

QUICKSCAN

In het stedenbouwkundig ontwerp voor de Zuidas is geen visie op de straat te bekennen. Dat betoogt stedenbouwkundige Henk Harzema. 'De straat' is volgens Harzema een plek van grote verbindende betekenis. Maar deze betekenis wordt in Nederland veronachtzaamd doordat wegen bijvoorbeeld te kort zijn. Als kersverse lector aan de Amsterdamse Academie van Bouwkunst leert Harzema zijn studenten herkennen hoe mensen en ruimtes zich tot elkaar verhouden.



Overtoom (Amsterdam) is een goed voorbeeld van een straat die de stad met het buitengebied verbindt, maar ook een plek op zich is.



Lector Design in Urbanism Henk Hartzema:

'De straten in Nederland zijn veel te kort'

Architect en stedenbouwkundig ingenieur Henk Hartzema is door de Academie van Bouwkunst in Amsterdam benoemd tot lector Design in Urbanism. Een gloednieuw lectoraat, waarin Hartzema de kans krijgt om zijn theorieën over de straat in de praktijk te toetsen met verschillende studenten en docenten. In het internationale project Streetworks, patterns in urbanity onderzoekt hij de komende twee jaar de functie van de straat in de Europese steden Amsterdam, Brussel, Edinburgh, Helsinki, Porto en Zagreb.

door Mieke Naus
fotografie Roelof Pot

'Het probleem is dat wegen niet als uitgangspunt worden genomen bij het maken van stedenbouwkundige plannen', zegt Hartzema. 'Er heerst een aangeleerde aversie tegen verkeerstechnische aspecten. In het buitenland is dat vaak anders. Daar zijn ze beperkter in het maken van stedenbouwkundige plannen; er is meer

aandacht voor de wegen. Niet zelden beperkt de planvorming zich zelfs tot het ontwerpen van de straat. In Nederland plannen we in de regel alles, maar gek genoeg vergeten we de straat. Kijk bijvoorbeeld eens naar de Zuidas in Amsterdam: daar is een prachtig plan voor gemaakt, maar in heel het ontwerp is geen visie op de straat

te bekennen. Dat is toch te gek voor woorden. Er is totaal geen ruimtelijke structuur bedacht, er is niet beslist of er een tram doorheen moet lopen, of misschien een gracht. Het ontwerp bestond alleen uit bouwvelden en toen ik dat zag, brak mijn klomp. Ten noorden van de Zuidas was het Berlage die juist eerst de profielen ont- >>



FACTS & FIGURES

- >> Henk Hartzema (41)
- >> Opgeleid aan de TU in Delft
- >> Tot 2002 partner in West 8 landscape architects & urban planners
- >> Ook vormde hij samen met Edzo Bindels, Ruurd Gietema en 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.

'De structuur van de wegen bepaalt het beeld van onze omgeving.'

REACTIE

Albert Koolma:

Werken aan herkenbaarheid van de lange lijnen

'Den Haag is een stad van lange lijnen, zoals de Laan van Meerdervoort en de Scheveningseweg. In toenemende mate hebben we moeite om die structuur in stand te houden. Bussluizen, afsluitingen, eenrichtingsverkeer en afbuigende tramlijnen helpen niet om de stad te snappen. Voor de continuïteit van de lange lijnen maken we daarom gebruik van groenstructuren, fietspaden en bestrating. En we zoeken naar herkenbare eenheden daarin. Haaks op de kust missen we de link met het "buitengebied". Zwarte infrastructuur en de losgeplande vinexwijken Ypenburg en Leidschenveen maken dat het bijzonder ingewikkeld is lijnen door te trekken. Maar in de uitwerking van de Structuurvisie Wereldstad aan Zee, in dit geval A4/Vlietzone, komen we er gelukkig wel aan toe om lijnen door te trekken. Al vraagt het een lange adem.'

Albert Koolma is Hoofd Visie en Ontwerp Openbare Ruimte bij de gemeente Den Haag

wierp, ten zuiden was het Van Eesteren die ook de collectieve ruimtes in zijn ontwerp meenam. In de Zuidas zelf is dat volledig achterwege gebleven. Er is nog steeds niet besloten hoe de Zuidas aan de stad komt te liggen.' Volgens Hartzema is er dan ook een sterke hand nodig om een openbare ruimte maken. 'In de straat komt alles samen, het is de stad in beweging en in stilstand. Het is een ruimte voor alles en iedereen en daarin moet je keuzes maken, anders wordt het een wezenloze plek waar niet of niemand bij betrokken is. Voor die keuzes heb je autoriteit nodig.'

Hartzema ging zich verder in het onderwerp 'de straat' verdiepen en las onder meer over Napoleon, die de eerste doorgaande wegen in Nederland heeft aangelegd.

'Gek genoeg blijkt Nederland

het enige land te zijn dat Napoleons wegen heeft opgeheven. Er zijn nog wat restanten in het zuiden van het land: de Boschdijk van Eindhoven naar Den Bosch en de Napoleonseweg vanuit het zuiden naar Venlo, en ook elders zijn fragmenten terug te vinden. Het gevolg van het weghalen van die doorgaande, secundaire wegen door heel het land is dat een compleet netwerk ontbreekt. Dat je bijvoorbeeld niet meer rechtstreeks van Den Haag naar Haarlem kunt zonder de snelweg te nemen, waar je vervolgens niets van de stedelijke omgeving meekrijgt. Vergelijk dat eens met Frankrijk. Veel Nederlanders kiezen op reis juist voor de Routes Nationales in plaats van de Péages en krijgen het Franse leven erbij cadeau. De structuur van de wegen bepaalt het beeld van

onze omgeving. De wegen in Nederland zijn, met name in woongebieden, heel erg kort en vormen een ondoorgrondelijk netwerk. Het lijkt wel of we niet verbonden willen zijn met elkaar. In onze Nederlandse optiek is dat normaal, maar het is niet normaal. Korte wegen zitten in onze cultuur, het is de cultuur van ontkoppelen en afstand houden.'

Hartzema laat in zijn boek 'Space Making, Ruimte voor de Randstad' een afbeelding zien van de Randstad, uitgebeeld in alle stedenbouwkundige plannen die er zijn. De kaart laat een gebied vol met losstaande rode blokjes zien. Klein, groot, langwerpig en vierkant. Heel veel blokjes waar steden zijn en slechts enkele in het Groene Hart.

'De kaart laat goed zien dat er in beginsel geen verbinding bestaat tussen de verschillende ontwerpen. Zo wordt het natuurlijk nooit een stelsel. De Randstad blijft op die manier een verzameling van zelfstandige projecten in plaats van één grote stad, en dat willen we blijikbaar. We willen denken in blokjes, dat is zekerder en overzichtelijk. Het wegensstelsel is echter de clou om de Randstad door te ontwikkelen. De Randstad lijkt vol maar is de leegste metropool ter wereld.

We zouden een voorbeeld kunnen nemen aan New York. Daar zijn de straten recht en kun je bovendien heel gemakkelijk de stad uit. Vanaf het Empire State Building rijd je zo zes blokken om uit te komen bij de doorgaande Henry Hudson River Parkway die het landschap van upstate New York de stad binnenhaalt. In

de Randstad daarentegen zijn er geen doorgaande wegen die van de centra van steden naar het buitengebied gaan. Ik zie wel een weg voor me van de Ring van Amsterdam naar buiten, dwars door het Groene Hart naar Rotterdam. Een weg met een doel, een eindbestemming, en onderweg uitzicht op het mooie Nederlandse polderlandschap met molens, koeien en kerktorens. Mensen begrijpen dan al rijdend of fietsend waar ze zich bevinden. Komend vanuit het buitenland ligt Amsterdam ineens in het landschap in plaats van achterin de Randstad.'

Wat betekenen al deze theorieën voor het straatbeeld in de steden zelf?

'Het wegennet is hét ruimtelijk communicatiemiddel bij uitstek en dat wordt verstoord als we de wegen gebruiken als middel om te scheiden. We zouden ze meer moeten integreren met het landschap en met de stad zelf. Een voorbeeld: in de jaren zeventig werd besloten om Rotterdam-Zuid een opknapbeurt te geven, grootschalige stadsvernieuwing. Dat werd onder meer gedaan door de verkeersstromen op de Oranjeboomstraat terug te dringen. Want, heel simpel, verkeer betekent een bedreiging voor de rust van de bewoners. Om de 50 meter werd een drempel gelegd, om de auto's te weren. Het gevolg: door het gebrek aan klandizie gingen de winkels aan de straat failliet en werd de wijk nóg armer. Als je dat vergelijkt met bijvoorbeeld de Overtoom in Amsterdam, waar de straat op alle manieren onderdeel is van het netwerk, zie je het ver-

schil. De Overtoom is een van de meest florerende straten van de stad, én heel herkenbaar voor Amsterdam.'

Wat gaan de studenten leren tijdens Streetworks?

'Dat het niet gaat om het goed of fout ontwerpen, maar om het besef dat je als ontwerper iedere keer weer ingrijpt in de wijze waarop mensen en ruimtes zich tot elkaar verhouden. Dit gebeurt zowel met het ontwerp van de lange lijnen als de wijze waarop gebouwen aan de straat staan en waarmee de toegankelijkheid vorm krijgt. Om de straat tot een concreet onderzoekstraject te maken, gaan we beginnen met een wandeling langs de lange lijnen van Amsterdam. Denk bij-

voorbeeld aan de Overtoom, de Haarlemmerstraat en de Wibautstraat. De studenten gaan samen met tien kunstenaars beschrijven wat ze zien, hoe die wegen zijn opgebouwd. Vervolgens wordt tijdens het project naar diezelfde lange lijnen in de steden Brussel, Edinburgh, Helsinki, Porto en Zagreb gekeken en een vergelijking gemaakt. Op die manier hoop ik dat we erachter komen dat de betekenis van de stadsstraat in de lineaire ruimte ook anders kan zijn dan wat wij normaal vinden en dat er een discussie op gang wordt gebracht.'

REACTIE

Cora van der Zwam:

Doorgaande, lange lijnen maken dat een stad beter te begrijpen is

'Met Henk Hartzema verbaas ik me regelmatig over het ontbreken van een samenhangende visie op het ontwerp, gebruik en beheer van de buitenruimte en het onvermogen om keuzes te maken. Er zijn helaas vele plekken aan te wijzen waar compromissen hebben geleid tot diffuse en onduidelijke straatruimten, met als uiterste consequentie de genoemde "wezenloze" plekken die mensen mijden. Doorgaande, lange lijnen maken dat een stad beter te begrijpen is en dragen dus bij aan oriëntatie en duidelijkheid. In het "Handboek Veilig Ontwerp en Beheer", waar ik medeauteur van ben, spelen we hierop in. Mensen horen als gebruikers van de ruimte centraal te staan. Ik zou het jammer vinden als de straat vooral als verkeerskundige route en verbinding wordt beschouwd. Juist de interactie met de straat als verblijfsplek leidt tot een interessante, prettige en veilige beleving en een menselijke schaal. En daar gaat het uiteindelijk om.'

Cora van der Zwam is strategisch adviseur bij Plan terra