

Pleidooi voor beter asfalt 3  
Waar de Rijnlandroute  
botst met de Leidse regio

Henk Hartzema





Pleidooi voor beter asfalt 3

# Waar de Rijnlandroute botst met de Leidse regio

Henk Hartzema



Warmondweg, Oegstgeest

## INHOUD

- 6 Proloog – over de noodzaak van sturing van bovenaf
- 14 Ten geleide
- 21 De Leidse regio wordt steeds voller
- 24 Dan komt de Rijnlandroute
- 29 Wat als – een weg vertelt waar je bent
- 33 Lineair, parallel aan de kust
- 35 Lineair, dwars op de kust
- 37 Circulair
- 38 Epiloog – Over structuren die ontstaan van onderop
- 43 Onze wegen tonen een cultuur van onderop
- 52 Colofon

## Proloog – over de noodzaak van sturing van bovenaf

In september 2011 heb ik gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Een visie door minister Schultz van Haegen opgesteld in haar eerste termijn als Minister van Verkeer en Waterstaat. Decentralisatie en deregulering zijn hierin de kernbegrippen. Letterlijk zegt de Minister “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.”

Ik vond, en vind nog steeds, dat dit een ontkenning is van mogelijkheden van integrale ruimtelijke ordening en de noodzakelijkheid dat iemand de leiding heeft.

De laatste jaren houdt de ontwikkeling van de Randstad mij bezig. Onder de werktitel Space Making (Ruimte voor de Randstad) doen we binnen ons kantoor fundamenteel onderzoek naar de structuur van de Randstad. Eén van de conclusies uit het onderzoek is de bepalende rol van infrastructuur. Enerzijds zijn wegen de afspiegeling van onze cultuur, anderzijds sturen wegen onze waarneming. In dat kader zie ik in decentralisatie en deregulering een capitulatie, waarmee we misschien de laatste kans vergooien om de Randstad vorm te geven.

In het kort was mijn reactie daarom een oproep aan de minister om juist aan top down planning te doen middels het opstellen van een Randstadplan. De Randstad is te vol, te complex en bovendien te mooi om centraal de teugels te laten vieren. Overigens heeft mijn inspraakreactie niet het gewenste resultaat gehad. In de officiële reactie werd gesteld dat de Structuurvisie niet over de Randstad gaat maar over heel Nederland. Dat was het dan weer.

Voor zover ik kon nagaan zijn er maar weinig stedenbouwkundigen geweest die principieel hebben gereageerd op de Structuurvisie en ben ik de enige geweest die opmerkingen heeft gemaakt op het ontbreken van een plan. Dat heeft me verbaasd. Decennialang hebben we plannen gemaakt voor ons land en voor de Randstad. Soms heette dat een nota, dan weer een blauwdruk, een raamwerk of een houtskoolschets. In alle gevallen was het een poging om ons land richting te geven en te ordenen. We hebben er wereldfaam mee verworven. God schiep de aarde en de mens maakte Nederland. Inmiddels zijn we gestopt met het maken van plannen, zo maar een keer zonder dat we daar bij stil hebben gestaan en lang voordat deze minister aantrad. Misschien is er inmiddels sprake van gewenning of zijn we ons geloof kwijtgeraakt.

Grote steden hebben behoefte aan planvorming, probeerde ik richting de minister. 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. Een opeenhoping van mensen en conflicterende belangen op een klein oppervlak vraagt om een visie waarin alles en iedereen in de gewenste verhoudingen kan samenleven. Ook een stedelijk systeem als de Randstad heeft behoefte aan structuur, zodat deze agglomeratie aantrekkelijk blijft en efficiënt kan functioneren. Toch wordt in de Randstad slechts aan deelplanning gedaan en ontbreekt een overall concept. Aan de ruimtelijke 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 alomvattende kaart dateert uit de jaren '60 van de vorige eeuw. Een update van deze plattegrond met wegen en verbindingen, met een uitgekristalliseerde verhoudingen tussen stad en land zou ons kunnen laten zien langs welke lijnen de Randstad zich kan ontwikkelen. Of dat nu een vollere of een groenere Randstad is, dat valt te bezien. Maar een Randstad zónder 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 en dat daadkracht wordt vertaald in plaatselijke oplossingen van de bereikbaarheids-problematiek. Kortom we riskeren dat de Randstad op de weg der geleidelijkheid onaantrekkelijk, inefficiënt en volstrekt onbegrijpelijk wordt.

Ook de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte brengt daar dus geen verandering in. 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 ruimt.

Het is daarom verleidelijk om in het beleid van deze minister een trendbreuk van liberale signatuur op te merken. De vaak genoemde verbreding van snelwegen of de verhoging van de maximumsnelheid zouden hier aanleiding toe kunnen geven.

Veel interessanter is juist het gegeven dat er bepaalde aspecten zijn in deze structuurvisie die niet nieuw zijn maar keer op keer terugkomen in onze ruimtelijke ordening. Deze zijn dus niet eenmalig politiek gekleurd maar zijn onderdeel van onze cultuur en daarmee uiteindelijk bepalender voor de inrichting van ons land. Twee aspecten vallen op.

Ten eerste spreekt keer op keer de historisch gewortelde hang naar autonomie van de afzonderlijke steden, wijken en buurten in de Randstad. Dit zorgt ervoor dat de Randstad nooit de samenhang krijgt die het verdient. De afzonderlijke gemeenten gaan immers voor. Ten tweede lijkt ons begrip van het openbare domein te worden ingevuld als een restruimte waar keer op keer een belangenstrijd over gevoerd mag worden. Door het ontbreken van het besef van gereguleerd staatseigendom is het landschap tussen de steden een niemandsland dat stukje bij beetje kan worden opgegeten.

Gevolg van beide aspecten is dat de manier waarop de Randstedeling altijd heeft geleefd – beschermd door ordening en afstand - onder druk staat. De steden in de Randstad zijn het veilige referentiekader van het omringende landschap aan het verliezen. Steden, wijken en dorpen komen in el-

kaars vaarwater, zonder dat er nieuwe zekerheden voor in de plaats komen. Mogelijke nieuwe ordeningen, zowel landschappelijk als infrastructureel sneuvelen keer op keer omdat een visie ontbreekt. Op die manier dreigen nieuwe verbindingen (zoals de verbinding A16/A13, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de Westrandweg bij Amsterdam, nieuw HOV-corridors en de ook de nu voorgestelde Rijnlandroute, slechts een op profijt of minste weerstand gestuurde benadering te krijgen. In een Randstad zonder plan zijn het verweesde en conflictvermijdende infrastructurele lapmiddelen, die uiteindelijk onherstelbare verstoringen opleveren van de ruimtelijke samenhang.

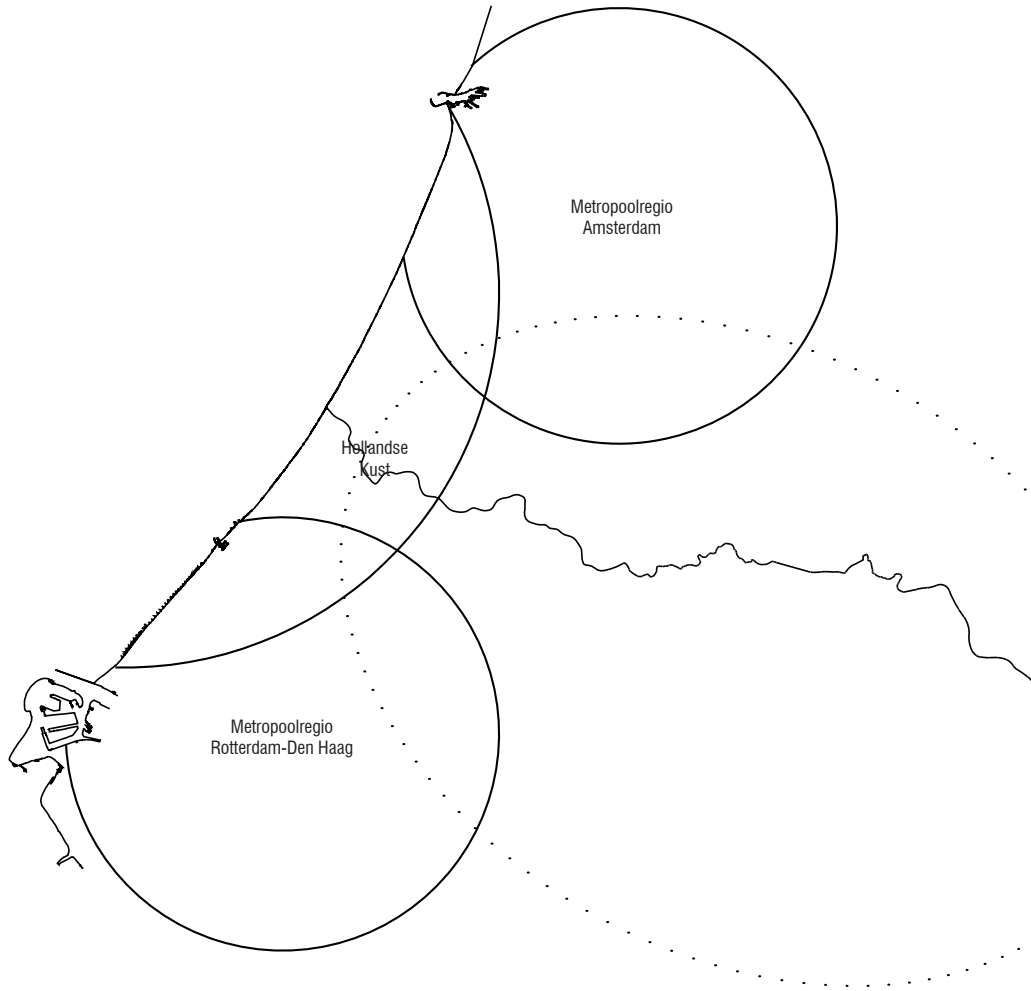
### De Randstad op ramkoers

Ik besloot mijn zienswijze door te appelleren aan de politieke kleur van de minister. Juist een kabinet met een liberale inslag zou de paradox van het begrip vrijheid moeten kunnen benoemen. Welke structuur geeft de meeste vrijheid?

Opvallend is immers dat de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte middels deregulering en decentralisering slechts één zijde van het begrip vrijheid benadrukt. Namelijk het zoveel mogelijk elimineren van onnodige obstakels en blokkades. Maar dan zijn we dus pas halverwege de invulling van het begrip vrijheid. Want vrijheid bestaat niet zonder zijn tegenhanger, zekerheid. Vrijheid zonder afgebakende context is geen vrijheid, maar leegte. Of chaos zo je wilt.

En dus blijft de Randstad, ook met een liberale minister van Infrastructuur en Ruimte aan het roer, vooralsnog op ramkoers liggen. Aan de ene kant is er een constante toename van complexiteit door demografische groei en straks weer een aantrekkende economie. Aan de andere kant is er de slinkende ruimte en ontbreekt een perspectief. Dat is geen systematisch denken. Dat is hopen dat het goed gaat.

Als het dan fout gaat, dan lijkt de kans dat dit in de Leidse regio als eerste gebeurt bijzonder groot. De regio is als een kleine Randstad. Policentrisch en



Het krachtenspel van de Randstad

pluriform. Bestuurlijk versnipperd en bijna vol. Met de oprakende ruimte komen de belangentegenstellingen meer en meer aan het licht. Tegelijkertijd wordt de regio wel gevraagd nieuwe grootschalige infrastructuur in te passen. Het lijkt teveel gevraagd voor onze huidige planningscultuur.

Dit alles gaat me aan het hart. Enerzijds uit professionele interesse en het belang dat ik mijn vak toedicht. Stedenbouw is toch bij uitstek het vakgebied dat zorgt voor structuur en ordening. Anderzijds uit mijn jarenlange betrokkenheid met het Leiden Bio Science Park. Ik en velen met mij zien het allemaal gebeuren. De regio verandert in rap tempo, maar de grootschalige ingrepen als de Rijnlandroute en de HOV-corridor lijken geen zekerheid te bieden en al helemaal geen lucht te geven. Niemand heeft de leiding en we raken het overzicht kwijt.

Het is daarom mijn stellige overtuiging dat de Leidse regio zich beter zal ontplooiën met een plan, een voorbeeld voor de Randstad als geheel. Met een visie waarin de bereikbaarheidsopgave ingebed wordt in een bredere ruimtelijke context. Sturing kan voorkomen dat de regio die nu onder druk staat, vast zal lopen. Houvast biedt de regio perspectief en geeft de bewoners hun vrijheid terug.

Ik beseft dat dit alles makkelijker gezegd dan gedaan is. Dit pleidooi zal daar niet veel aan veranderen. Daar staat tegenover dat ik niet wil berusten in mijn verbouwereerdheid. Misschien is het voor de Leidse nog niet het moment, maar eens moet in de Randstad het roer om. Niet om terug te gaan naar de eindbeeldplanning van voorheen, maar om sturende principes te vinden die ruimte opleveren. Voor die vorm van planning wil ik, naast een prominente plek voor ons bijzondere cultuurlandschap, alvast de structuur van wegen op de agenda zetten.



Rijsburgerweg, Leiden

## Ten geleide

Steden worden primair geordend door de structuur van de wegen. De wegen maken Parijs monumentaal, Venetië labyrinthisch en New York juist zo open. Wegen loodsen ons door de stad en rijgen onze losse observaties aaneen tot een samenhangend beeld, het beeld van onze werkelijkheid. Wanneer aan de wegen ook nog ruimtelijke kwaliteit wordt toegevoegd kan hieraan nog een extra dimensie worden gegeven. Denk aan de grachten van Amsterdam of een snelweg tussen de weilanden. Ruimtelijke ordening begint daarom met het ontwerp en het patroon van wegen. In veel landen richt de planologie zich dan ook hoofdzakelijk tot de aanleg van wegen. De overheid voorziet daarmee in verbindingen en het bepaalt de grenzen van het publieke domein. Binnen deze duurzame kaders ontstaat ruimte voor ontplooiing en ontwikkeling.

Een nieuwe weg heeft daarom, naast de verkeersfunctie, per definitie een aantal ruimtelijke eigenschappen. De verschijning van de weg vertelt iets over de ruimtelijke ambities van de weg. De inpassing in het netwerk van wegen geeft uitdrukking aan de gewenste ordening. Een weg schetst, bedoeld of onbedoeld, een beeld van de geldende opvattingen over ordening en kwaliteit. Iedere weg vertelt een verhaal.

In dit stuk wil ik allereerst proberen aan te tonen dat ook de geplande Rijnlandroute een verhaal vertelt. Dat het verhaalt over de complexe (bestuurlijke) verhoudingen in een overvolle regio. Resultaat is

een ingewikkelde verbinding die blijk geeft van bestaande lokale tegenstellingen. Het getuigt van het ontbreken van een visie op mogelijke regionale verbanden en van sturing van bovenaf.

Daarnaast wil ik met deze beknopte studie laten zien dat de Leidse regio definitief een verstedelijkte agglomeratie is geworden met alle bijbehorende voor- en nadelen. De regio loopt vol, de ruimte is bijna op. Daarmee is het de Randstad in het klein. Onderlinge afstand als ordenend principe werkt niet meer, andere middelen zullen moeten worden ontwikkeld.

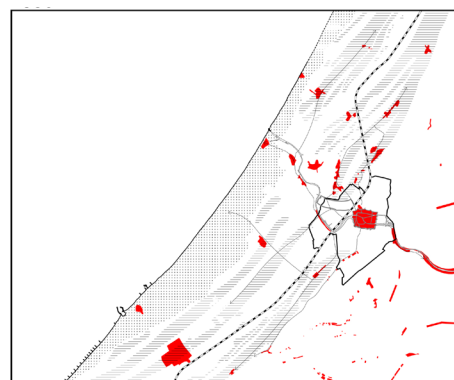
Als laatste hoop ik duidelijk te maken dat infrastructuur grote kansen biedt, ook de voor de Leidse regio, juist voor de Leidse regio. Infrastructuur kan ordenen en samenhang geven. Samenhang tussen bestemmingen en tussen bestaande kwaliteiten. Een afweging tussen de auto en andere middelen van vervoer. Goede infrastructuur kan het beste uit de regio naar boven halen. Als dat lukt is de regio spekkoper. Dan is en blijft het een prachtig topmilieu voor wonen en werken - met de gehele Randstad binnen handbereik.

Henk Hartzema

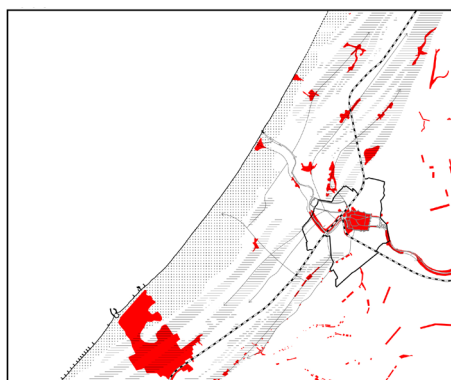
April 2013



Groei van de Leidse Regio



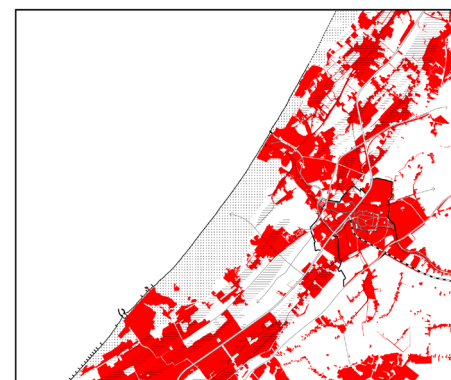
1850



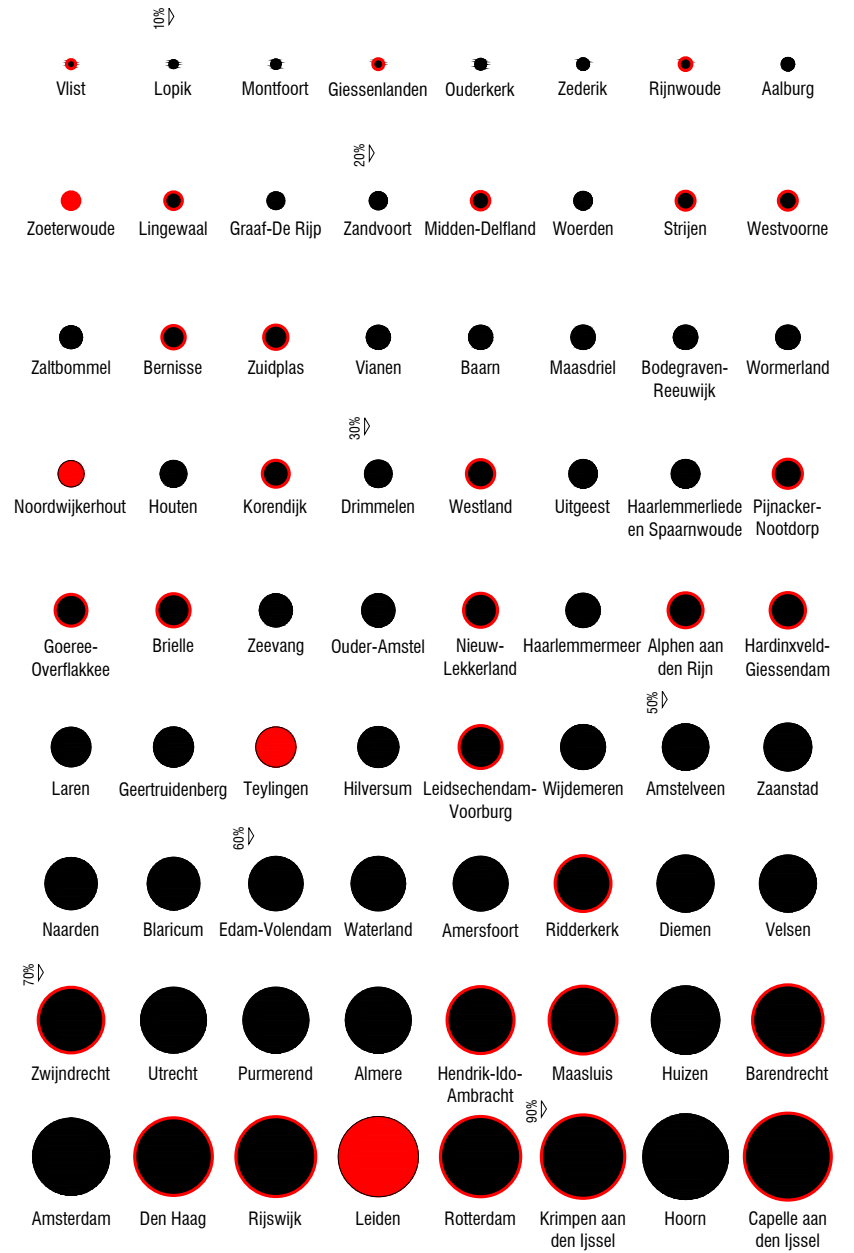
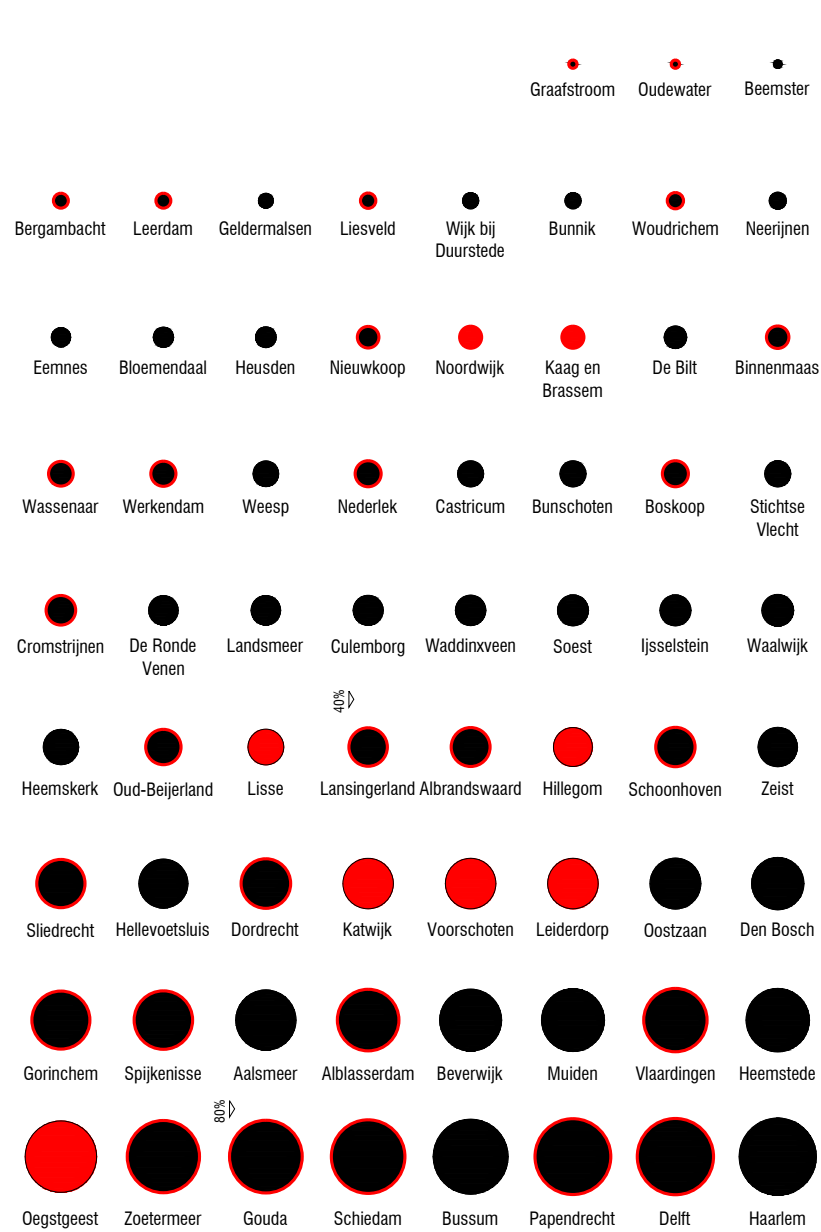
1905



1949

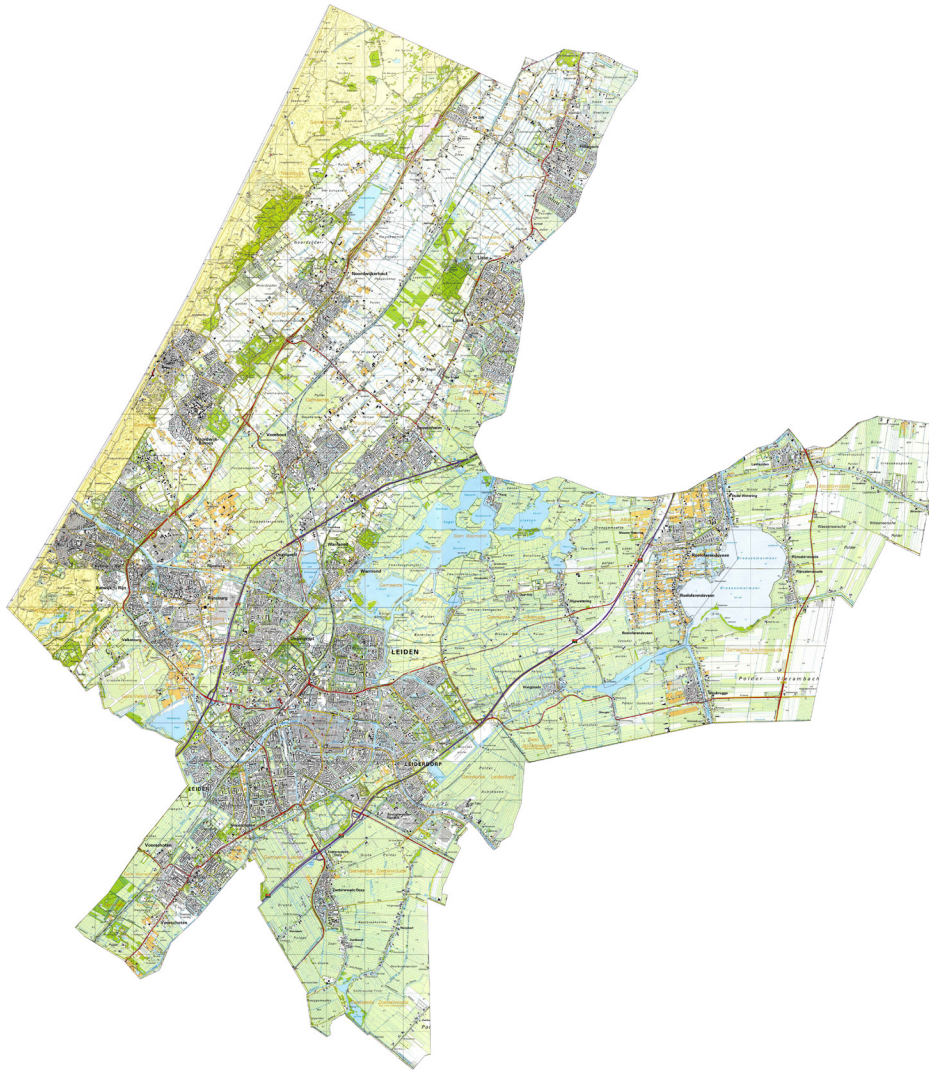


2010



Gemeentes van de Randstad bebouwd kom als percentage van de oppervlakte

## De Leidse regio wordt steeds voller



De Leidse regio is één van de dichtstvolkte, en tegelijk gelegen in één van de landschappelijk meest bijzondere stukken van de Randstad. Wanneer we voor de Leidse regio de CBS definitie volgen van Agglomeratie Leiden en Bollenstreek gaat het om een gebied dat 12 gemeentes beslaat en meer dan 400.000 inwoners telt. De Leidse regio is een steeds voller wordend stedelijk veld zonder een aanwijsbaar geografisch, demografisch of economisch middelpunt. Daardoor is de regio ruimtelijk en bestuurlijk uitermate complex.

Een reeks kaartbeelden van de regio geeft een helder beeld van wat zich hier heeft afgespeeld. Het gebied is gevormd op de strandwallen die evenwijdig lopen aan de Noordzeekust. Hierop zijn de oorspronkelijke nederzettingen gelegen. De wegen tussen de kernen vormen samen met de landschappen die ook de strandwallen volgen een ordening parallel aan de kust. Ter plaatse van de Oude Rijn wordt dit patroon eenmalig onderbroken door een breed meanderend stroomgebied.

Ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn zijn de ruimtelijke ontwikkelingen niet opvallend sterk geweest en bovendien niet ten koste zijn gegaan van de oorspronkelijke ordening parallel aan de kust. Dit in tegenstelling tot het stroomgebied van de Oude Rijn. Hier zijn in de laatste decennia de ontwikkelingen in een sneltreinvaart verlopen. Het gebied is zodanig volgebouwd dat de Oude Rijn als oorspronkelijke drager van dit gebied steeds verder raakt ondergesneeuwd. De as Leiden-Katwijk die hier ontstaan is, begint onbegrijpelijke vormen aan te nemen. De ruimtelijke problematiek in de regio speelt zich daardoor af in het gebied waar de verdichting het sterkst is en het landschap het zwakst.

Het is een proces van verlies van ondergrond en ordening dat voelbaar is. Het gebeurt niet alleen hier, maar ook elders in Nederland en dan met name in de provincie Zuid-Holland. De provincie is de meest dichtbevolkte van de Randstad - van de 20 meest volle gemeentes liggen er 15 in Zuid-Holland, waaronder Leiden en Oegstgeest. Daarnaast heeft de provincie ook nog eens



Leidse Regio is de 4e stad van ons land

het zwakste landschap. Daar waar zelfs Noord-Holland bedeed is met een relatief groot aandeel zandgronden, moet Zuid- Holland het voornamelijk doen met kwetsbare veen-weide gebieden. Deze gronden zijn weerloos en tegelijkertijd genadeloos. Ze ontwikkelen weinig tegenkracht bij stedelijke groei en niets wat op het biljartlaken van een veenweidegebied terecht komt kan zich verbergen. Op die manier zijn de randen van Rotterdam, maar zelfs een relatief kleine gemeente als Lansingerland ontworteld geraakt en uitgeleverd aan infrastructurele inzichten. Het zijn de toonbeelden van een volle en onoverzichtelijke Randstad.

In de Leidse regio gaat het zo ver dat de ruimte tussen de kernen kleiner is dan de kernen zelf en dat in bepaalde gevallen de ruimte zelfs geheel opraakt. De Leidse regio wordt een stad op zich. In omvang zelfs de 4e stad van de Randstad!

Vraag het de bewoners in de regio of ze zich herkennen in het beeld van een stad en zij zullen dit met klem bestrijden. En terecht. De regio heeft geen stedelijke allure, maar juist grote landschappelijke kwaliteiten. De inwoners zijn, als gezegd, niet primair georiënteerd op één centrum, maar koesteren juist de bijzonderheid van hun eigen dorp, buurt of stad. De regio is een rijkgeschakeerde optelling van kwaliteiten, waar vrijelijk gebruik gemaakt kan worden. Wonen in de ene plaats, recreëren of winkelen in een andere. Cultuur hier en de school weer daar. Hoogwaardige werkgelegenheid en altijd het strand op fietsafstand. Diversiteit is het bijzondere karakter van de regio.

Geen stad dus, maar toch, of juist daarom heeft deze dichtbevolkte agglomeratie behoefte aan ordening. Want zonder ordening en zonder keuzes, komen de kernkwaliteiten gegarandeerd in geding. De oude orde van zelfstandige kernen en groene ruimtelijkheid lijkt zijn langste tijd te hebben gehad. De conflicten nemen toe en de verbanden binnen de regio staan onder druk. Hiermee neemt de onrust toe en komt het gevoel van vrijheid in de regio in gedrang. Wanneer ruimtelijkheid niet langer de drager kan zijn, moeten nieuwe ordenende middelen gevonden worden.

## Dan komt de Rijnlandroute

### Van verkeerskundige goede bedoelingen....

Het (hoofd)wegennet in de Leidse regio is sterk noord-zuid georiënteerd. De A4 en, in mindere mate, de A44, zijn de belangrijkste (inter)nationale transport assen. Beide wegen verbinden de Leidse regio met de regio Amsterdam in het noorden en de regio Rotterdam-Den Haag in het zuiden. Binnen de Leidse regio vormt de N206 de belangrijkste oost-westverbinding, maar deze blijft in kwaliteit beduidend achter bij de hoogwaardig vormgegeven noord-zuidverbindingen A4 en A44. Als centrale oost-westverbinding is de N206 zwaar belast. De N206 behoort tot één van de drukste wegen in de regio. Het gaat om de Ir. G. Tjalmaweg in Katwijk en de Plesmanlaan, Lelylaan, Churchilllaan en Europaweg in Leiden. De verkeersstromen gaan de capaciteit van het wegennet te boven. Als gevolg kampt de N206 tussen Katwijk, A44 en A4 op verschillende plaatsen met opstopping. Dit zorgt op de N206 voor langere reistijden voor het verkeer en een verminderde bereikbaarheid van locaties. De opstoppingen resulteren tevens in sluipverkeer. Hierdoor staat tevens langs verschillende wegen de leefbaarheid onder druk door luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

De voorziene ruimtelijke ontwikkelingen leggen een extra druk op de N206. Het bedrijfsleven in de Leidse regio heeft de afgelopen jaren regelmatig aangegeven de huidige bereikbaarheidssituatie in het gebied zorgwekkend te vinden. De verkeerssituatie draagt ertoe bij dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio wordt geremd. Door de ruimtelijke ontwikkelingen neemt de mobiliteit op de N206 toe. De verkeersintensiteit neemt in 2020 met 20 tot 30% toe.

Doelstelling van de Rijnlandroute is een significante verbetering te krijgen van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

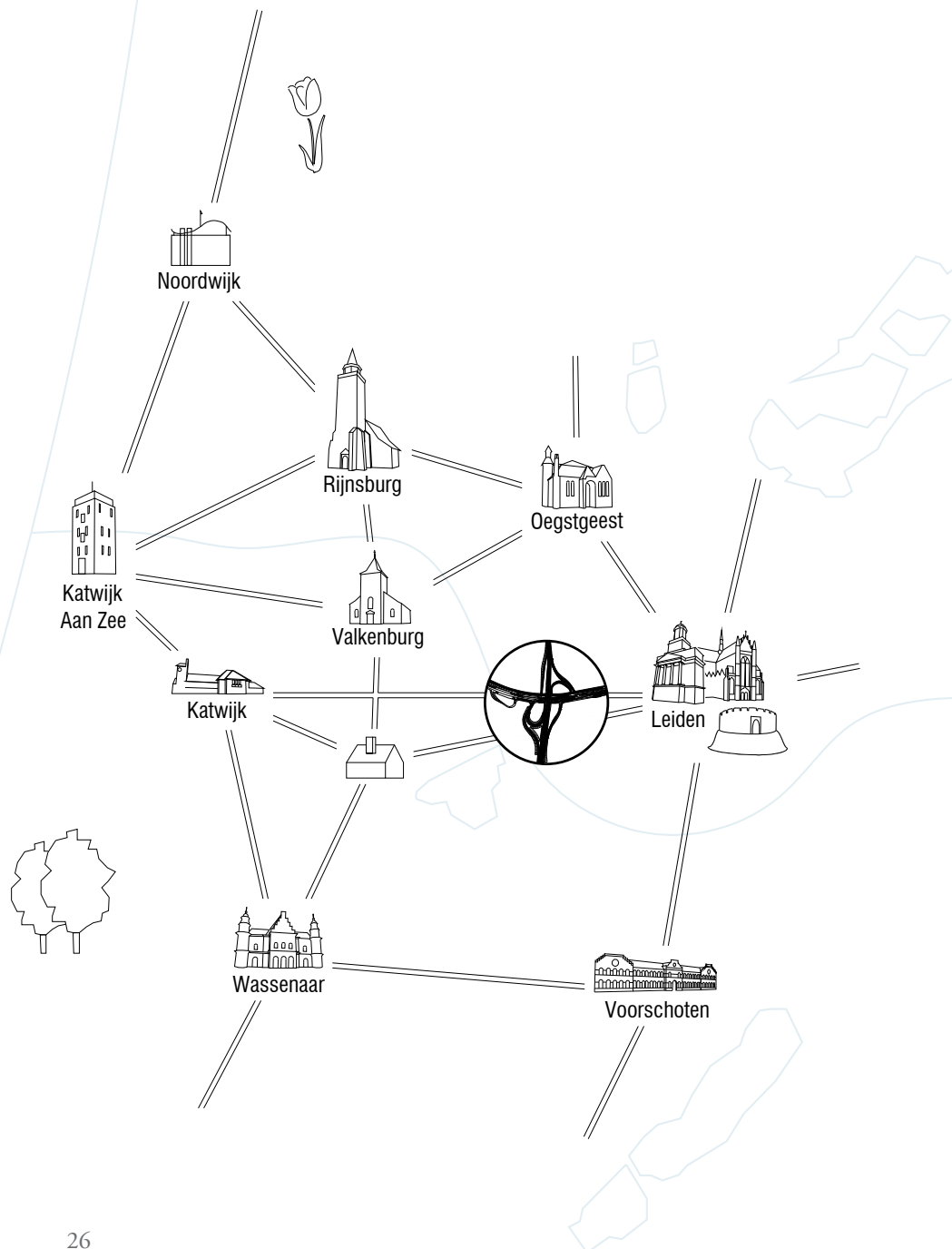
Uit: 1e fase MER RijnlandRoute. Januari 2010



### ... tot ruimtelijke verstoringen

In de basis heeft het vraagstuk van de Rijnlandroute dus een gezond pragmatische benadering. Eerst bewegen, dan bouwen. De regio ontsluiten vanaf het nationale stelsel van snelwegen. Er is immers sprake van achterstallig onderhoud. De regio is in de laatste 50 jaar uit z'n voegen gegroeid en zonder nieuwe oost-westverbinding is de A4 steeds verder weg komen te liggen. Tijd voor actie.

In de besluitvorming rond het tracé van de Rijnlandroute blijkt vervolgens dat geen andere dan primaire verkeerskundige aspecten een beslissende rol hebben gespeeld. Na talloze onderzochte opties is volgens de wetten van het bestuurlijk krachtenveld het tracé terechtgekomen op de randen van de betrokken gemeenten (Voorschoten, Wassenaar, Leiden en Oegstgeest) om tenslotte de plaats van bestemming te bereiken (de gemeente Katijk). Aftasten en afstrepen in plaats van integraal ontwerpen. Resultaat is een omslachtig zigzaggend parcours dat is losgezongen van de landschappelijke context en verwarring toevoegd aan de alsmar uitdijende bebouwingsmassa tussen Leiden en de kust. Symbolisch hoogtepunt van deze onmacht is de Knoop Leiden West.



Daar waar elders in Nederland de tendens is om de dominantie van asfalt in het stedelijke gebied terug te dringen wordt hier het tegenovergestelde gedaan, precies in het hart van de regio.

De Knoop Leiden West nu al het verreweg drukste knooppunt is in de regio. Deze concentratie wordt vergroot als straks ook de Rijnlandroute gebruik gaat maken van de knoop. Nationale, regionale en lokale verkeersstromen worden daardoor meer dan ooit op één plek versmolten. Het leidt tot een uitermate complex kruispunt. Daar bovenop komt nog dat ook de verwachte groei in de regio van wonen (Valkenburg) en bedrijvigheid (Bio Science Park) afhankelijk zullen zijn van Knoop West. Dit is verkeerskundig hoog spel spelen. Een huzarenstukje of een tijdbom? De tijd zal het leren.

Met meer zekerheid kan iets gezegd worden over de ruimtelijke impact van de gekozen oplossing. Concentratie van verkeersstromen leidt tot relatief hoge piekbelastingen. In combinatie met de genoemde complexiteit van de knoop leidt dit tot een verhoogde mate van kwetsbaarheid. In dat geval kan de knoop alleen nog maar enigszins robuust gemaakt worden middels overdimensionering – van zowel van het knooppunt als het omliggende wegenstelsel. Ervaring leert dat overmatige hoeveelheden asfalt zich moeilijk laten verenigen met stedelijke kwaliteit. Op pieken is de ruimte overmatig vol, op andere momenten afstandelijk leeg.

Deze ruimtelijke onevenwichtigheid van een groot knooppunt heeft een effect op de directe omgeving en ook op de lokale verkeer dat hier passeert. In algemene zin geldt dat het regionale netwerk verzwakt wordt door onderbrekingen in het systeem. In het bijzonder lijkt de rol van Leiden in het netwerk te verzwakken doordat de kust en Nieuw Valkenburg op een minder natuurlijke manier bereikbaar worden.

Kortom, de Rijnlandroute voegt aan het noodzakelijke ruimtelijke debat in de Leidse regio niets toe en doet mogelijk zelfs afbreuk aan integrale bereikbaarheid en aan het karakter van de regio. De Rijnlandroute heeft de trekken gekregen van een olifant in de porceleinkast. Wat nu nog resteert is het zoveel mogelijk temmen van deze olifant.



Wat als – een weg vertelt waar je bent

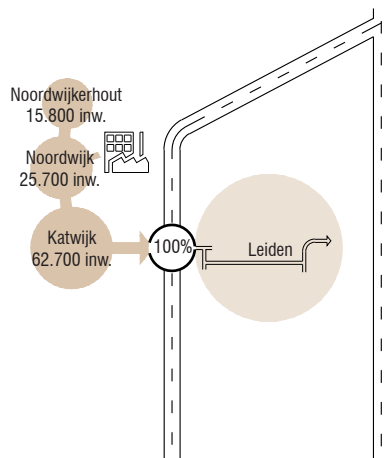
### De Leidse regio als woonkamer van de Randstad

Wat als de Rijnlandroute niet als een solitaire ingreep zou zijn beschouwd maar als onderdeel van een groter geheel; een netwerk van landschappen, wonen, werken en verbindingen die samen de regio structureren? In dat geval had de infrastructuur meer de trekken meegekregen hebben van de regio zelf. De Leidse regio is landschappelijk bijzonder divers en het is rijk aan cultuurhistorie. De regio is bovendien aantrekkelijk vanwege de vele (groene) woonmilieus. Het feit dat de regio bestaat uit een optelling van verschillende kernen zorgt voor een bijzonder palet aan verschillende identiteiten. De historie, de landschappen en de verscheidenheid dragen bij aan de unieke kwaliteit voor wonen en werken in het gebied. Een ontspannen en groen stedelijk netwerk. Een prachtig topmilieu voor wonen en werken – bijna alles op fietsafstand en de rest van de Randstad binnen handbereik.

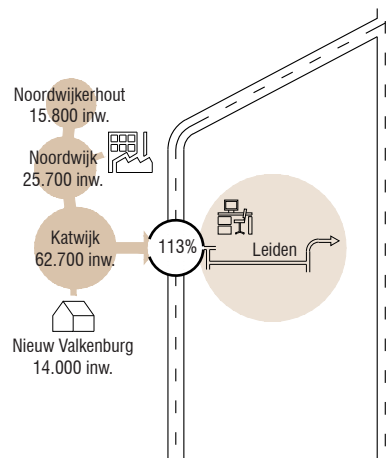
De kracht van het netwerk bestaat, naast de eigenschappen van de knooppunten, uit de kracht van de verbindingen. De ruimtelijke ordening in de Leidse regio komt daarom neer op het leggen van verbanden tussen de bestemmingen. Logische en herkenbare routes maken de regio aantrekkelijk. Zoals we een schilderij 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 kan 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. Wegen ordenen de regio en zijn bepalend voor de wijze waarop delen zich tot elkaar verhouden. Logische en passende verbindingen en verbanden versterken het netwerk, terwijl omgekeerd onderbrekingen of gebrekkige verbindingen verstoringen in het netwerk tot gevolg hebben. Infrastructuur is de sleutel van de ruimtelijke ordening.

In retrospectief is het daarom interessant om een aantal verkeersmodellen over de Leidse regio heen te leggen – een lineaire structuur in twee richtingen en een ringvormige structuur. Veel andere smaken dan dat zijn er ook niet, maar veel duidelijker dan dit kan de sturende werking van infrastructuur niet worden geïllustreerd. Opvallend is dat in al deze opties van de Rijnlandroute, de Knoop Leiden West minder dominant zou zijn geweest. De relevantie van de getoonde modellen is de richtinggevende kracht die uitgaat van infrastructurele keuzes. Die kracht zit niet alleen in de bebouwingsmogelijkheden. De kracht van infrastructurele keuze is ook een perspectief waarin openheid, landschappelijkheid en onderscheidende kwaliteiten een plek kunnen krijgen.

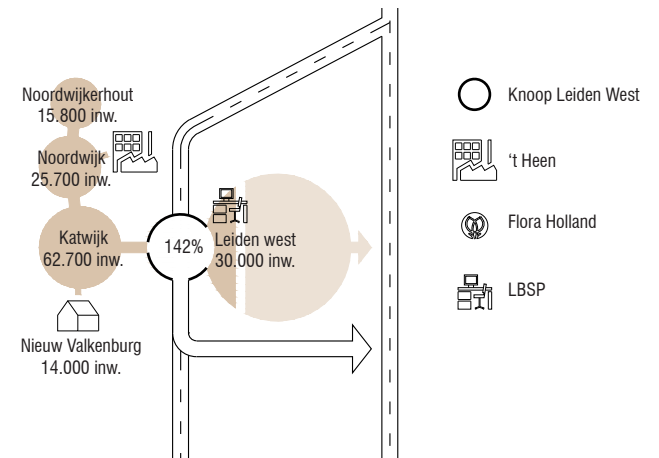
Nu de Rijnlandroute zijn beslag heeft gekregen en de Knoop Leiden West groot en complex is als die is, zal een andere manier moeten worden gevonden om de kernwaarden van de regio (gevarieerd, groen en ontspannen) te borgen. De verdere ontwikkeling van de Leidse regio zou richting kunnen vinden in de positionering ten opzichte van de rest van de Randstad. Het zou gediend zijn bij het herkennen van de kracht van de onderlinge verschillen en vervolgens erkennen van de noodzaak van optimale interne relaties binnen het netwerk. Nu de auto z'n plek heeft gevonden is het volle kracht vooruit voor de bus en de fiets. De Leidse regio is te bijzonder en te mooi om op te geven!



Huidige situatie  
104.200 inwoners afhankelijk van Knoop Leiden West



Aanleiding Rijnlandroute  
Groei inwoneraantal tot 118.200 door de bouw van Nieuw Valkenburg



Effect gekozen tracé Rijnlandroute  
Explosieve toename afhankelijkheid gebruik Knoop Leiden West

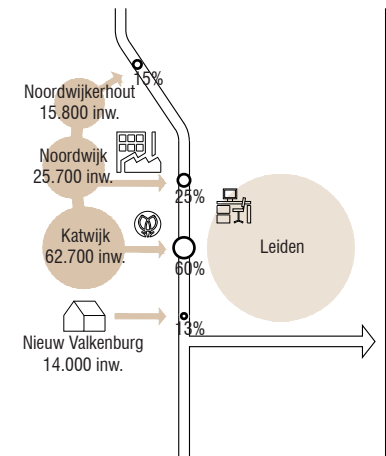




## Lineair, parallel aan de kust

Wanneer gekozen wordt de A44 veel meer dan nu het geval is, als drager van de kustregio te laten fungeren verandert alles; een hartlijn die alle kernen en functies aan elkaar rijgt. Deze Kustboulevard ligt als een ladderstructuur parallel aan de A4. Rijksweg A4 als (internationale) route, de Kustboulevard als groene regionale verdeler. Hiervoor buigt de A44 ten noorden van Rijnsburg af richting Noordwijk. Bij Noordwijk voegt de weg zich bij de N206 die hier reeds als snelweg is vormgegeven.

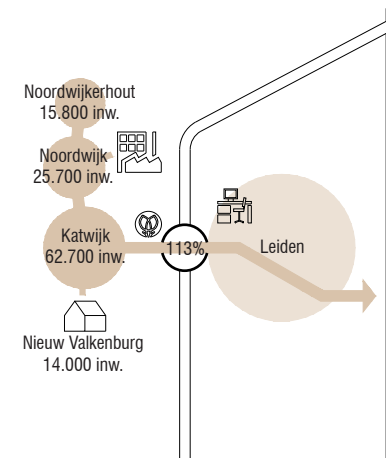
Wat met deze realitief eenvoudige geste van een paar kilometer nieuwe snelweg gebeurt is opmerkelijk. Het verkeer uit het noorden van de regio (Noordwijk, Noordwijkerhout en de Bollenstreek) hoeft niet langer via de kern Katwijk te rijden. Ook de bedrijvigheid van Klei-Oost en Flora Holland kunnen direct vanaf de Kustboulevard ontsloten worden. De verkeersdruk op de knoop Leiden West neemt met dit alles voor de helft af! Belangrijker nog is dat de onoverzichtelijke regio z'n houvast vindt in de ordening parallel aan de kust. De regio hervindt zich. In plaats van een strookje strand achter steeds meer bebouwing wordt het kustgebied verbreed tot een grotere en herkenbare identiteit.





## Lineair, dwars op de kust

Wanneer consequent wordt doorgeredeneerd op de Churchillavenuevariant van de Rijnlandroute leidt dit tot een rechtstreekse verbinding tussen de A4 en de kust, zonder onderbrekingen of onregelmatigheden. In dat geval wordt de Rijnlandroute een ordenende verzamelweg die alle bestemmingen in de regio bedient. De route door het hart van Rijnland benadrukt de onderbreking van de parallelstructuur van de kust, precies zoals de Oude Rijn dat al duizenden jaren doet. Vanuit Katwijk en Noordwijk komend kan men in één beweging richting de A4. Voor Leiden biedt het oplossingen voor de nu bijzonder moeizame aansluiting op het nationale wegennet. Praktisch houdt dit in dat de Churchillavenue rechtstreeks dient aan te sluiten op de Tjalmaweg. De banjonet ter plaatse van de Haagse Schouwweg wordt geëlimineerd ten faveure van een soepele verkeerskundige slinger. De Plesmanlaan wordt een afslag op deze Rijnlandroute, zoals ook andere stadswegen in Leiden op het systeem kunnen aansluiten. De Knoop Leiden West wordt een eenvoudig kruispunt in de Rijnlandroute.

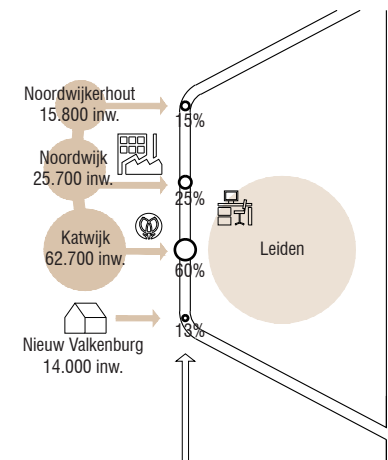




## Circulair

Wanneer de Leidse regio gelezen wordt als een kransvormige structuur rond een centrum (de stad Leiden) kan een ringweg rond deze stad daarbij behulpzaam zijn. In dat geval wordt de A4 een stamweg waar de A44 op twee plekken op aantakt, namelijk bij Nieuw Vennepe en bij Voorschoten. Vanaf deze ringweg kan zowel de binnenzijde bediend worden (Oegstgeest en Leiden) als de bestemmingen aan de buitenzijde (Katwijk, Valkenburg, Noordwijk, Voorschoten, Wassenaar, etc.). De N44 richting Wassenaar wordt in dit geval één van de afslagen op de ringweg. De disproportionele afhankelijkheid van de Knoop Leiden-West wordt verzacht doordat het op meerdere plekken mogelijk is de ringweg op te gaan en deze te verlaten.

Het aantrekkelijke van dit model is bovendien een mogelijk onderscheid tussen een compacter centrum en een meer open periferie van de regio. Stad wordt meer stad, de regio wordt meer kust.



## Epiloog – Over structuren die ontstaan van onderop

Nu kan de suggestie zijn gewekt de Rijnlandroute een geval apart is en de omslachtige inpassing ervan een incident is. Dat blijkt (helaas) niet het geval. De aanleg van infrastructuur in de Randstad wordt meer dan eens bepaald door de plaatselijke problemen en oplossingen. De grotere visie op het functioneren als geheel lijkt te ontbreken. Het laatste totaalvisie op de snelwegeninfrastructuur dateert uit de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. Op het fundament van dit systematisch denken wordt met passtukken voortgeborduurd, waardoor het stelsel ten lange leste wordt ondermijnd. De hoofdinfrastructuur van de Randstad is als een boom die steeds verder wordt opgetuigd, maar die zelf z'n beste tijd heeft gehad.

Netwerken van wegen zijn net als andere netwerken gebaat bij soepele verbindingen en logische verbanden. Onderbrekingen en onregelmatigheden worden als storend ervaren. Niet voor niets wordt voortdurend geïnvesteerd om energie- en telecomnetwerken te optimaliseren of het spoorboekje van de treinen te perfectioneren. Lapmiddelen zijn daarbij geen optie. In de basis moet het systeem robuust en effectief zijn om structureel aan een groeiende vraag te kunnen voldoen.

Het is daarom des te opvallender dat het netwerk van wegen in de Randstad niet aan deze logica lijkt te voldoen. Al decennia geleden is immers het voor de handliggende stelsel van provinciale wegen opgeheven. Vervolgens is het snelwegplan dat hiervoor in de plaats is gekomen slechts te dele uitgevoerd. Recentelijk worden knelpunten plaatselijk opgelost en raakt de bedoelingen van het oorspronkelijke systeem steeds verder uit het zicht. Na de aanleg van enkele snelwegen in de jaren '30 tot '50 van de vorige eeuw kreeg in 1958 de structuur van snelwegen een prominente plek in het Rijksbeleid. Dit werd vastgelegd in de 1e Nota Ruimtelijke Ordening. In het decennium wat daarop volgde is systeem verder verfijnd. Dit gebeurde eerst in het Snelwegplan van 1966 en vervolgens in de 2e Nota in 1968. Een aantal snelwegen volgens deze structuur aangelegd, maar het systeem is nooit volledig uitgevoerd.

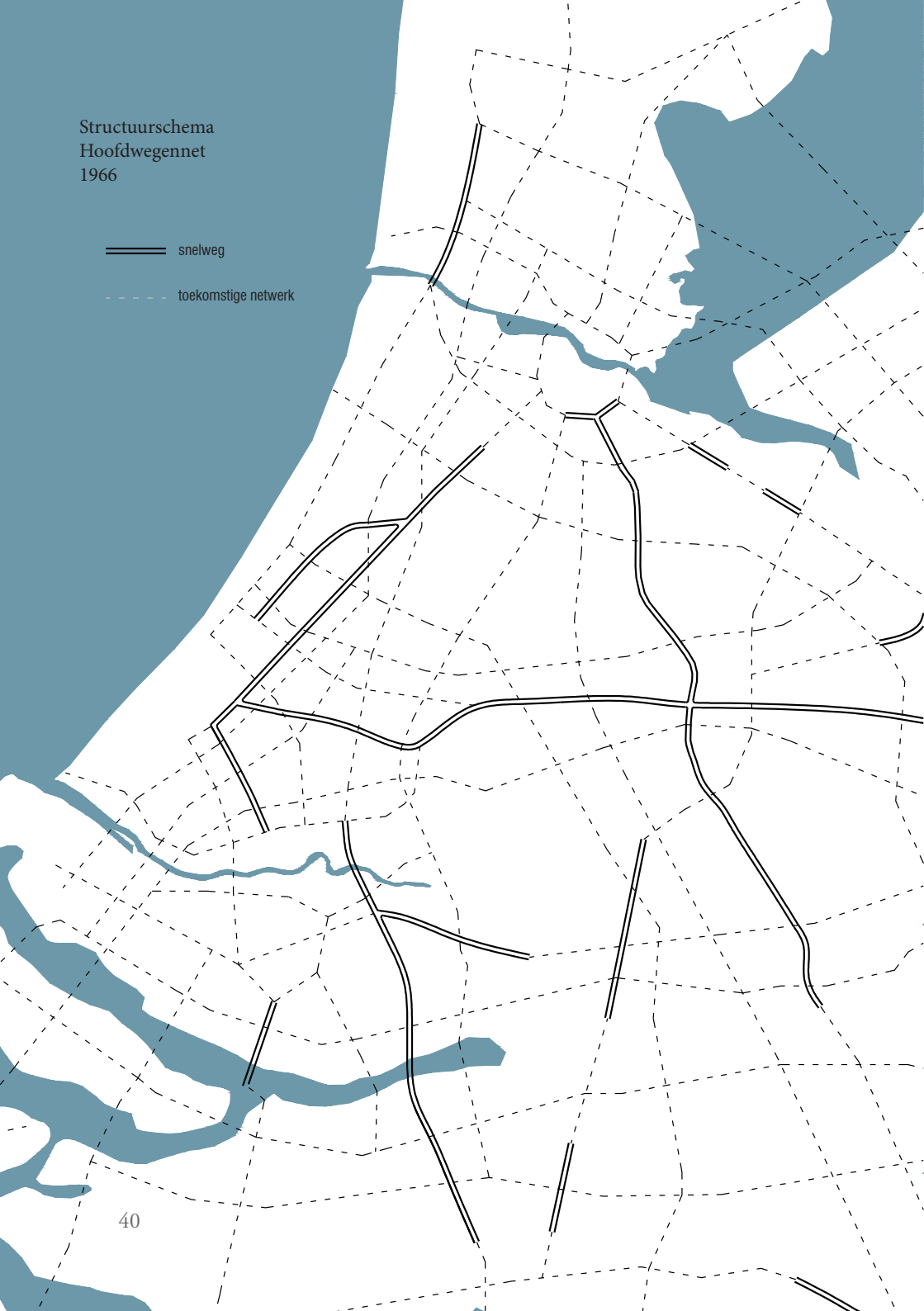
Door de Oliecrisis en het daaropvolgende veranderende bestuurlijke klimaat van de jaren '70 is het beleid vervolgens vervaagd. Het denken over Nederland en de Randstad was niet langer systematisch en alomvattend, maar eerder probleemoplossend en plaatselijk. De verbindingen die sinds die tijd zijn aangelegd zijn hoofdzakelijk lapmiddelen of verbasteringen van de oorspronkelijke netwerk. Hiermee wordt de logica van doorlopende lijnen in het (stedelijke) landschap geweld aangedaan. Gevolg hiervan is bijvoorbeeld dat iemand die in Breda in de auto stapt drie snelwegen nodig heeft om in Amsterdam te komen, maar omgekeerd in zuidelijke richting zonder ook maar 1 keer te hoeven afslaan naar Parijs kan rijden. Het lijkt erop dat, met als veel andere verworvenheden uit na-oorlogs Nederland, ook het wegenstelsel in de basis nog in tact is maar niet meer functioneert als voorheen. In plaats van structurerende lijnen die bijdragen aan doorstroming en ruimtelijk begrip worden steeds vaker incidentele aanpassingen aan het stelsel verricht. Hierdoor wordt het wegenpatroon onoverzichtelijker en ontstaan steeds meer knooppunten (lees; mogelijke knelpunten). Niet alleen wordt het systeem door de vele aanpassingen uitgehold, maar de aanpassingen keren zich ook tegen zichzelf.

In de Leidse regio zijn opvallend veel losse eindjes en passtukken. De N206 is een geïsoleerd stuk snelweg gebleven en nooit de Kustboulevard geworden die was voorzien in het Rijkswegenplan van 1966. De A44, is bijvoorbeeld nooit afgemaakt en de A11 is noordelijker aangelegd dan eerder gepland. Hierdoor loopt deze nu dood op de oostkant van Leiden, in plaats van door te kunnen steken richting de kust. Het is de veroorzaker van het huidige structuurprobleem.

De problematiek van de Rijnlandroute staat daarmee in een traditie. De traditie van krachten die lange lijnen korter maakt en daarmee de Randstad kleiner.

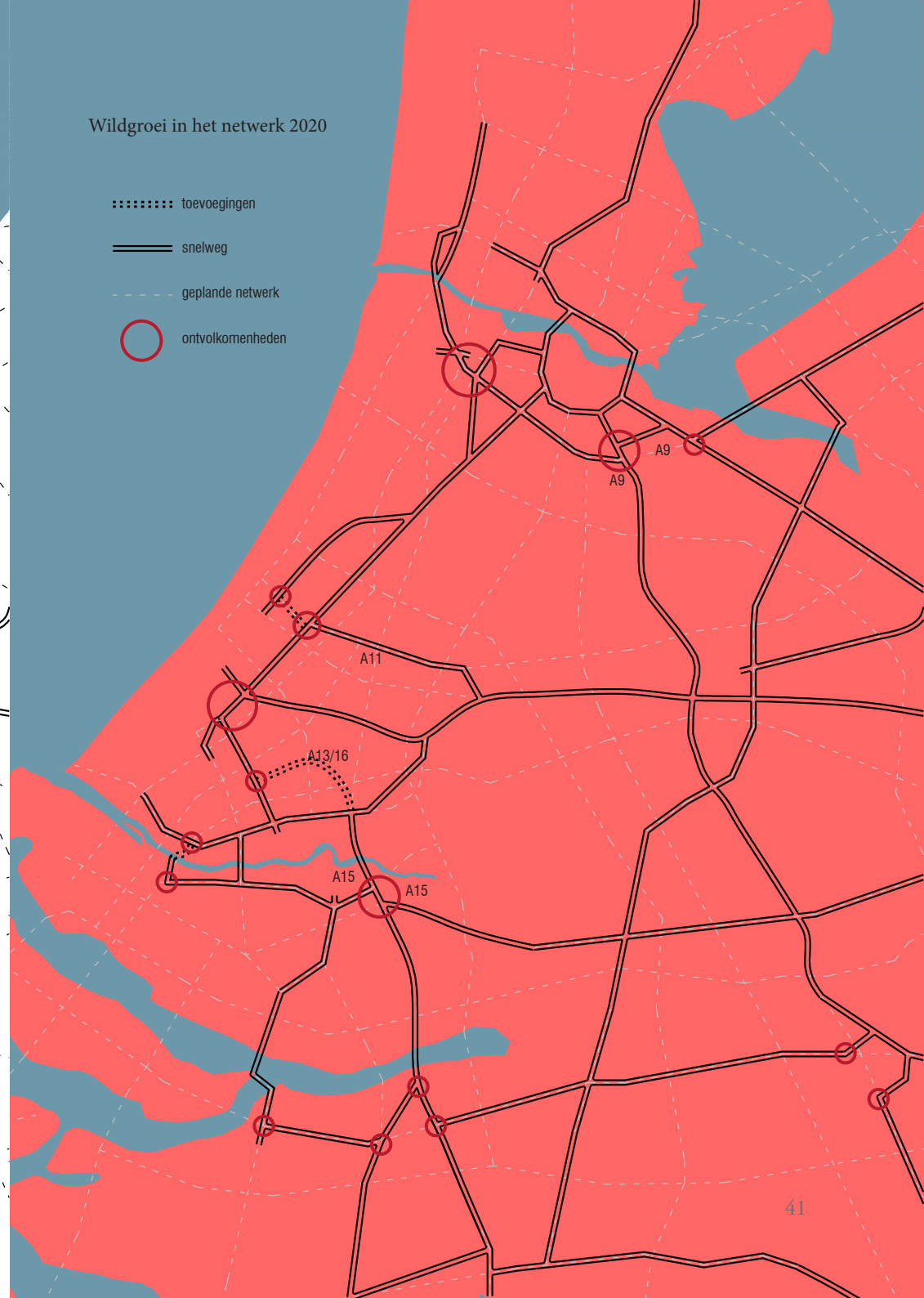
Structuurschema  
Hoofdwegennet  
1966

- ==== snelweg
- - - - toekomstige netwerk



Wildgroei in het netwerk 2020

- ..... toevoegingen
- ==== snelweg
- - - - geplande netwerk
- ontvolkomenheden





## Onze wegen tonen een cultuur van onderop

Goed beschouwd doen de wegen in de Randstad dus iets bijzonders. In plaats van logische verbindingen te leggen maken de wegen vaak indirecte verbanden. Het lijkt er op dat we in de Randstad geen logische samenhang of grotere verbanden willen. We zoeken blijkbaar iets anders.

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 kerktoren 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.

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. Ieder van de 7 miljoen Randstedelingen heeft gemiddeld 600m<sup>2</sup> grond. Dit getal zegt natuurlijk niet zoveel. Maar ter vergelijking, in Los Angeles, bekend om zijn lage dichtheid hebben de bewoners gemiddeld 500m<sup>2</sup>. In 'echte' steden als 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,

J. van Ruisdael, Gezicht op Alkmaar, 1670-75, Museum of Fine Arts, Boston

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. Mijn stelling is dat, wanneer we de Randstad als benauwd ervaren, het de wegen en verbindingen zijn die ons de illusie van een volle metropool bezorgt. Wegen liegen niet en vertellen dat ons beeld van de Randstad niet meer voldoet.

### 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.

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. Het Jefferson Grid toont in zijn democratische neutraliteit en oneindigheid zowel gelijkheid tussen alle burgers als onbegrensde mogelijkheden voor iedereen.

In Nazi Duitsland werd een netwerk van snelwegen aangelegd, ontworpen door ingenieur Todt. Het regime streefde naar een expansief wereldrijk, hierbij hoorde de illusie van oneindigheid. En dus voeren de snelwegen niet naar, maar juist langs de steden. 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 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,



Avenue of the Americas, New York

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 alles om deze stad draait. Ook met de trein kunnen we niet om de stad heen. 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 in te kaderen. Een belangrijk gebouw zonder de dienende context van ondergeschikte architectuur zou zijn als een generaal zonder leger.

Het wegenpatroon is in deze voorbeelden de spiegel van de samenleving – Frankrijk is monumentaal, New York heeft een open karakter, Duitsland is weids.

De stad begint daarmee dus bij de straat, zoals de woning de oorsprong is van de architectuur. Deze analogie volgend, 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.

#### De Randstad ontstaat van onderop

Zou het zoeken naar een ideologie zich kan uitdrukken middels het patroon van wegen, dan omgekeerd ook zou gelden dat straten afgelezen kan worden dat het juist ontbreekt aan een sluidende visie?

Begrip van de Randstedelijke verhoudingen kan ontstaan door analyse van het wegennet. 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 verhoudt of dient te verhouden tot zijn omgeving. 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 onze cultuur.

Analyse van de wegennet zou dan moeten verraden dat het ons land aan een eenduidige identiteit of centrale sturing ontbreekt. De wegennet 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. Veelzeggend is de oneindige reeks van analyses over de Randstad (wel één metropool of toch niet, alles op de Noordvleugel richten of toch maar niet) zonder dat dit leidt tot een concreet plan. Treffend is ook 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.

Het stelsel van snelwegen verraadt geen hiërarchie of ander ordenend principe. Nog opvallender is dat ons land een netwerk van verbindende regionale wegen ontbeert. Sterker nog, de oude provinciale wegen die in veel gevallen hun oorsprong hadden in de tijd van Napoleon, veelal kaarsrechte wegen tussen de belangrijkste steden van het land, zijn stuk voor stuk opgeheven. 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. 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 nog zelden een rol in de oriëntatie op de omgeving. 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 verdwenen, maar is ook de leesbaarheid van ons land aangetast.

Nederland, of in ieder geval de Randstad, verkeert in verwarring. Er ontbreekt een leidend cultuur- of ideologisch principe dat onze gedachten en daarmee de Randstad kan ordenen. „Aan de ene kant staan



Nederlandse architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten internationaal hoog aangeschreven”, beginnen de toenmalige ministers van VROM en OC&W het rapport Een cultuur van ontwerpen (Plasterk en Cramer, zomer 2008). „Tegelijk leeft er een breed gedeeld gevoel dat Nederland verrommelt, zowel onder het publiek als onder vakmatig of politiek betrokkenen.” De ministers leggen de vinger op de zere plek, maar het rapport gaat vervolgens niet in op deze paradox, op het ontbreken van die structuur. Nederland moet niet mooier worden, maar gestructureerder, ofwel begrijpelijker. De ministers geven, om een vergelijking te maken, de rondslingerende spullen in huis de schuld van het ontbreken van een kast. Misschien gaat het nog wel verder. Misschien duidt de voortdurend oprispende ergernis over de verrommeling van de Randstad op een ontkenning. De ontkenning dat een stad van bovenaf moet worden geordend.

De hoofdwegenstructuur laat zien dat de stormachtige groei van de Randstad sinds WOII niet door een structuur van bovenaf, laat staan middels een visie op samenhang is geacomodeerd. De energie en toewijding van ontwerpers en bestuurders is decennialang juist geconcentreerd geweest op het uitdenken en realiseren van plannen op een lokaal schaalniveau. Door middelgrote stedenbouwkundige plannen is de Randstad gegroeid. Binnen een precies omlijnd plangebied, met duidelijke verantwoordelijkheden en een concrete tijdshorizon is voortvarend gewerkt aan ontwikkeling en vooruitgang. Dit heeft geleid tot een ongekende weelde en diversiteit aan plannen waarin de stand van de techniek en wetgeving, gevoed door de geldende sociaal-economische visie afleesbaar is. Bijna stuk voor stuk geslaagd. Niet voor niets wordt wereldwijd ons kunnen op dit gebied bezongen. 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 wegensetel uit de Vinex wijken. Steeds anders van vorm, maar ontsproten uit dezelfde culturele wortels. Het wegensetel wordt ingezet als middel



Een eeuw lang stedenbouw: wegensetel stuurt op isolement, bijvoorbeeld in Hoogvliet

om planontwikkelingen te begrenzen en te beheersen, alsof de meest recente uitbreiding ook echt de laatste zal blijken te zijn. De structuur van wegen stuurt op rust en uitsluiting van ongewenste invloeden. Door de structuur van wegen staat iedere ontwikkeling daardoor min of meer op zichzelf.

Dat onthult 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. In elk van de geoptimaliseerde projectgebieden is het goed wonen of werken. Zekerheid ontstaat door het vermijden van conflicten en het beperken van interferenties. Daarom zijn deze gebieden logischerwijs gebaat bij fysieke afstand. Als die er niet is wordt de zelfstandigheid geconstrueerd door een omslachtige wegenstructuur die eindigt bij de bestemming. Het is precies dat wat iedere automobilist kan navertellen. Daarmee draagt de wegenstructuur van Nederland wel degelijk een ideologische boodschap uit en zijn de wegen daarmee ook in ons land onlosmakelijk deel van de nationale identiteit.

#### **De Randstad bestaat niet**

Resultaat van deze ruimtelijke ordening van onderop is een caleidoscopisch opeenhoping van mooie plannen zonder aanwijsbare orde en samenhang. Middels egalitaire nevenschikking is in de Randstad de illusie van controle op groei en planning in stand gehouden, zonder dat uitspraken op de schaal van het geheel zijn gedaan.

De verbanden tussen de afzonderlijk delen kennen geen structuur van zichtbare verhoudingen, noch is er een groter geografisch houvast te ontdekken waarop de stadsvorm is gebaseerd. Daar waar in andere

metropolen de ontwikkelingen zich plooiën naar de fysiek aanwezige landschappelijke onderlegger of economische zwaartepunten, daar toont de groei van Randstad zich vooral schoksgewijs en willekeurig.

Eens raakt deze decentralistische planningscultuur aan de grenzen van zijn kunnen, dat kan niet anders. Zonder plan wordt nevenschikking inefficiënt en onoverzichtelijk. De Randstad loopt langzaam maar zeker vol. De oorspronkelijke weidse en polycentrische opzet raakt daarbij uit het zicht, zonder dat daar iets voor terugkomt. Daarmee voldoet de Randstad op een bepaald moment niet meer aan onze verwachtingen. Ons historisch gewortelde wensbeeld van bescherming en controle komt in gedrang door het opraken van het landschap. De steden verliezen hun zelfstandigheid en beginnen elkaar in de weg te zitten. Kortom, onze culturele zekerheid van autonomie, waarbij elke wijk of kern zelfstandig is – overzichtelijk en rustig, en als het kan, grenzend aan het landschap – gaat aan diggelen. In onze cultuur leidt gedrang tot onzekerheid.

In de Leidse regio wordt deze onzekerheid voelbaar. Meer dan elders loopt hier de druk op en neemt de ruimtelijkheid af. Afstand als ordenend principe is over de datum, een oplossing ligt niet voor het oprapen. De regio is immers geen stad zoals ook de Randstad niet bestaat. Daardoor wordt de oude succesformule van groei van onderop nu onze grootste vijand. Het is immers lastig sturen in een omgeving die van oudsher niet van bovenaf gedicteerd wil worden. Een doorbraak uit deze impasse is noodzakelijk. Een doorbraak die kan komen door verlichte innovatie van de bestuurskunst of door intelligente heruitvinding van onze ruimtelijke ordening. De vraag is welke van de twee – bestuur of visie - de game changer wordt.

## Colofon

Deze open brief is opgesteld door Henk Hartzema en bevat ongevraagd advies over de ruimtelijke inrichting van ons land, met name de Randstad.

Pleidooi voor beter asfalt heeft twee voorlopers:

Waarom de Randstad vol lijkt maar leeg is, juli 2010

Hoe een weg de Randstad groen kan maken, juni 2011

### Henk Hartzema

is naamgever van Studio Hartzema en expert op het gebied van de ruimtelijke inpassing van infrastructuur. Deze expertise is ontstaan uit de interesse voor de mentale effecten van de bebouwde omgeving. De dagelijkse werkelijkheid wordt gevormd door waarneming. De vorm van straten en wegen en van stratenpatronen is daarom de basis voor het ontwerp van de stad en is daarmee de kern van het stedenbouwkundig werk van Studio Hartzema. Binnen de Leidse regio is Henk Hartzema momenteel stedenbouwkundig supervisor van het Leiden Bio Science Park.

### Space Making (Ruimte voor de Randstad)

Sinds 2008 wordt door studio Hartzema eigen beheer fundamenteel onderzoek gedaan naar de aard en betekenis van infrastructuur in de Randstad. Paradoxaal genoeg lijkt de Randstad vol maar is het in werkelijkheid één van de meest lege metropolen ter wereld. Vanuit de hypothese dat dichtheid een kwestie van waarneming is die gevoed wordt door het stelsel van wegen worden verkenningen uitgevoerd en voorstellen gedaan. Met deze expertise in opbouw manifesteert Studio Hartzema zich binnen het eigen vakgebied en in bestuur en politiek.

Studio Hartzema is eerder in 2009 en 2012 betrokken geweest bij de planvorming rond de Rijnlandroute.

In 2009 heeft Studio Hartzema samen met Bouwend Nederland een bijeenkomst georganiseerd rond de Rijnlandroute. Hier zijn alle betrokken bestuurders van gemeenten en de Provincie Zuid Holland uitgenodigd. De bijeenkomst vond plaats op 9 maart 2009 in het Bouwhuis in Zoetermeer. Van deze bijeenkomst is een geïllustreerd verslag gemaakt met de titel “De kust kiest – De Rijnlandroute als onderdeel van een nieuwe ruimtelijke structuur”.

Eind 2011 heeft Studio Hartzema van de gemeente Leiden de opdracht gekregen voor een onderzoek naar de ruimtelijke effecten van de Rijnlandroute op de Knoop Leiden West. Deze studie heeft geleid tot het rapport “Knoop Leiden West – infrastructuur in een ruimtelijk kader” d.d. 24 januari 2012.

April 2013



De Randstad is een miljoenenstad waar niet systematisch aan ruimtelijke ordening wordt gedaan. Dat is geen nieuws, maar al meer dan een halve eeuw dagelijkse praktijk. Dat dit al zo lang goed gaat ligt aan de unieke opbouw van de Randstad. Polycentrisch met veel ruimte tussen de kernen. Nu de ruimte op begint te raken wordt het gemis aan planning voelbaar, groei van onderop bereikt de grenzen van z'n kunnen. Het is het einde van een tijdperk waar de Leidse regio nu mee wordt geconfronteerd. Deze regio is als de grootste agglomeratie zonder sturing van bovenaf de Randstad in een notedop.

De aanleg van de Rijnlandroute die oost met west moet verbinden toont de onmacht. In plaats van een logische verbinding tussen de kust en de snelweg A4 kiest de route de weg van de minste (politieke) weerstand. Infrastructuur als een op zichzelf staand probleem wat, bij afwezigheid van de Rijksoverheid, opgelost dient te worden door een Provincie zonder plan, geflankeerd door machteloze gemeentebesturen. Eindstand is een ruimtelijk onverklaarbare optelsom van stukken asfalt die zigzaggend de toch al volle regio verder in verwarring brengt. De eens zo succesvolle en spreekwoordelijke Nederlandse planningskracht is hier verworden tot een zwalkende oefening en is gereduceerd tot de zielloze deeloplossing van een verkeerskundig probleem. Zonde, want het geheel van wonen, werken, recreëren en verplaatsen kan immers zo veel meer zijn dan de som der delen. Zeker in de Leidse regio die onder druk staat maar waar zoveel bijzondere kwaliteiten bij elkaar komen.

Deze kleine studie wil laten zien wat er aan de hand is en hoeveel impact de keuze van de Rijnlandroute heeft op de regio. Het probeert een breder perspectief te schetsen waarin de regio een voorbeeldfunctie kan hebben voor de Randstad als geheel. Dat kan door infrastructuur te ontdoen van zijn negatieve imago. Door met wegen verbanden te leggen, bij voorkeur soepel en aantrekkelijk en passend bij het karakter van de omgeving.