



Delft University of Technology

Atlas ABC

de Hoog, C.M.

Publication date

2009

Document Version

Final published version

Citation (APA)

de Hoog, C. M. (2009). *Atlas ABC*. Delft University of Technology.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*This work is downloaded from Delft University of Technology.
For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to a maximum of 10.*

ATLAS ABC



Intreerede

prof. ir. C.M. de Hoog

Colofon

ISBN: 978 90 5269 371 2

Productie:
Linda de Vos

Vormgeving:
Koen van Tienen

Drukwerk:
Edauw + Johannissen, Den Haag

Tekeningen:
Karres en Brands (p. 4)
Laura Hakvoort (p. 8,12,14,15)
H+N+S (p. 13)

Faculteit Bouwkunde, afdeling Stedebouw

Delft, juni 2009

Atlas ABC

Intreerede

Uitgesproken op 18 maart 2009 ter gelegenheid van de aanvaarding van het ambt van hoogleraar Stedebouwkundig Ontwerpen – Stad en Regio aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft

door Prof. Ir. C.M. de Hoog

Atlas ABC

Mijnheer de Rector Magnificus, leden van het College van Bestuur, collegae hoogleraren en andere leden van de universitaire gemeenschap, zeer gewaardeerde toehoorders,

Dames en heren,

Het is een groot voorrecht om hier te staan als hoogleraar Stedebouwkundig Ontwerpen – Stad en Regio. Ik treed daarmee in de voetsporen van illustere voorgangers. 60 jaar geleden werd aan de faculteit Bouwkunde de studierichting Stedebouw ingesteld. De eerste hoogleraar stedebouwkundig ontwerpen was Cornelis van Eesteren. Net als van Eesteren heb ik ervaring opgedaan in Amsterdam, de beste leerschool die er is. Tijdens deze rede zullen van Eesteren en Amsterdam dan ook nog een flink aantal keren de revue passeren.

Ik heb hier eerder gestaan, tijdens één van de Cameretten-festivals in de jaren '70; niet als cabaretier, maar als toneelmeester. Tussen de acts paste ik het decor aan. Het Delftse publiek gold als hard en meedogenloos. En inderdaad gebeurde, waar ik bang voor was: mijn favoriete groep werd 'weggeklast', zoals dat heette. Ik hoop dat U vandaag Uw milde kant wilt tonen.

Van Rudy Uytenhaak heb ik geleerd dat, als je hier in Delft voor een beperkte tijd als praktijkhoogleraar komt, het goed is om je een concreet doel te stellen. Hij produceerde een fraai boek *'Steden vol ruimte, kwaliteiten van dichtheid'*. Ook voor mij biedt werken op Bouwkunde de mogelijkheid om, veel meer dan in de dagelijkse praktijk mogelijk is, gericht onderzoek te doen en te reflecteren op de praktijk. In drie jaar kan ik een paar dingen goed uitzoeken. Mijn intrede gaat dan ook vooral over het onderzoek dat ik binnen de leerstoel doe.

De titel van mijn rede is *'Atlas ABC'* en kent drie onderdelen: als eerste wil ik ingaan op het fenomeen Atlas in ons vak, vervolgens schets ik U de achtergrond van de Atlas die ik graag wil maken, tot slot ga ik in op een voorbeeld van ontwerpend onderzoek van wat ik aanduid als Nieuwe Metropolitan Programme's, 'bouwstenen voor de metropool'.



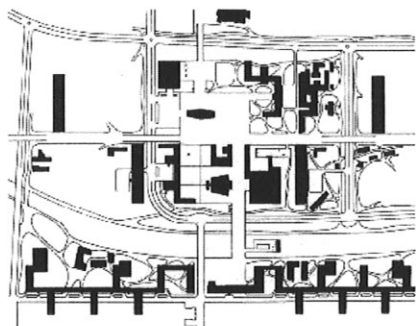
1. Atlas

In 1570 publiceerde de Vlaamse cartograaf Abraham Ortelius een boek met kaarten. Vijftien jaar later noemde Gerard Mercator zijn kaartenboek voor het eerst 'Atlas', met als ondertitel 'Kosmografische overwegingen over de schepping van de wereld en de vorm van het geschapene'.¹

Atlas staat wel model voor de intellectueel, die gebukt gaat onder de wereld en niet meer kan handelen. Dat is een volstrekt verkeerd beeld. Atlassen leggen voor mij de wereld juist open. Ik kreeg mijn eerste atlas uit de boedel van mijn grootvader, toen ik een jaar of tien was. Dat was een fascinerende, historische atlas. Als tiener bladerde ik er regelmatig doorheen – mede aangemoedigd door een enthousiaste geschiedenisleraar op de middelbare school – en verbaasde me over kaarten die een beeld gaven van de verspreiding van talen of van de veldtochten van Frederik Hendrik.

Het begrip Atlas kwam terug toen ik hier eind jaren '70 als student-assistent werkte bij Rein Geurtsen. Hij wijdde me in in het vak en ik ben hem daar tot op de dag van vandaag zeer dankbaar voor. Rein Geurtsen introduceerde het begrip 'stadsontwerp' in Nederland als een kritische positie ten opzichte van de op dat moment gangbare praktijk van de stedenbouw. Tegenover de stedenbouwkundige, die gewapend met planologische kengetallen de opgave uitsorteert en vervolgens de verschillende programmaonderdelen in een groot gebaar in een ontwerp integreert, plaatste hij de stadsontwerper als vormgever van de stedelijke ruimte, met specifieke vaardigheden en bagage.² Tot die bagage behoort in ieder geval een gedegen kennis van de ontwikkeling van de stad en van de ontwerptraditie.

In het debat in de jaren '70 over de inzetten van het stadsontwerp vertegenwoordigde Muratori de strenge Italiaanse school.³ Het handhaven van de kwaliteiten van de bestaande stad plaatste hij tegenover de Modernistische benadering, die na de Tweede Wereldoorlog gemeengoed werd. Moderne architecten en stedenbouwkundigen beschouwden de historische stad als een achterhaald fenomeen, dat zo snel mogelijk plaats zou moeten maken voor een frisse, nieuwe stad, toegesneden op hedendaagse behoeften. Colin Rowe demonstreerde die twee benaderingen aan de hand van twee kaarten: de plattegrond van het stadscentrum van Parma en het vernieuwingsplan voor St. Dié van Le Corbusier. De historische stad versus de moderne stad.⁴



Dit is natuurlijk een karikatuur. Zeker, veel fraaie stadsgezichten, ook in Nederland, zijn in de jaren '60 en '70 aangetast; hele stukken stad onterecht gesloopt. Toen ik in 1975 stage ging lopen bij de actiegroep Nieuwmarkt in Amsterdam, werd ik daar honend ontvangen als vertegenwoordiger van een vak, dat de weg volledig kwijt was. U weet ook wat er inmiddels is gebeurd met de Bijlmer, de gedroomde Moderne stad.

Toch wringt er wat. Twee aspecten spelen daarbij een rol. Allereerst beschouw ik het modernisme niet als een gesloten en eenduidige ideologie, die in zijn geheel verwerpelijk is. Ik ben als supervisor betrokken bij de vernieuwing van de buurt Jeruzalem in Amsterdam. Het is een wederopbouwversie van vooroorlogse tuindorpen, zoals Betondorp even verderop in de Watergraafsmeer, en is ontworpen door Merkelbach in samenwerking met Van Eesteren en Mulder van de dienst. Mien Ruys en Aldo van Eyck tekenden voor de inrichting van de nieuw ontwikkelde binnenhoven. Tegenover het gesloten beeld van Betondorp plaatsten zij een groene en open structuur. Ze hanteerden nieuwe materialen en constructiemethoden. Het project straalt een en al optimisme uit. Het is een

bijzonder stuk stad, waard om te behouden. Sylvia Karres en Arie van der Neut maken nu een plan waarin die kwaliteiten verder gebracht worden. Modernisten hebben dus ook hele mooie plannen gemaakt!

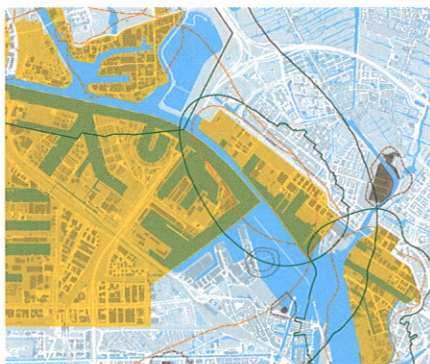


Andersom zijn de historische stad van Muratori en Rowe, maar ook de Nieuwmarkt, de Pijp en al die andere buurten, waar voor het behoud in de jaren '70 werd gestreden, geen natuurfenomenen; ze zijn net zo goed ontworpen. De Franse architect Philippe Panerai publiceerde eind jaren '70 studies van de Franse bastidesteden en van de stad Versailles.⁵ Hij liet zien welke plantypes gehanteerd zijn, welke uitvindingen gedaan zijn en hoe de stad het product is van een hele reeks bewerkingen; bewerkingen van de oorspronkelijke situatie en van achtereenvolgende ontwerpen. Dat was een enorme eye-opener!

Onze stadsontwerptraditie, hier in Holland, gaat terug tot de 16^{de} en 17^{de} eeuw, toen landmeters en vestingbouwers zich bezig gingen houden met de stadsuitleg. Bovendien is ook de situatie – het landschap – hier geen vast gegeven. Holland is geconstrueerd en nog steeds in beweging. Ook de Hollandse stad is daarom geen natuurfenomeen, ingebed in ambachtelijke vanzelfsprekendheden. De stad is object van ontwerp en daarmee van debat en meningsvorming.

Wat we eind jaren '70 'Stads morfologisch onderzoek' gingen noemen, kan helpen om de stad beter te begrijpen. Het levert inzicht op in de geschiedenis en dynamiek van een gebied, het laat zien hoe er aan ontworpen is en wat kwaliteiten en missers zijn. Daarmee biedt het een kader. Het maakt het ontwerpers mogelijk een standpunt in te nemen en zich expliciet te verhouden tot de situatie en de ontwerptraditie.

Toen ik samen met Rein Geurtsen en Kees Thielen in 1982 een analyse van Dordrecht maakte, was er maar één begrip waarmee we het product van dat stads morfologisch onderzoek goed aan konden duiden: Atlas.



Stadsontwerper – stadsverkenner

De laatste Atlas waar ik aan gewerkt heb is de 'Atlas Haven-Stad'.⁶ Het was twee jaar geleden de beginstap voor een volgende ronde in de ontwikkeling van de IJ-oeveren, richting Zaanstad.

Anders dan de stadsmorfologische atlassen, zoals ik U die net schetste, is de Atlas Haven-Stad een breed onderzoek. Het onderzoek beperkt zich niet tot de vorm van het havengebied.

Het is 'survey' en 'mapping' in de letterlijke betekenis: het in kaart brengen van een totaal nieuwe wereld: met graanelevatoren, kolendomes, all-weather terminals en olietanks. Maar behalve deze ruimtelijke fenomenen komen in de atlas ook aspecten aan de orde als de ontwikkeling van het overslagvolume, de situering van 1^{ste} en 2^{de} lijn bedrijvigheid, natte en droge terreinen, toegevoegde waarde, ruimteproductiviteit, grondeigendom, waterdiepten, verkeersintensiteiten, hindercontouren, bodemvervuiling,

leidingentracés, natuurkwaliteiten en zowaar een klein beetje cultuurhistorie. Het enige stadsmorfologische onderdeel is een vergelijking van de ontwikkeling en de ruimtelijke opzet van de Amsterdamse haven met die van onze concurrenten Le Havre, Antwerpen, Rotterdam en Hamburg. Ook havens zijn ontworpen.

Maar dit stadsmorfologische deelonderzoek is niet het belangrijkste. In de atlas zijn juist allerlei onderzoeksresultaten samengebracht. Hoe complexer onze opgaves zijn en hoe meer partijen er bij betrokken zijn, des te belangrijker het is om informatie op een toegankelijke manier vast te leggen, als gemeenschappelijke basis voor vervolgstappen.

Een belangrijke verandering in de vakuitoefening in de laatste decennia hangt hier mee samen. Lange tijd heeft in de stedenbouw het begrip 'plan' centraal gestaan: van verkavelingsplannen en bestemmingsplannen tot structuurplannen en regionale plannen. Er is zelfs een tijd sprake geweest van een nationaal plan. En net als met een bouwplan of een vakantieplan was het idee dat dit plan vervolgens uitgevoerd zou worden. Plannen bieden een handelingsperspectief: zo gaan we het doen. Van een 'plannen-land' is Nederland de afgelopen decennia echter een 'projecten'-land geworden.

In een project ligt de nadruk op beheersing in tijd, in reikwijdte, in geld. Het lukt nog niet altijd even goed, maar projecten zijn het voertuig om iets voor elkaar te krijgen. De stedenbouwkundige levert hiervoor het ontwerp – de stedenbouwkundige werd zo stadsontwerper, hij geeft het project vorm en materialiseert en detailleert het. Hij weet alles van duurzame materialen, van ruimtewerking van gebouwen en beplanting en weet handig te opereren als het gaat om kosten en om het overtuigen van opdrachtgevers.

Naast deze stadsontwerper is in mijn idee in de laatste decennia een tweede type stedenbouwkundige ontstaan. Deze werkt juist in het voortraject van projecten en richt zich op het verkennen en verbeelden van mogelijke toekomst, op het ontwikkelen van perspectieven.

Ik duid dit type stedenbouwkundige aan als stadsverkennen, als urban explorer.

Als eenmaal het besluit genomen is om van een mogelijke ontwikkeling een project te maken, dan verdwijnt de stadsverkennen van het toneel om plaats te maken voor de stadsontwerper.

Het werk van de stadsverkennen lijkt op het eerste gezicht veel op dat van de stadsplanner. Het verschilt ervan door de inzet van het ontwerpen. Planners gebruiken taal, ontwerpers gebruiken kaarten, tekeningen en maquettes. In het ontwerpen ontstaan nieuwe combinaties van stedelijke elementen en ruimtes, nieuwe samenhangen die een beeld geven van

een mogelijke toekomst; van hoe een buurt, een stad of een regio zich zou kunnen ontwikkelen. Kaarten, tekeningen en maquettes zijn in de afgelopen decennia uitstekende communicatiemiddelen gebleken in het maatschappelijke debat over de toekomst van de stad.

Het werk van de stadsverkenner is overtuigender en consistentere naarmate het beter aansluit bij maatschappelijke, economische en technische ontwikkelingen en de keuzes die daarbij gemaakt moeten worden. Bij het onderzoeken van een duurzame toekomst van een havengebied moet de stadsverkenner dus de transportsector induiken; moet hij zich een beeld vormen van ontwikkelingen in die sector en van de ruimtelijk-economische context, waarin transport plaats vindt.

Meer dan de stadsontwerper, die vooral vormgever is, moet de stadsverkenner vertrouwd zijn met onderzoek, met de grotere schaal en een langere tijdshorizon; hij moet een heldere betooglijn kunnen ontwikkelen en zijn voorstellen kunnen verbinden met maatschappelijke posities. Bij de faculteit Industrieel Ontwerpen hier op de TU noemen ze hun afstudeerders 'Academische ontwerpers'. Dat begrip duidt ook goed de meerwaarde en het specifieke van de Delftse stedenbouwopleiding aan: behalve voor stadsontwerper word je hier ook opgeleid voor stadsverkenner.

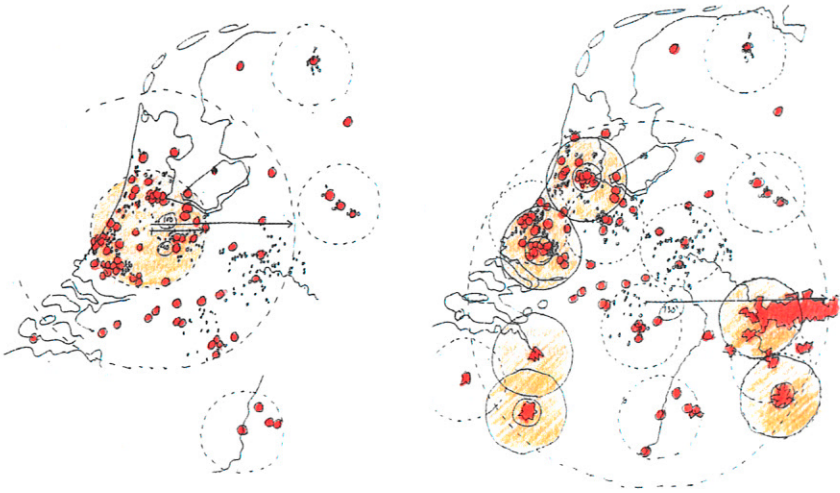
2. Atlas ABC

Deel twee. U begrijpt dat ik een nieuwe atlas wil maken: *Atlas ABC*.

Wat is nu toch dat *ABC*? Tien jaar geleden is in Nederland onder leiding van Dirk Frieling Het Metropolitane Debat gevoerd. De gelijknamige stichting legde de basis voor de oprichting van de Vereniging Deltametropool. Binnen de Stichting HMD vormde ik met Dirk Sijmons en San Verschuuren de werkgroep Herontwerp. We vergeleken 30 plannen voor Nederland op hun ontwerpinzetten, systematiseerden de zg. 'lagenbenadering' en schreven het rapport Laagland.

We concludeerden, ik citeer:

Binnen de zich razendsnel ontwikkelende economische verhoudingen in Europa is het concept van de Randstad met vleugels of corridors slechts één van de denkbare toekomstmodellen. Als de passerpunt verplaatst wordt van Zwammerdam naar Son en Breugel liggen binnen een wat ruimere straal niet alleen zes van de zeven grote stedelijke regio's van Nederland, maar ook het Ruhrgebied en Keulen, Vlaanderen en Brussel en de conurbatie van Lille en Roubaix. In het opnieuw vormgeven van de samenhangen in deze verstedelijkte delta ligt de ontwerpogave voor de volgende eeuw.



Met een paar schetsen illustreerden we de noodzaak van deze switch: de Randstad met de passerpunt in Zwammerdam, versus de verstedelijkte delta, met de passerpunt in Son en Breugel.

In navolging van Daan Zandbelt – één van mijn medewerkers in de leerstoel – stel ik voor om voor dit Laagland de aanduiding *ABC* te gebruiken, naar de drie grootste steden: Amsterdam-Brussels-Cologne.

De ontwikkeling en de mogelijke toekomst van dit gebied wil ik graag verkennen, met de nadruk op het verhelderen van de positie van Amsterdam en de Randstad.



Megaregio ABC

ABC is een 'megaregio' met afhankelijk van de begrenzing 40 tot 60 miljoen inwoners. Qua economische kracht staat ABC op de 4^{de} plaats in de wereld, achter Greater Tokyo, Boswash rond New York en de megaregio Chicago-Pittsburgh.⁷

De ligging van Nederland en de Randstad in deze megaregio is een belangrijke verklaring voor onze welvaart. ABC is de afzetmarkt dichtbij huis van onze producten. Noordrijn-Westfalen is onze belangrijkste handelspartner en dat geldt ook andersom. België volgt daarop. Onze hubs bedienen de megaregio; of het nu gaat om de goederenhub in de haven van Rotterdam, om de personenhub op Schiphol of de informatiehub in het grootste internetknooppunt ter wereld in de Amsterdamse Watergraafsmeer.

ABC kent een interessante geschiedenis en ruimtelijke vorm. Het is een extreem gespreide megaregio. Het is een verstedelijkte delta, een bottom-up samenleving.

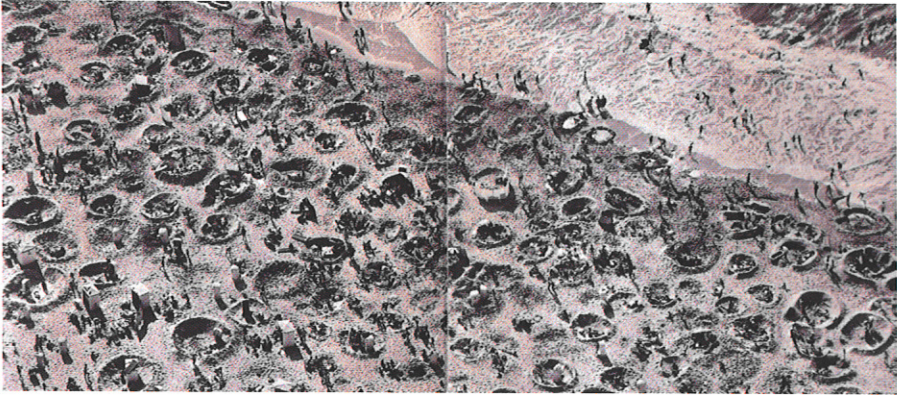
De stedenzwerm van de Lage Landen vormde al vroeg de verbinding tussen de economieën van de Oostzee en de Middellandse Zee, met een prominente positie van de Hanzesteden langs de rivieren en later van steden als Brugge, Antwerpen en Amsterdam. Braudel heeft laten zien hoe deze steden uitgroeiden tot de centra van de 16^{de} en 17^{de} eeuwse wereldeconomie.⁸

Vanaf het begin van de 19^{de} eeuw legde de winning van kolen en staal vervolgens de basis voor de ontwikkeling van een industriële economie van ongekennde omvang. Het accent lag hierbij niet op het vlakke deel van de delta, maar op de hellingen naar het achterland. Daar konden gemakkelijk kolen en ijzererts gewonnen worden. Op de kaart zie je een band van mijnsteden ontstaan van Noord-Frankrijk, via Wallonië en Zuid-Limburg naar het Ruhrgebied. In Duitsland leidde de industrialisatie tot een complete volksverhuizing. In de 19^{de} en het begin van de 20^{ste} eeuw vestigden zich miljoenen mensen vanuit het achterland in het Ruhrgebied.

Binnen ABC ontstond zo een contrast tussen de stedenzwerm in het vlakke land van de delta en de mijn- en industriesteden op de steilrand.

Het naoorlogse *Wirtschaftswunder* en de winning van olie en gas gaven ABC in de jaren '50 en '60 van de twintigste eeuw opnieuw een impuls. In het kielzog van het productieapparaat op de natuurlijke steilrand ontwikkelde ook de stedenzwerm van de Lage Landen zich koortsachtig, deels als toegangspoort tot het productieapparaat – de havens van Amsterdam,

Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge –, deels met specifieke producten in nichemarkten zoals scheepsbouw, olieraffinage, levensmiddelen, elektronica en agribusiness.



De kust kreeg bovendien een compleet nieuw profiel als hét recreatiegebied van de nieuwe miljoenenstad. Treffend geïllustreerd met deze verzameling kuilen aan het strand: Noordwijk 1958.

Maar wat is dit beeld ongelooflijk gedateerd en ouderwets! 50 jaar later leven we in een totaal andere wereld. Dan gaat het niet om kitesurfen en loungen op het strand maar om een veel breder transformatieproces.

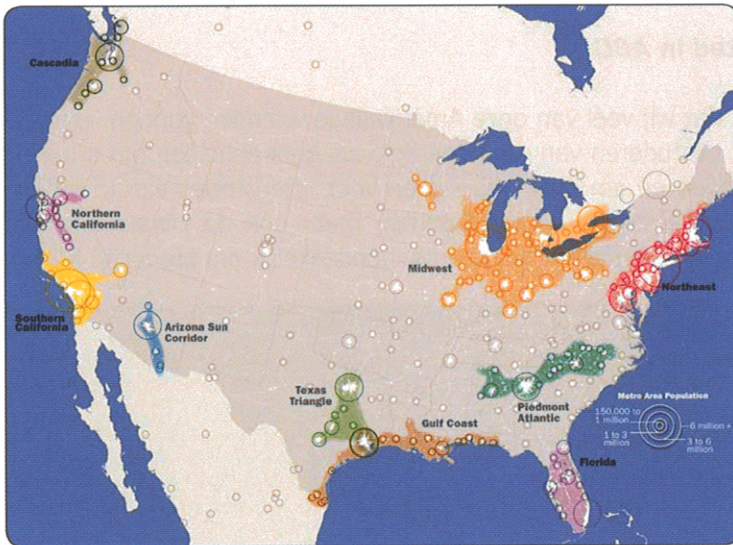
De sluiting van de laatste kolenmijnen in Nederlands Limburg in 1974 (Oranje-Nassau I Heerlen), in het Ruhrgebied in 1986 (Schachtanlage XII Essen) en in Wallonië en Belgisch Limburg in 1992 (Zolder) markeert het einde van het industriële tijdperk. Mondialisering en technologisering, maar ook de reorganisaties van de 19de eeuwse natiestaten, plaatsten ABC vanaf het begin van de jaren '90 voor compleet nieuwe opgaven. Het productieapparaat is totaal getransformeerd. Kolen en staal zijn vervangen door chemie en kennis. Traditioneel beschermde nationale markten, zoals de energiemarkt, worden in hoog tempo geïntegreerd. PC's en Internet braken door. Brussel werd de hoofdstad van een uitgebreid Europa met open binnengrenzen, met vrij verkeer van kapitaal, personen, goederen en informatie. Na de val van de Muur verhuisde het Duitse regeringsapparaat van Bonn naar Berlijn. We zwermen over de hele wereld uit voor vakanties. Prijsvechters maakten stedentrips razend populair. Vergrijzing en krimp van de bevolking dienden zich aan.

Inmiddels schudt de economie op zijn grondvesten, dient zich opnieuw massawerkloosheid aan en vragen we ons af of er uitwegen zijn.

Megaregio's, een nieuwe planningsopgave

U heeft ongetwijfeld de verkiezingen in de Verenigde Staten gevolgd en de recente discussie over het mega-investeringsprogramma van de regering Obama: 700 miljard dollar.

Dit investeringsprogramma is een rechtstreeks uitvloeisel van de discussies in de Verenigde Staten rond de wenselijke ruimtelijk-economische structuur van verstedelijkte gebieden in het project *America 2050*.⁹ Dit project is een aantal jaar geleden geïnitieerd door Robbert Yaro, de directeur van de Regional Plan Association en hoogleraar aan Pennstate University in Philadelphia. Het richtte zich op de toekomst van verstedelijkte gebieden zoals 'the Northeast' – de als megaregio aangeduide stedengroep van Boston tot Washington aan de oostkust van de VS. In de VS zijn tien van deze megaregio's onderscheiden. Per megaregio is het *America 2050*-debat gevoerd.



In die discussies draaide het in eerste instantie vooral om 'smart growth'. Concentratie van bebouwing rond openbaar vervoer zou moeten voorkomen dat verdergaande *urban sprawl* optreedt en landschappelijke kwaliteiten aangetast worden. In de kustregio's werd ook het beheersen van de effecten van klimaatverandering een belangrijk issue. Daarbij ging het niet alleen om de fysieke dreiging zoals in New Orleans en Florida, maar

ook om de aantasting van bijzondere ecologische waarden in de estuaria. De megaregio-schaal is ook nadrukkelijk aan de orde als het gaat om het verbeteren van de verbindingen binnen de megaregio's, tussen de samenstellende stedelijke gebieden. De Japanse 'kogeltrein' Shinkansen en het Europese net van hogesnelheidslijnen worden hierbij vaak als referentie gebruikt.

In de verkiezingscampagnes in 2008 voor de verkiezing van een nieuwe president en van leden van het Congres zijn deze thema's uitgebreid aan de orde gesteld, vooral door de Democraten. Uiteindelijk is het omvangrijke investeringsprogramma gelanceerd voor de aanleg van nieuwe en de verbetering van bestaande infrastructuur: van kustverdediging, bruggen en waterbekkens tot windenergie, metronetwerken en highspeed-shuttles.

Met een verwijzing naar het grote kanalenproject, dat geïnitieerd werd in 1808, en naar het plan voor de eerste *Interstate-highways* uit 1908 werd voorgesteld om in 2008 opnieuw een stap te zetten, nu met de ontwikkeling van megaregio's. Onlangs is het voorstel aangenomen.

Randstad in ABC

Ik denk dat wij veel van onze Amerikaanse vrienden kunnen leren. Ook hier kan het bestuderen van de megaregio als geheel helpen om ontwikkelingen te begrijpen en om onze voorstellen voor interventies aan te scherpen. De economische structuurveranderingen, maar ook de klimaatverandering en de energieproblematiek, maken het noodzakelijk om breder te kijken.



Water en klimaat

Daarbij gaat het allereerst om het water en de klimaatverandering. Hoe houden we droge voeten in de delta? Door het werk in het Kwaliteitsteam Ruimte voor de Rivier heb ik kennis gemaakt met de dynamiek in het riviersysteem en met de noodzaak ons voor te bereiden op enorme rivierafvoeren.¹⁰ Dit is een bedreiging maar ook een enorme kans om de vorm en betekenis van het rivierenlandschap en onze riviersteden te vernieuwen. De Deltacommissie heeft duidelijk gemaakt dat het hierbij ook om de kust, de zuidwestelijke delta en het IJsselmeergebied gaat.¹¹ De toekomst van de Randstad is daardoor direct verbonden met de manier, waarop we de waterproblematiek in onze flanken oplossen.

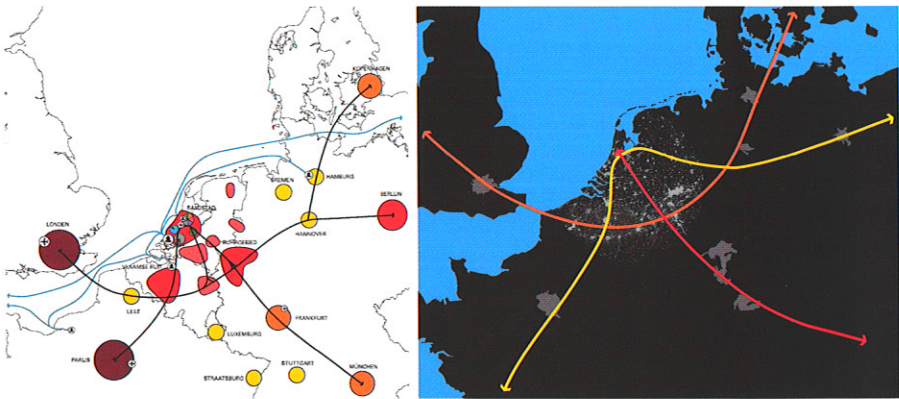
We moeten ons daarom niet blind staren op het Groene Hart, maar juist kijken naar vernieuwing in de flanken, bijvoorbeeld rond de kust. Wat gebeurt er met onze badplaatsen als de kust anderhalve kilometer verbreed wordt zoals de deltagcommissie heeft voorgesteld? Gaan we anderhalve kilometer met de boldekar door het zand lopen? Daar heb ik slechte herinneringen aan!

In een afstudeeratelier rond de kust kijken we nu naar duurzame ontwikkelingsmogelijkheden van badplaatsen als Katwijk en Zandvoort. Rond de zomer studeren de eerste studenten daar op af.



Netwerken

Vervolgens is het goed om ook de laag van de netwerken opnieuw te bestuderen. Sinds de jaren '80 kennen wij een mainportstrategie in het beleid voor de Randstad. Rotterdam is de grootste haven in ABC, Schiphol de grootste luchthaven. ABC met Vlaanderen en het Ruhrgebied vormt het catchmentarea van Schiphol. Als alles mee zit gaat binnenkort de HSL-Zuid rijden en kun je een stuk sneller naar Brussel vanaf Schiphol. Merkwaaardig genoeg is het project voor de aanleg van een HSL-Oost enige jaren geleden stilgelegd. In de regeringsnota Randstad 2040 wordt voor het eerst weer naar de ontwikkeling van het netwerk gekeken en wordt voorgesteld nieuwe snelle lijnen naar het Ruhrgebied en naar Eindhoven en Maastricht te openen.¹²



Die lijn naar het Ruhrgebied moet er komen, maar dan nog liggen we aan het eind. Verlenging van de HSL-Zuid naar het noorden blijft wat mij betreft dan ook een goed plan. Eerst naar Almere en Lelystad, waardoor het mogelijk wordt Almere aan te takken en Lelystad Airport als satelliet van Schiphol te ontwikkelen. Dan verder door – niet naar Groningen, maar naar Twente, Hannover, Berlijn en Moskou. De Randstad en Amsterdam liggen dan veel steviger in het internationale netwerk.

In Frankrijk wordt bovendien geëxperimenteerd met goederenvervoer op het TGV-net, bijvoorbeeld met een posttrein. In Engeland worden bovendien nieuwe commuterverbindingen geopend met de Eurostar van Ebbsfleet, Folkestone, Ashford en Stratford naar het centrum van Londen: shuttles. Die rijden niet vier keer per dag, maar vier keer per uur. Hier ligt een enorme kans om ook de dagelijkse optochten van forensen en vrachtverkeer op het niveau van ABC opnieuw in elkaar te zetten. Ik hoop dat het lukt om samen met de Vereniging Deltametropool het Deltanet verder te ontwikkelen.

In Engeland vormen de Olympische Spelen van 2012 de motor voor vernieuwing van het snelle treinennetwerk. Daarom is ook Amsterdam 2028 een goed idee. Ik kijk uit naar de hockeyfinale Nederland-Duitsland!

Centra

Binnen ABC bestaat geen eenduidig centrum. Volgens de analyses van het gezaghebbende tijdschrift *Forbes* waren 22 van de tweehonderd grootste ondernemingen in de wereld in 2007 gevestigd in ABC.¹³ Elf ondernemingen hebben hun hoofdkantoor in de Randstad, zes in de regio Amsterdam, een in Rotterdam en vier in Den Haag. Noordrijn-Westfalen telt acht ondernemingen uit de lijst, waarvan een in Keulen, drie in Düsseldorf, twee in Bonn en twee in een meer landelijke setting. België kent drie vestigingen van hoofdkantoren uit de lijst, eveneens gespreid. Sterke spreiding dus.

Brussel en Amsterdam hebben de sterkste internationale oriëntatie. Brussel heeft een uitgesproken profiel als EU-hoofdstad en zetel van de NAVO. Wat betreft Amsterdam spelen de financiële sector en de hoogwaardige zakelijke diensten een rol, maar Amsterdam is niet het New York van ABC. Amsterdam is vooral een creatieve stad en dé stad van ontmoeting en uitwisseling.

Allerlei groepen voelden zich in de afgelopen decennia aangetrokken door de stad: jongeren en studenten, die zich ontwikkelden tot nieuwe stedelingen, net afgestudeerden uit andere universiteitssteden, een bont gezelschap immigranten uit westerse én niet-westerse landen, shoppers uit de regio, dagjesmensen, buitenlandse toeristen, congresgangers en evenementenbezoekers. Binnen ABC kent de stad het grootste aantal hotelovernachtingen en het grootste aantal internationale congressen van niet-overheidsorganisaties.¹⁴



Deze kaarten komen uit 'Nieuwe ritmes van de stad', een boek over het gebruik van de stad, dat ik samen met Rick Vermeulen schreef.¹⁵ Op de cover de Uitmarkt. Net als bij de Gay Pride viert de *community* van theatermakers jaarlijks een feestje en nodigt daar anderen bij uit. Een ijzersterke formule.

Bezoekers hebben het karakter van de stad in de laatste decennia radicaal veranderd. Tellen we iedereen die de stad in 2007 gebruikte bij elkaar op dan zijn er 8 miljoen Amsterdammers. Daarbij rekenen we van de Nederlandse bezoekers alleen die mensen mee die de stad meerdere malen per jaar bezochten en van de buitenlandse toeristen diegenen die op herhalingsbezoek kwamen. Deze 8 miljoen Amsterdammers vormen een waaier van *communities* en maken van de stad het kerngebied van de Hollandse metropool en een levendig knooppunt in wereldomspannende netwerken.

Asymmetrie

Zo beschouwd wordt het tijd om af te stappen van de dwingende symmetrie in de Randstad. Auke van der Woud heeft laten zien hoe in het nationale ruimtelijk beleid sinds de negentiende eeuw steeds is uitgegaan van symmetrie in de verhouding van Amsterdam en Rotterdam: beide steden kregen een kanaal naar zee en snelle achterlandverbindingen, beide huisvesten een mainport en een metronet.¹⁶ Kreeg Rotterdam een dure brug, dan kreeg Amsterdam een langere tunnel.

Dirk Frieling introduceerde het concept van de Deltametropool en pleitte voor een sterkere samenhang van de grote steden in het gebied tussen Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg.¹⁷ Joost Schrijnen stelde vervolgens dat die metropool gedragen wordt door twee stadsregio's. Het Daily Urban System van de Noord- en de Zuidvleugel met een straal van 30 kilometer beslaat ook de beide flanken: Almere en de Drechtsteden.¹⁸

Mijn hypothese gaat hier op door.

Amsterdam functioneert steeds meer als het centrum van de Hollandse metropool, niet zozeer in het dagelijks gebruik – in forensenstromen –, maar vooral in wekelijkse, maandelijkse en jaarlijkse ritmes – in bezoekersstromen. Deze rol van de stad gaan we de komende jaren verder uitbouwen.

En Rotterdam? Rotterdam heeft nu vooral een plek in goederenstromen. De toegevoegde waarde van de doorvoer van containers en kolen is niet hoog. De Rotterdamse economie staat er daarom minder goed voor dan de Amsterdamse. Dat verplicht tot gericht beleid.

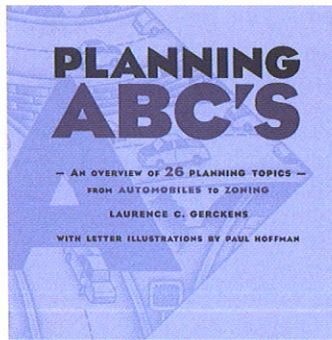
Ik zie drie kansen. Allereerst rond energie. We moeten ons voorbereiden op een post-fossiele economie. Kunnen de honderden hectares kolenbergen en olieopslag een nieuwe functie krijgen voor de opwekking en de opslag van nieuwe energie?

De Zuidvleugel van de Randstad lijkt mij ook de plek voor het Rungis van *ABC* met het Westland om de hoek. Kunnen we een afslag Bleiswijk maken van de HSL, zodat we de tomaten en de kipfilet snel in het Ruhrgebied kunnen brengen?

Tot slot vormt natuurlijk ook de uitbouw van het techniekcluster van de TU, TNO, Deltares en de hogescholen een enorme kans voor de Zuidvleugel.



De Atlas *ABC* kan inzicht geven in de plaats van Nederland, de Randstad en de grote steden in de megaregio *ABC*, in relaties, dynamiek en kansen. Het is superinteressant om te zien hoeveel kledingwinkels er in Amsterdam, Antwerpen en Düsseldorf zijn, waar de gasverdeelstations zitten en wat de verwachte hoogwaters zullen zijn. Samenwerking met velen is daarvoor nodig, te beginnen met onze zusteruniversiteiten in Dortmund en Leuven. Ik hoop dat de Atlas *ABC* – net als de Atlas van mijn opa – een nieuwe wereld openlegt.



3. ABC – Bouwstenen voor de metropool

Dit brengt mij bij het derde deel: ABC, 'Bouwstenen voor de metropool'.

Mijn stelling is dat we in het regionaal ontwerpen een cruciale stap moeten maken. In de vorige eeuw richtten ontwerpers en planners zich vooral op de groei en expansie van de steden. 'Het grote aantal' stond daarbij centraal: in de jaren '60 was dat bijvoorbeeld de groei van de bevolking tot 20 miljoen Nederlanders in het jaar 2000, in de VINEX-periode ging het om de bouw van één miljoen woningen. In de hele 20^{ste} eeuw is stedenbouw ook bijna synoniem met woningbouw en volkshuisvesting. Dat begon al met Berlage, die in 1909 instemmend de Duitse theoreticus Brinckmann aanhaalde: "*To build a city means to create space with housing material*".¹⁹ Daar moeten we mijns inziens radicaal mee breken.

Sinds de verzelfstandiging van woningcorporaties en het afschaffen van veel subsidies is de invloed van de overheid op de volkshuisvesting flink afgenomen. Bevolkingsgroei maakt bovendien plaats voor bevolkingskrimp en in die regio's waar nog sprake is van groei is het veel verstandiger te stoppen met nieuwe uitbreidingen en in te zetten op intensivering van de bestaande stad, op het combineren van functies en op transformatie van slecht benutte stukken stad. We zijn in Nederland heel slordig geweest in ons ruimtegebruik en moeten zuinig zijn op ons landschap en de resterende open ruimte.

Voor de ontwikkeling van de Hollandse metropool gaat het in het verlengde hiervan niet langer om kwantiteit, maar eerder om kwaliteit, niet om het grote aantal, maar om al die stedelijke elementen, waar we er in Nederland maar 1, 2, 5 of misschien 10 van hebben: Afvalverbrandingsinstallaties, Badplaatsen, Congrescentra, Datacentrales, Evenemententerreinen, Foodcentra. Een heel alfabet tot en met Veilingen, Windmolenparken,

IJsbanen en Zeehavens aan toe: 'Bouwstenen voor de metropool' wil ik deze stedelijke elementen noemen.

Mijn voorstel is om door de schalen heen ontwerponderzoek te doen naar de vernieuwings-mogelijkheden van deze stedelijke elementen. Daarbij gaat het me niet alleen om de situering van deze bouwstenen, maar ook om hun kwaliteit en karakter. Daar draait het immers om als we de attractiviteit van de Hollandse metropool willen verbeteren.

In de komende jaren kunnen we niet het hele alfabet afwerken, maar we kunnen wel met een paar van deze bouwstenen experimenteren. We zijn in de leerstoel in samenwerking met de gemeente Amsterdam gestart met ontwerpend onderzoek naar nieuwe concepten voor een groot nieuw congres- en beurscentrum in de stad en voor nieuwe evenemententerreinen.

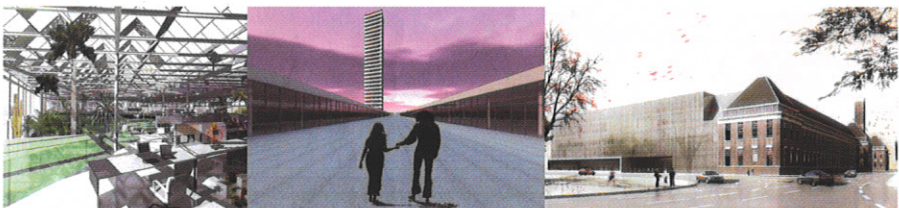
Een heel voor de hand liggende bouwsteen is ook de toekomst van de Nederlandse campussen; zij zijn cruciaal voor de positie van Nederland in de kenniseconomie. Daar wil ik deze rede mee besluiten.

Campussen

Onze faculteit is hard getroffen door de brand van vorig jaar mei. Het gebouw, waarin we volwassen werden, is er niet meer. Sinds december zitten we gelukkig weer bij elkaar in het oude hoofdgebouw van de TU, een prima oplossing!

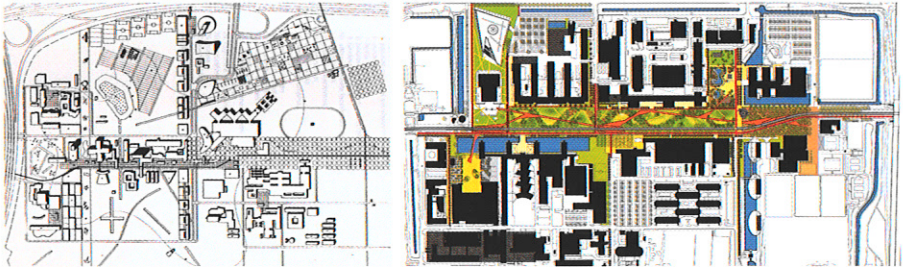
Afgelopen weekend zijn in het NAI in Rotterdam de resultaten gepresenteerd van de ideeënprijsvraag voor een nieuw gebouw voor Bouwkunde. De jury heeft niet één plan als winnaar aangewezen, maar drie, voor verschillende locaties.²⁰

Het oude gebouw was een combinatie van laagbouw en hoogbouw. Veel prijsvraaginzendingen voor de oude locatie borduren door op dit thema. De enorme kas kreeg de eerste prijs. De tweede eerste prijswinnaar situeert Bouwkunde verdiept in het Mekelpark. De derde eerste prijs ging naar het voorstel voor hergebruik van het hoofdgebouw; van de tijdelijke locatie van Bouwkunde zou het de definitieve kunnen worden.

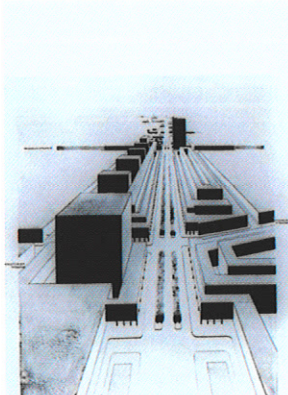
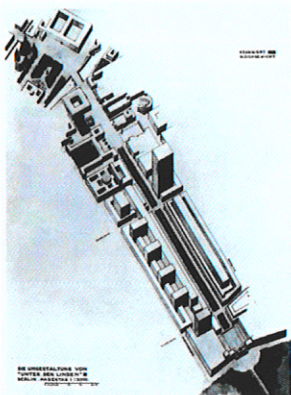


Door de prijzen zo te verdelen week de jury af van de opgave. Zij wierp daarmee de vraag op of Bouwkunde wel op de goede plek lag en of de TU-campus wel goed in elkaar zit.

Die laatste vraag geldt voor veel universiteitscampussen uit de jaren '60. Ook in Eindhoven, Amsterdam en Tilburg verbouwen de universiteiten hun campussen, op zoek naar een vriendelijker en uitnodigender omgeving om te studeren en onderzoek te doen. Utrecht is het verst gevorderd met spraakmakende architectuur, met menging van functies en een mooie centrale ruimte.²¹



Hier voor de deur is het Mekelpark in uitvoering, ontworpen door Francien Houben van Mecanoo architecten. De auto's zijn er inmiddels uit, de paden aangelegd en het gras is ingezaaid. Het plan refereert aan het klassieke beeld van de universiteitscampus met gebouwen rond een park – de Campus Green. Daar zijn prachtige voorbeelden van, vooral in de Verenigde Staten. Toch lijkt het me de vraag of het zo zal lukken om van de TU-campus een aangename omgeving te maken.



Het plan voor de TU-campus stamt al uit de jaren '50 en is onder andere ontworpen door Van Eesteren. Toen hij er aan werkte zal hij ongetwijfeld gedacht hebben aan zijn inzending voor de prijsvraag voor Unter den Linden in Berlijn uit 1923.²² De brede allee van het Sloteland naar de Brandenburger Tor werd in dit ontwerp radicaal gemoderniseerd. Naast de gehandhaafde klassieke gebouwen – de Humboldt Universiteit, de Opera en de Staatsbibliotheek – situeerde hij nieuwe gebouwen: een lange streep, daartegenover juist een ritmisch gebouw en één hoge. De bomenlaan en de arcades met winkels aan weerszijde smeedden de allee aan elkaar. Het motto van de inzending is 'Gleichgewicht' – Balans.

Het is frappant om te zien hoezeer de compositie van de TU-wijk overeenkomt met de prijsvraaginzending: lange en ritmische gebouwen rond een brede allee met één hoog accent in het midden: Electro. De TU-wijk moest niet een klassieke parkcampus worden, maar een stadscampus. Er zijn twee belangrijke verschillen tussen de situatie in Delft en het prijsvraagontwerp: hier geen wandellaan, maar parkeerterreinen, hier ook geen arcades met voorzieningen, maar ongenaakbare gebouwen. Natuurkunde heeft één voordeur. Zo ontstaat nooit een levendige stadscampus.

Als kritiek op de ongenaakbare gebouwen trokken Van de Broek en Bakema in hun ontwerp voor Bouwkunde de stad het gebouw in. De begane grond werd een openbare binnenstraat. Door de excentrische situering van de entrees en de gracht sloot het gebouw niet vanzelfsprekend aan op zijn omgeving. Het oude Bouwkunde-gebouw werd zo een wereld op zichzelf. Dat kunnen we nu beter doen!

Parallel aan de prijsvraag zijn onder leiding van Hans de Jonge denktankbijeenkomsten gehouden.²³ Daar zijn allerlei aspecten, die van belang zijn voor het nieuwe Bouwkunde, fundamenteel aan de orde geweest: kiezen we voor afzonderlijke of gecombineerde faculteiten of voor clusters van faculteiten en verwante R&D-instellingen? Hoe gaan we om met het ondersteunende programma van studentenwoningen, bioscoop, sport, winkels, kinderopvang en startende bedrijven? Met verplaatsing, ontsluiting en communicatie (lopen, fietsen, tram, internet). Welk campusconcept sluit het beste aan op de ambities: de traditionele parkcampus of de meer geïntegreerde stadscampus? Wat zijn aansprekende voorbeelden?

In feite is dit het werkprogramma, dat in de komende jaren bij iedere 'Bouwsteen voor de metropool' aan de orde zal komen: hoe zit het programma in elkaar, hoe liggen ze in netwerken, wat zijn relevante ruimtelijke concepten, wat kunnen we leren van voorbeelden van elders?

Daarnaast zal van iedere bouwsteen de betekenis voor de metropool scherp gemaakt moeten worden. Dan gaat het om werkgelegenheid, bezoekersaantallen en toegevoegde waarde, maar ook om attractiviteit en uitstraling. Ik verwacht dat als we vervolgens relaties bestuderen – functionele ketens en ruimtelijke samenhangen – er langzaam een beeld ontstaat van strategische interventies, van een generatie nieuwe sleutelprojecten voor de ontwikkeling van de Hollandse metropool.

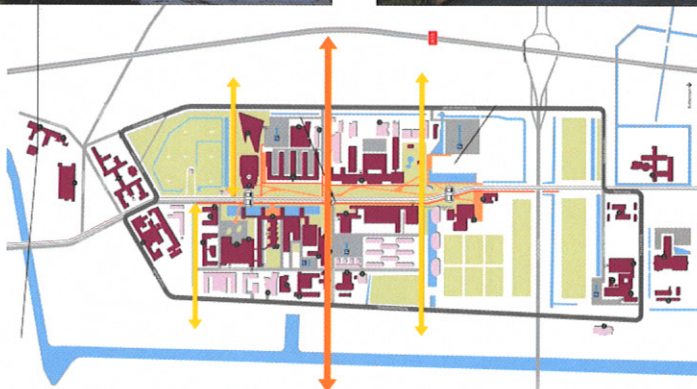
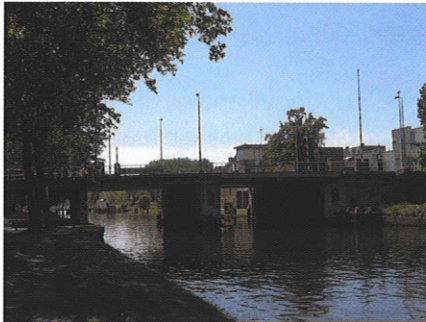


De verdere ontwikkeling van de Delftse campus zou zo'n sleutelproject kunnen zijn.

In dat kader is het verstandig om nog een keer goed naar Berlijn te kijken. Unter den Linden is opgespannen tussen de Dom en Tiergarten, heel betekenisvolle elementen in de stad. En wat een mooi contrast tussen de stad en het parkbos, met de Brandenburger Tor en de Rijksdag als overgang! Als je dit ziet ligt er nog een fikse opgave om het verschil tussen het centrale deel van de TU-campus en het zuidelijk deel manifester te maken. Ook de verbinding met de stad kan veel beter. Ik begrijp dat de Sebastiaansbrug vernieuwd moet worden; dan moet-ie natuurlijk naar beneden, niet langer die enorme barrière naar de oude stad! En wat te denken van de Schieoever en de A13. Daar zou de TU toch een gezicht moeten hebben!

Het belangrijkste is misschien wel dat Unter den Linden onderdeel is van een weefsel van gebouwen en straten. Daarmee is de allee verankerd in

de stad. Een cruciale rol speelt een element in de dwarsrichting, precies bij de door Van Eesteren voorgestelde hoogbouw; zeg maar bij Electro: Friedrichstrasse. Om een echte stadscampus te worden zouden we in Delft veel meer dwarsroutes moeten maken en één zo'n Friedrichstrasse: een levendige stadstraat, die de campus over de Schie verbindt met de Voorhof en onder de A13 door met Delfgauw. Misschien niet met warenhuizen, maar dan toch zeker met een paar café's, kinderopvang, fitness, een supermarkt en een bloemenwinkel.



En Bouwkunde? Het hoofdgebouw is een mooie schakel van de campus met de stad, maar de beste plek is natuurlijk op het kruispunt van Unter den Linden en Friedrichstrasse!

Dankwoord

Tot besluit van deze rede wil ik graag een paar mensen bedanken.

Allereerst het College van Bestuur voor mijn benoeming en mijn collega's in de sectie Stedebouwkundig Ontwerpen Henco Bekkering en Han Meyer. Zij zorgden voor een plezierige ontvangst. Daan Zandbelt maakte me wegwijs in onderwijs- en onderzoeksland. Verena Balz hielp bij het op poten zetten van het onderzoek voor de komende jaren. Mijn studenten in de afstudeerstudio Urban Landscapes zorgden ondanks de diaspora na de brand voor continuïteit en inspirerend debat. Daar was het me om begonnen.

Ik heb met veel mensen gewerkt, op de TU, in Villanova, in De Hoog Ontwerp en Onderzoek, bij DRO Amsterdam, in het Kwaliteitsteam Ruimte voor de Rivier, in het Atelier Zuidplas. Zonder jullie was dit niet gelukt. Dat geldt ook voor mijn extended family, met de harde kern van mijn eigen ABC: Engelen, Calle en Samira. Een intreerede en een boek tegelijk was wat veel, maar jullie hebben je er doorheen geslagen. Ik ben trots op jullie.

Ik heb gezegd.

- ¹ Oorspronkelijke titel: '*Atlas - Cosmographicae Meditationes de Fabrica Mundi et Fabrica Figura*'. Er bestaan verschillen van inzicht over de vraag of Mercator nu echt de eerste was die het begrip Atlas gebruikte of Antonio Lafreri, een cartograaf uit Rome, die rond 1570 startte met het uitgeven van bundels kaarten en daar ook de naam Atlas voor gebruikte.
- ² Rein Geurtsen: *Locatie Delft Zuidpoort, stadsmorfologische atlas* (TU-Delft, Delft 1988).
- ³ Saverio Muratori: *Studi per una operante storia urbana di Venezia* (Rome 1959).
- ⁴ Colin Rowe, Fred Koetter: *Collage City* (MIT-press, Cambridge Massachusetts 1978).
- ⁵ Jean Castex, Patrick Celeste, Philippe Panerai: *Lecture d'une ville - Versailles* (Editions du Moniteur, Paris 1980); Divorne F., Gendre B., Panerai Ph.: *Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn - essai sur la régularité* (AAM, Brussel 1985).
- ⁶ *Atlas Haven-Stad* (Dienst Ruimtelijke Ordening, Havenbedrijf Amsterdam, Amsterdam 2008).
- ⁷ Richard Florida, Tim Gulden, Charlotte Mellander: *The Rise of the Megaregion* (University of Toronto 2007).
- ⁸ Fernand Braudel: *Kanttekeningen bij 'Civilisation matérielle et capitalisme'* (vertaald door Jos van Beeck, in: Te Elfder Ure 31, jaargang 26-2, SUN, Nijmegen 1982).
- ⁹ Petra Todorovic: *Megaregions, the Building Blocks of a National Infrastructure Plan* (Regional Plan Association, New York 2008).
- ¹⁰ Zie www.ruimtevoorderivier.nl
- ¹¹ Deltacommissie: *Samen werken met water – een land dat leeft bouwt aan zijn toekomst* (Den Haag 2008).
- ¹² *Structuurvisie Randstad 2040* (Ministerie van VROM, Den Haag 2008).
- ¹³ *Forbes 2000 World Biggest Companies* (april 2008).
- ¹⁴ Amsterdam Toerisme en Congres Bureau: *Amsterdam Bezoekersprofiel, Bezoekersonderzoek Amsterdam 2008* (ATCB, Amsterdam 2008). International Congress and Convention Association: Statistics report 2006. *The international Association Meetings Market* (ICCA, Amsterdam 2007).
- ¹⁵ Maurits de Hoog, Rick Vermeulen: *Nieuwe ritmes van de stad, metropoolvorming in Amsterdam* (Thoth, Bussum 2009).
- ¹⁶ Auke van der Woud: *Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland* (Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam 2006).
- ¹⁷ Dirk Frieling e.a.: *Het Metropolitane Debat* (Thoth, Bussum 1998).
- ¹⁸ Joost Schrijnen: *Land en Stad, creatie van een opgave* (TU-Delft, Delft 2005).
- ¹⁹ Berlage citeerde Brinckmann's *Platz und Monument* in zijn 'Stedebouw'-lezingen in Delft en Dusseldorf in 1909. Zie Vincent van Rossem: *Berlage and the Culture of City Planning*, in: Sergio Polano ed.: *Hendrik Petrus Berlage Complete Works* (Rizzoli, New York 1988).
- ²⁰ *Jury Report Ideas competition 'Building for Bouwkunde'* (TU-Delft, Delft 2009).
- ²¹ De transformatie van de Utrechtse Uithof startte op basis van het door Art Zaaijer in samenwerking met O.M.A. ontworpen *Masterplan Uithof 2000* (Rotterdam 1986).
- ²² Cornelis van Eesteren: prijsvraagontwerp voor de reorganisatie van Unter den Linden in Berlijn, 1925, 1^{ste} prijs.
- ²³ *Future Faculty*, verslag denktank bouwkunde (TU-Delft, Delft 2009).

