land daarom eens te lezen aan de hand van de wegepatronen. Begrip van de Randstad begint bij kennis van de wegen.

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

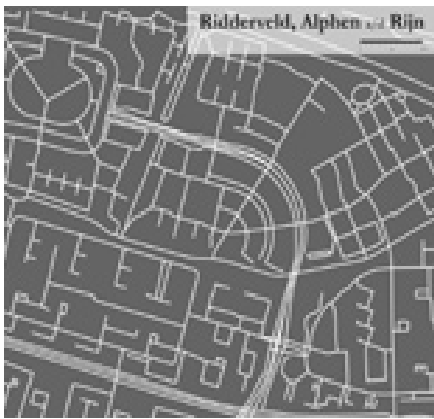
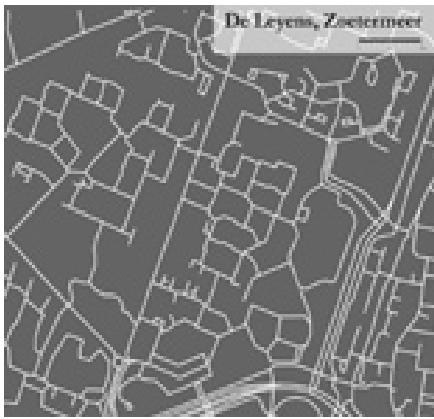
"Aan de ene kant staan Nederlandse architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten internationaal hoog aangeschreven. Tegelijk leeft er een breed gedeeld gevoel dat Nederland verrommelt, zowel onder het publiek als onder vakmatig of politiek betrokkenen."

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 aanhalen van de paradox door de ministers even merkwaardig als de losse spullen in een kamer de schuld te geven van het ontbreken van een kast.

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



Randstad in fragmenten

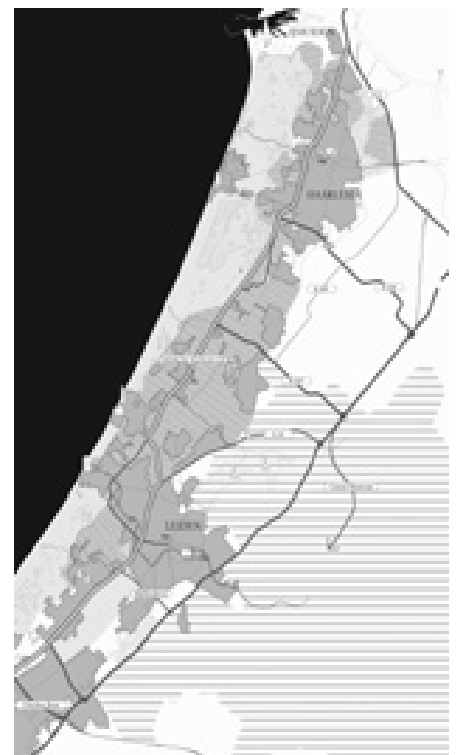


structuren, maar aan plaatselijke oplossingen van problemen gewerkt. In combinatie met de zeer korte afstanden tussen de steden zorgt dit ervoor dat niet, zoals vaak in het buitenland, onze snelwegen continu en wijds zijn. Ook ontbeert ons land een stelsel van structurerende regionale wegen. De oude provinciale wegen die hun oorsprong hadden in de Napoleontische tijd, veelal kaarsrechte wegen tussen de belangrijkste steden van het land, zijn grotendeels verdwenen. Voorbeelden hiervan zijn de Boschdijk in Eindhoven, de Amsterdamseweg in Utrecht, de Rijksstraatwegen (bijvoorbeeld in Haarlem) 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 lange lijn 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. De recente herontdekking van de regionale weg heeft niet een structurerende of stedelijke, maar slechts een mono-functionele infrastructurale betekenis. Gevat tussen geluidswallen volgt ze een parcours dat 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, toont 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 van 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 kleinere schaal van de betrokkenheid op het collectief, de groep. 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



Hollandse kust boulevard

traditie van geoptimaliseerde deelplannen een samenhangend ruimtelijk concept ontbeert. De suggestie van een Ruisdaeliaans droombeeld, waarin elke wijk een buurtschap is, bijvoorbeeld overzichtelijk en rustig, en als het een beetje kan grenzend aan het landschap is aan diggelen. De lappendeken biedt weinig orde en samenhang. Nevenschikking is bovendien een zeer ruimtevreterende vorm van organiseren. De Randstad is en blijft de meest ruim opgezette en wijde bevolkingsconcentratie ter wereld. En toch voelt het vol en onoverzichtelijk, we overzien het even niet meer. De Randstad is onbegrijpelijk.

Conclusie

De Randstad heeft daarom behoefte aan verbanden. De bewustwording dat de perceptie van ruimte en afstand enerzijds of van nabijheid en directe relaties anderzijds de ruimtelijke verhoudingen inkleuren en alles een plek geeft, leidt tot de conclusie dat ontworpen moet worden aan de wegen. Het zijn tenslotte de bewegingen die onze waarnemingen achter elkaar zet en zo de werkelijkheid ordent. Door stevast het ontwerp van wegen in de zetten om onze blik te sturen, 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.

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

Summary

From all millions of streets worldwide not one is equal. The individual character of the street is a result of variants in the mutual relations buildings have and the position they take in respect of the public realm. The result is an apparent presence of cultural differences in the shape of the street. For instance, the idea of equality in US society is directly visible in the form of street grids. More hierarchical nations use the street to put power in place. In this context, the Netherlands show a strong focus on communities. This inclination leads to small-scaled street patterns and introvert developments, resulting in fragmentation on the scale of the Randstad.



Groene Hart route