

5x5: Projecten voor de Hollandse stad

Henk Engel*

Als opmaat voor *5x5 – Projects for the Dutch City* worden in deze uitgave van OverHolland stadanalyses gepresenteerd van de stationsgebieden in de vijf kleinere historische steden van Randstad Holland: Haarlem, Leiden, Delft, Gouda en Dordrecht. *5x5* beoogt door middel van *Research by Design* de samenhang te onderzoeken tussen architectonische interventies en stedelijke transformaties. Het onderzoeksproject omvat twee delen. In het eerste deel zijn analyses gemaakt van de verschillende locaties en is in eerste aanzet de probleemstelling geformuleerd voor het ontwerp-onderzoek. Deze aflevering van OverHolland vormt de afsluiting van dit deel van het onderzoek. In het tweede deel zullen door 5 architectenteams ontwerpen worden gemaakt voor de 5 stationsgebieden. De resultaten daarvan zullen worden gepubliceerd in 2008.

‘Ontwerpend Onderzoek’ is een aantal jaren geleden door de faculteit Bouwkunde van de TU Delft op de onderzoeksagenda geplaatst. Het beoogt het ontwerpen als wetenschappelijke activiteit te profileren. Het bestuur van de TU Delft heeft het belang daarvan ingezien en ‘Ontwerpend Onderzoek’ erkend als een van de speerpunten van het onderzoek aan de TU. De TU is een instelling voor wetenschappelijk onderwijs en onderzoek, maar is daarbij in de eerste plaats gericht op de opleiding van ontwerpers. Dit geldt niet alleen voor de faculteit Bouwkunde, maar ook voor de andere faculteiten. Het is daarom van belang een modus te vinden die het ‘ontwerp’ als resultaat van wetenschappelijk onderzoek doet gelden. Het promotieonderzoek zou daardoor aanzienlijk verbreed kunnen worden en het zou een nieuw kader bieden voor het aanstellen van docenten en onderzoekers met een sterke oriëntatie op de praktijk van het ontwerpen. Voor de opleiding van ontwerpers zijn deze docenten en onderzoekers nu eenmaal cruciaal. Vanuit dit perspectief heeft het bestuur van de TU Delft met de erkenning van ‘Ontwerpend Onderzoek’ de faculteit Bouwkunde niet slechts het voordeel van de

twijfel gegund, maar een voortrekkersrol toebedeeld voor de hele TU.

In heel algemene zin zijn voor het ontwerpen als wetenschappelijke activiteit drie criteria opgesteld: ‘1) het ontwerp moet een oplossing bieden voor een klasse van problemen, 2) denkwijze en regels die in het proces worden gehanteerd moeten zijn vastgelegd, 3) het ontwerp moet nieuwe kennis of alternatieve vaardigheden voortbrengen of laten zien hoe bestaande kennis en vaardigheden kunnen worden ingezet om nieuwe, unieke ontwerpen te genereren.’¹ Voor de verschillende disciplines zullen deze criteria moeten worden gespecificeerd op grond van het theoretisch kader en de verificatiemethoden die in het betreffende vak geldig zijn.

Hier gaat het om architectonisch onderzoek waarin voor stadsanalyse en architectonisch ontwerpen een en dezelfde beschrijvings- en interpretatiemethode wordt gehanteerd, namelijk die van het typologisch en morfologisch onderzoek van stedelijke ruimten en bebouwingsvormen. Naast het ‘sociaal-economische survey’, dat een belangrijk instrument is van ruimtelijke ordening en omvattende stedenbouwkundige planvorming, richt het typomorfologisch stadsonderzoek zich in het bijzonder op de beschrijving en interpretatie van veranderend stedelijk grondgebruik en de concrete vormveranderingen van steden. Deze vorm van onderzoek probeert vooral instrumenten te ontwikkelen voor het ‘ontwerpen op de middenschaal’: een projectgerichte benadering waarin de architectonische component van beslissende betekenis is.²

Als object van onderzoek zijn de stationsgebieden in twee opzichten interessant. Ten eerste vormen de aanleg van de spoorwegen en de bouw van stations een belangrijk moment in de ontwikkeling van de steden. Ze stonden aan het begin van een nieuwe periode van verstedelijking. Het treinverkeer maakte voor iedereen manifest dat de nieuwe tijd verbonden is met een sprong in de technologische ontwikkeling die ruimtelijke be-

*
De kaarten bij dit artikel zijn vervaardigd door Olivier van der Bogt, Otto Diesfeldt en Iskandar Pané. Dit geldt ook voor de bewerkingen van de kadastrale, topgrafische en Bonnekaarten verderop in dit nummer. Deze kaarten zijn afgedrukt op schaal 1:12.500.

¹
Leen van Duin, geciteerd in: VSNU, *Architecture, Building and Planning. Quality Assessment of Research*. Utrecht 1998, p. 31.

²
François Claessens, Endry van Velzen, ‘De actualiteit van het stedelijk project’, in: *OverHolland 4*, 2007.

trekkingen in een ander verband brengt. Reistijden werden korter. Lokale beslotenheid werd opengemaakt. Terwijl de oude vestingwerken rond de steden werden ontmanteld, introduceerde het treinverkeer nieuwe artefacten in de periferie: spoordijken en viaducten. De stationsgebouwen waren 'monumenten' van een nieuwe territoriale orde. Met hun pleinen vormden de stations ten opzichte van de historische stadscentra nieuwe brandpunten van stedelijke ontwikkeling.³ Dit complex van nieuwe ontwikkelingen stelt het typologische en morfologische stadsonderzoek voor een aantal pertinente vragen, vooral als daarin de verdere ontwikkeling van de stadsuitbreidingen en de herstructurering van de historische binnensteden worden betrokken. Dat brengt ons op het tweede punt dat het onderzoek van de stationsgebieden op dit moment interessant maakt: de actuele architectonische vragen met betrekking tot de herstructurering van deze gebieden.

Algemeen kader: Randstad Holland

In de eerdere uitgaven van *OverHolland* is in grote lijnen het algemene kader van dit onderzoek uiteengezet. Hierin zijn de belangrijkste resultaten van recent historisch geografisch en stadshistorisch onderzoek verwerkt. In de cahiers 2 en 3 heeft Reinout Rutte een schets gegeven van de ontwikkeling van de steden in Nederland.⁴ Voor het laatste deel van zijn studie is een overzicht gemaakt dat met behulp van groeikaarten op gelijke schaal de groei van een groot aantal steden grafisch afleesbaar maakt. Voor het project 5x5 zijn hieruit de steden in het gebied van de huidige Randstad Holland gelicht en aangevuld met groeikaarten van Den Haag, Dordrecht en Utrecht. Dit overzicht van de negen belangrijkste historische steden van de Randstad toont hun ongelijktijdige ontwikkeling tot 1700 (zie afb. 001, p. 37). De omvang van deze steden aan het begin van de achttiende eeuw is ruim een eeuw later, na een lange periode van economische stagnatie en ontstedelijking, vrijwel ongewijzigd en vormt het uitgangspunt voor de moderne stedelijke expansie die in de tweede helft van de negentiende eeuw een aanvang nam en tot op heden, weliswaar in steeds geringere mate, voortduurt.

Het vergelijkend overzicht van de ontwikkeling van de negen belangrijkste historische steden laat zien dat het uitgangspunt van de moderne expansie voor de verschillende steden heel verschillend van aard was. In 'Randstad Holland in kaart' is deze ongelijktijdige ontwikkeling inzichtelijk gemaakt aan de hand van bevolkingscijfers.⁵ Uit de tabellen komt duidelijk naar voren dat het netwerk van steden dat in de late Middeleeuwen

gevormd is en het uitgangspunt vormt voor de ontwikkeling van de huidige Randstad Holland, in de zestiende en zeventiende eeuw een ingrijpende structuurverandering heeft ondergaan. Het polycentrische stedensysteem van de late Middeleeuwen werd toen omgevormd tot een hiërarchisch stedensysteem met Amsterdam als veruit de grootste stad en dominant economisch centrum.

Tijdens de economische stagnatie en ontstedelijking van de achttiende en begin negentiende eeuw vond opnieuw een belangrijke structuurverandering plaats en werd de basis gelegd van de huidige hiërarchie van steden in de Randstad Holland. Amsterdam wist zich in die periode qua bevolkingsomvang redelijk te handhaven, terwijl Den Haag als regeringscentrum gestaag doorgroeiende en Rotterdam in de eerste helft van de negentiende eeuw zich begint te ontwikkelen tot de belangrijkste havenstad voor de doorvoer van goederen naar Duitsland. Utrecht, de grootste stad uit de late Middeleeuwen, komt in deze periode weer bovendrijven, maar vooral omdat de twee grote industriesteden van de zeventiende eeuw, Leiden en Haarlem, in bevolkingsaantal meer dan gehalveerd werden. Ook de twee kleinere steden Delft en Gouda ondergingen dit lot. Zij werden in bevolkingsaantal bijna gehalveerd. De omvang van de bevolking van Dordrecht bleef vrijwel ongewijzigd. Het stadssysteem met vier grote steden aan de top blijft vervolgens gedurende de moderne expansie gehandhaafd, waarbij echter de onderlinge verschillen in omvang van de vier grote steden aanzienlijk kleiner werden en het verschil met de vijf kleinere steden juist groter. Tegelijkertijd kregen deze kleinere historische steden gezelschap van vijftien andere middelgrote steden.

Wat maakt deze vijf kleinere historische steden in de Randstad dan toch zo uniek, dat speciaal daaraan een onderzoeksproject wordt gewijd. Daar zijn verschillende redenen voor. Allereerst moet worden opgemerkt dat met betrekking tot de Randstad in de afgelopen decennia de aandacht exclusief gericht is geweest op de vier grote steden. Sinds vanaf het eind van de jaren tachtig het beleid van de rijksoverheid er niet langer op gericht is de tendensen tot metropoolvorming in de Randstad te pacificeren, maar juist te benutten in de globale concurrentieslag, is alle aandacht geconcentreerd op de economische potenties van de grote steden en de mainport-functies van de luchthaven Schiphol en de zeehaven van Rotterdam. De eventuele potenties die de middelgrote steden in dit opzicht zouden kunnen hebben, blijven buiten beeld. In vakkringen is men gebiologeerd door de ongebreidelde ontwikkeling van de Aziatische metropolen. Komen de middelgrote

3

Roberto Cavallo, 'Railway station: monument versus multiuse terminal. The case of Amsterdam Central Station', in: *OverHolland 4*, 2007. In deze uitgave van *OverHolland*: Roberto Cavallo, 'De spoorweg en de Nederlandse stad' en 'Spoorzone Haarlem', die beide deel uitmaken van het promotieonderzoek dat onlangs is gepubliceerd: *Railway Space in the Urban Context: an Architectural Approach*. IUAV, Venetië 2007.

4

Reinout Rutte, 'Landschap vol steden. Over het ontstaan van de Nederlandse steden en hun plattegronden van de elfde tot de vijftiende eeuw', in: *OverHolland 2*, 2005, pp. 72-90, en 'Groei en krimp in de Hollandse stad. Stadsuitbreidingen, stedenbouw en ontstedelijking in Holland van de veertiende tot de negentiende eeuw', in: *OverHolland 3*, 2006, pp. 25-55.

5

Henk Engel, 'Randstad Holland in kaart', in: *OverHolland 2*, 2005, pp. 38-39.

steden al ter sprake dan toch vooral de nieuwe steden: Zoetermeer, Hoofddorp, Almere, Nieuwegein. Zij bieden een onbekommerd milieu voor bedrijfsvestigingen.

Hiermee raken we aan hetgeen de kleinere historische steden in de Randstad zo uniek maakt en tegelijkertijd problematisch. Ze bezitten een relatief grote historische, in het bijzonder middel-eeuwse kern. De reden daarvan is, dat ze in de eerste bloei van de Hollandse steden lange tijd groter en belangrijker waren dan Amsterdam en Rotterdam, om over 's Gravenhage maar te zwijgen. Dordrecht was als zeehaven lange tijd de grootste stad van het Graafschap Holland en na Utrecht de tweede grote stad in het gebied van de huidige Randstad. Haarlem, Delft en Leiden waren toen belangrijke nijverheidssteden. Gouda behoorde met Amsterdam en Rotterdam tot de jongste Hollandse steden en was aanvankelijk de belangrijkste van deze drie. Gouda had een strategische positie in de noord-zuidverbinding in het Graafschap Holland via de vaarroute 'binnen duinen'. Een belangrijke bron van inkomsten waren tolgeden, maar de stad wist een marktfunctie en met wisselend succes belangrijke vormen van nijverheid aan haar positie in de vaarroute te verbinden. In de zestiende eeuw rees Amsterdam naar de top en overvleugelde het alle andere steden, inclusief Utrecht. Rotterdam had toen nog geen rol van betekenis. In de Staten van Holland waren de zes belangrijkste Hollandse steden vertegenwoordigd. Dat waren: Amsterdam, Haarlem, Delft, Leiden, Dordrecht en Gouda.

De vijf kleinere historische steden in de Randstad hebben de eer hoeders te zijn van een belangrijk deel van het architectonisch en stedenbouwkundig erfgoed van Holland. Zeker sinds de jaren zestig toen de monumentenzorg werd uitgebreid tot hele 'beschermde stads- en dorpsgezichten' is dit geen onverdeelde eer. Nergens komt zo duidelijk aan het licht dat de architectonische cultuur compleet gesplitst is tussen enerzijds de op conservering gerichte operaties in de historische centra en anderzijds de ontwikkeling van 'moderne' stadsuitbreidingen. Deze schizofrenie heeft met name bij de toch noodzakelijke transformaties van de historische centra tot ellenlange procedures geleid en vaak verkrampte resultaten. De opvatting van de architectuur van de historische binnensteden die daarbij tot gelding wordt gebracht, is puur scenografisch en pittoresk. Inpassing in de 'omgeving' van de oude stad is het enige criterium. Uit het feit dat deze steden een rijke en inventieve traditie kenden van stedelijke transformaties, is nauwelijks lering getrokken. Hoogstens was het een alibi voor groteske ingrepen ten behoeve van grootwinkelbedrijven.

Het typologisch en morfologisch stadsonderzoek is bij uitstek gericht op het samenbrengen van twee vormen van onderzoek die doorgaans gescheiden van elkaar plaatsvinden: het architectuurhistorisch en het stadshistorisch onderzoek.⁶ In *OverHolland 3* werd daarvan een proeve gegeven in de studie 'Het eerste beursgebouw en de vorming van het centrum van Amsterdam'.⁷ Deze studie beoogde duidelijk te maken dat in het onderzoek naar de ontwikkeling van steden het van belang is niet alleen de opeenvolgende uitbreidingen van een nederzetting in ogenschouw te nemen, maar ook de ontwikkeling van stedelijke instellingen. De studie vestigde met name de aandacht op de eerste openbare gebouwen voor stadsbestuur en handel als een belangrijke indicator van het proces van stadsvorming. Naast de uitbreiding van het stedelijk grondgebied geeft de verdere ontwikkeling en differentiatie van dit soort gebouwen ook een belangrijke indicatie voor de groeiende omvang van de stedelijke economie, de toenemende complexiteit van het stadsbestuur en het grotere stedelijk zelfbewustzijn.

Gebouwen die in de gangbare architectuurgeschiedenis als geïsoleerde objecten in de opeenvolging van bouwstijlen worden behandeld, zoals de nieuwe waag (1561-1566, ontworpen door Joost Janz. Bilhamer), het beursgebouw (1607-1611, ontworpen door Hendrick de Keyser) en het nieuwe stadhuis (1647-1654, ontworpen door Jacob van Campen), verschijnen in een stadshistorische benadering als belangrijke getuigen van de tweede bloei van de Hollandse steden in de zestiende en zeventiende eeuw. Het typologisch en morfologisch stadsonderzoek gaat daarin een stap verder. Het beschouwt deze gebouwen niet als passieve afspiegelingen van sociaal-economische ontwikkelingen, maar als katalysatoren in de nieuwe ontwikkelingsfase van de stad. In dit opzicht stonden ze niet op zichzelf. In samenspel met de stadsuitbreidingen brachten ze de organisatie van stedelijke functies op een hoger plan. Reconstructietekeningen laten zien, dat de stadsuitbreidingen hand in hand gingen met de ruimtelijke transformatie van het stadscentrum.

Het samenspel van stadsuitbreidingen en transformaties van de al bestaande delen van de stad geeft ook een nieuw zicht op de ontwikkeling van de kleinere historische steden in het gebied van de Randstad. Met uitzondering van Leiden zijn voor deze steden in de tweede bloeiperiode stadsuitbreidingen nauwelijks van belang. In Dordrecht kwam slechts een kleine uitbreiding tot stand en de noordelijke uitbreiding van Haarlem kwam in de tweede helft van de zeventiende eeuw in feite te laat. De 'Nieuwstad' van Haarlem werd

Een lange traditie in deze vorm van onderzoek is te vinden in Duitsland, te beginnen met het werk van A.E. Brinckmann en R. Eberstadt uit het begin van de twintigste eeuw. Zie: François Claessens, *De stad als architectonische constructie. Het architectonisch discours van de stad in Duitsland 1871-1914*. Diss., Delft 2005. Een mooi voorbeeld is: Karl Gruber, *Die Gestalt der Deutschen Stadt*. München (Callwey) 1952. Meer recent: Cordt Meckeser, *Kleine Kunstgeschichte der Deutschen Stadt im Mittelalter*. Darmstadt (Wissenschaftliche Buchgesellschaft) 1982.

⁷ Henk Engel, Esther Gramsbergen, 'Het eerste beursgebouw en de vorming van het centrum van Amsterdam', in: *OverHolland 3*, 2006, pp. 56-87.

niet volgebouwd en tijdens de stagnatie volgend op de bloei van de Gouden Eeuw werden zelfs veel huizen weer afgebroken. Delft en Gouda werden in de zestiende en zeventiende eeuw helemaal niet uitgebreid. Toch was deze periode ook voor deze twee steden een Gouden Eeuw. De nieuwe ontwikkelingsfase van Delft en Gouda kreeg haar beslag geheel door verdichting binnen de contouren die al in het midden van de veertiende eeuw waren vastgelegd. Dat maakt in het bijzonder de ontwikkeling van deze twee steden voor het typologische en morfologische stadsonderzoek interessant. Vijf eeuwen lang is de geschiedenis van deze steden een geweest van voortdurende transformatie van een en hetzelfde bebouwde gebied. Pas aan het eind van de negentiende eeuw, bij het begin van de moderne verstedelijking, treden deze steden buiten hun eeuwoude begrenzing.

De uitbreiding van het stedelijke grondgebied in de Randstad sinds 1850 is in kaart gebracht in de 'Atlas Randstad Holland'.⁸ In de urbanisatie van de Randstad zijn vier momenten vastgelegd: 1850, 1940, 1970 en 2000. Deze jaartallen markeren vier perioden van stedelijke ontwikkeling die in de stadsplattegronden afleesbaar zijn op grond van de duidelijk herkenbare morfologische kenmerken van de stedelijke gebieden die in de onderscheiden perioden tot stand zijn gekomen: tot 1850 de Grachtenstad, van 1850 tot 1940 de Stratenstad, van 1940 tot 1970 de Openstad en van 1970 tot 2000 de Clusterstad. Voor het project 5x5 is daaraan nog een moment toegevoegd: 1910 (zie in deze uitgave de overzichtskaart 002 op p. 38). Deze markering is voor het onderzoek van de ontwikkeling van de stationsgebieden van groot belang gebleken.

Vanaf 1910 begint het effect duidelijk te worden van de Woningwet van 1901. Die legde aan de Gemeenten de verplichting op uitbreidingsplannen vast te stellen. Nadien werden de stadsuitbreidingen gereguleerd door stedenbouwkundige ontwerpen die het hele gemeentelijk grondgebied in ogenschouw namen. De grote morfologische verschillen die nadien voor de verschillende perioden van stadsuitbreiding kunnen worden vastgesteld, zijn dan ook voor een belangrijk deel het gevolg van enkele grote omwentelingen in de architectonische en stedenbouwkundige cultuur van Nederland. Om het simpel te houden was voor de periode 1910-1940 de Berlagiaanse stedenbouw maatgevend, voor de periode 1940-1970 de Delftse School en in toenemende mate de Nieuwe Zakelijkheid en ten slotte voor de periode 1970-2000 het Structuralisme, waarbij aan het slot van deze periode verschillende vormen van stedenbouwkundig eclecticisme de kop opsteken.

In de stedelijke gebieden waar de bebouwing tussen 1850 en 1910 tot stand is gekomen, was van een omvattende stedenbouwkundige planvorming nog geen sprake. In de zone tussen de historische binnenstad en de nieuwe planmatige stadsuitbreidingen is de bebouwing via incidentele planvorming tot stand gekomen en vaak gemengd van aard, met zeer uiteenlopende bestemmingen. De overzichtskaart 002 op p. 38 laat duidelijk zien dat ook na 1850 de uitbreiding van het bebouwde stedelijke gebied van de verschillende steden asynchroon is verlopen. Bij de vijf kleinere historische steden is opvallend dat de stadsuitbreidingen in de periode 1850-1910 nog van geringe omvang waren. Deze steden konden het weer toenemende aantal inwoners aanvaardbaar binnen het al aanwezige bebouwde gebied opnemen. De omvang van de bevolking van Haarlem, Leiden, Delft en Gouda was immers in de periode daarvoor, tijdens de stagnatie, met bijna de helft of meer afgenomen. Dordrecht had een minder zware klap opgelopen, maar ook daar valt het gebied van de stadsuitbreiding tussen 1850 en 1910 vrijwel samen met de periferie rond de historische stad die in het verleden al een gemengd, half landelijk, half stedelijk, gebruik kende. De zone van de eerste staduitbreidingen van de vijf kleinere historische steden vertoont alle kenmerken van wat de historisch geograaf M.R.G. Conzen een 'fringe belt' heeft genoemd.

Een van de leermeesters van Conzen, Herbert Louis, heeft in 1936 in een verhandeling over de geografische ontwikkeling van Groot Berlijn voor het eerst de aandacht gevestigd op het verschijnsel van de 'fringe belt'. Hij sprak toen nog over 'Stadtrandzone'. Sinds Conzens studie van het Engelse stadje Alnwick (1960) heeft het begrip bij stadsgeografen ruime toepassing gekregen.⁹ Een recente definitie luidt als volgt: 'The urban fringe belt is a zone in which elements coalesced having been pushed to the edge of the urban area as a result of inner restructuring and differentiation. If, at a time of boom and demographic growth, the town experiences physical extension then these fringe zones are leapfrogged by residential area's and remain as fossils of earlier developments'.¹⁰ Het is precies in deze stadtrandzone dat bij de kleinere historische steden in de Randstad de spoorlijnen werden getrokken en de stationsgebouwen een plaats kregen. De route van het station aan de rand van de historische stad naar het oude centrum in het midden daarvan werd bij uitstek de locatie voor de vestiging van nieuwe stedelijke functies, zoals grootwinkelbedrijven, kantoren en hotels. Tegelijkertijd werd door de spoorlijn aan één zijde van de stad een barrière opgeworpen. De sprong van de stadsuitbreidingen over de spoorlijn naar het gebied 'ach-

8

Henk Engel, Iskandar Pané, Olivier van der Bogt, 'Atlas Randstad Holland', in: *OverHolland 2*, 2005, pp. 45-70.

9

H. Louis, 'Die geografische Gliederung von Gross-Berlin', in: *Länderkundliche Forschung*. Stuttgart (Krebs-Festschrift) 1936, pp. 146-171. M.R.G. Conzen, *Alnwick, Northumberland. A study in town-plan analysis*. Londen (Georg Philip & Son) 1960, pp. 56-65.

10

Busso von der Dollen, 'An historico-geographical perspective on urban fringe belt phenomena', in: T.R. Slater (red.), *The Built Form of Western Cities. Essays for M.R.G. Conzen on the occasion of his eightieth birthday*. Leicester 1990.

-  13e eeuw bestaande stad
13th century existing city
-  14e eeuw uitbreiding
14th century expansion
-  15e eeuw uitbreiding
15th century expansion
-  16e eeuw uitbreiding
16th century expansion
-  17e eeuw uitbreiding
17th century expansion
-  17e eeuw onbebouwde uitbreiding
17th century un-built expansion



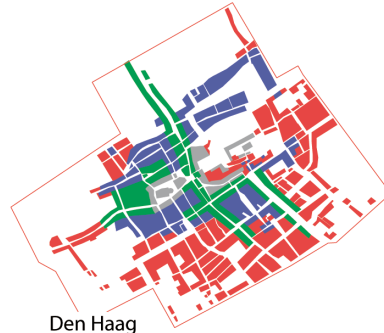
Haarlem



Leiden



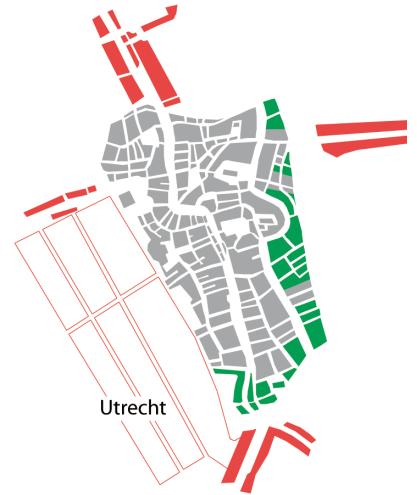
Amsterdam



Den Haag



Gouda



Utrecht



Delft



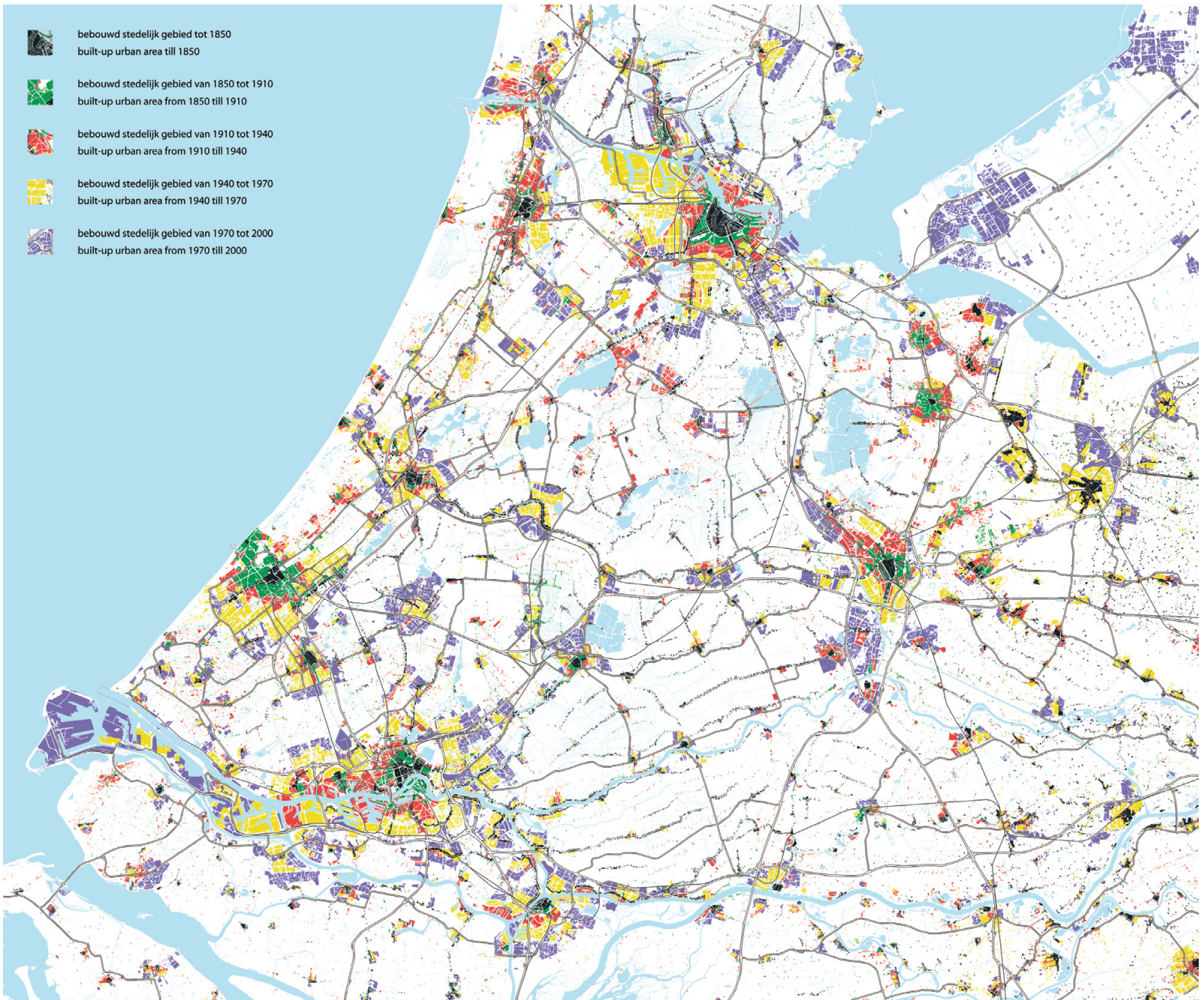
Rotterdam



Dordrecht

001
Stadsuitbreidingen tot de
zeventiende eeuw van
negen historische steden in
de Randstad Holland.

001
City expansion of nine
historical cities of the
Randstad Holland until the
seventeenth century.





002


Uitbreiding van het bebouwde stedelijk gebied in de Randstad Holland, uitgesplitst voor de jaren 1850, 1910, 1940, 1970 en 2000.


002


Expansion of the built-up urban area of the Randstad Holland, itemized for 1850, 1910, 1940, 1970 en 2000.


 netwerk van trekvaarten uit de 18e eeuw
network of waterways in the 18th century


 landroutes die functioneerden als aanvulling op de trekvaarten in de 18e eeuw
country routes which functioned as a supplement to the waterways in the 18th century

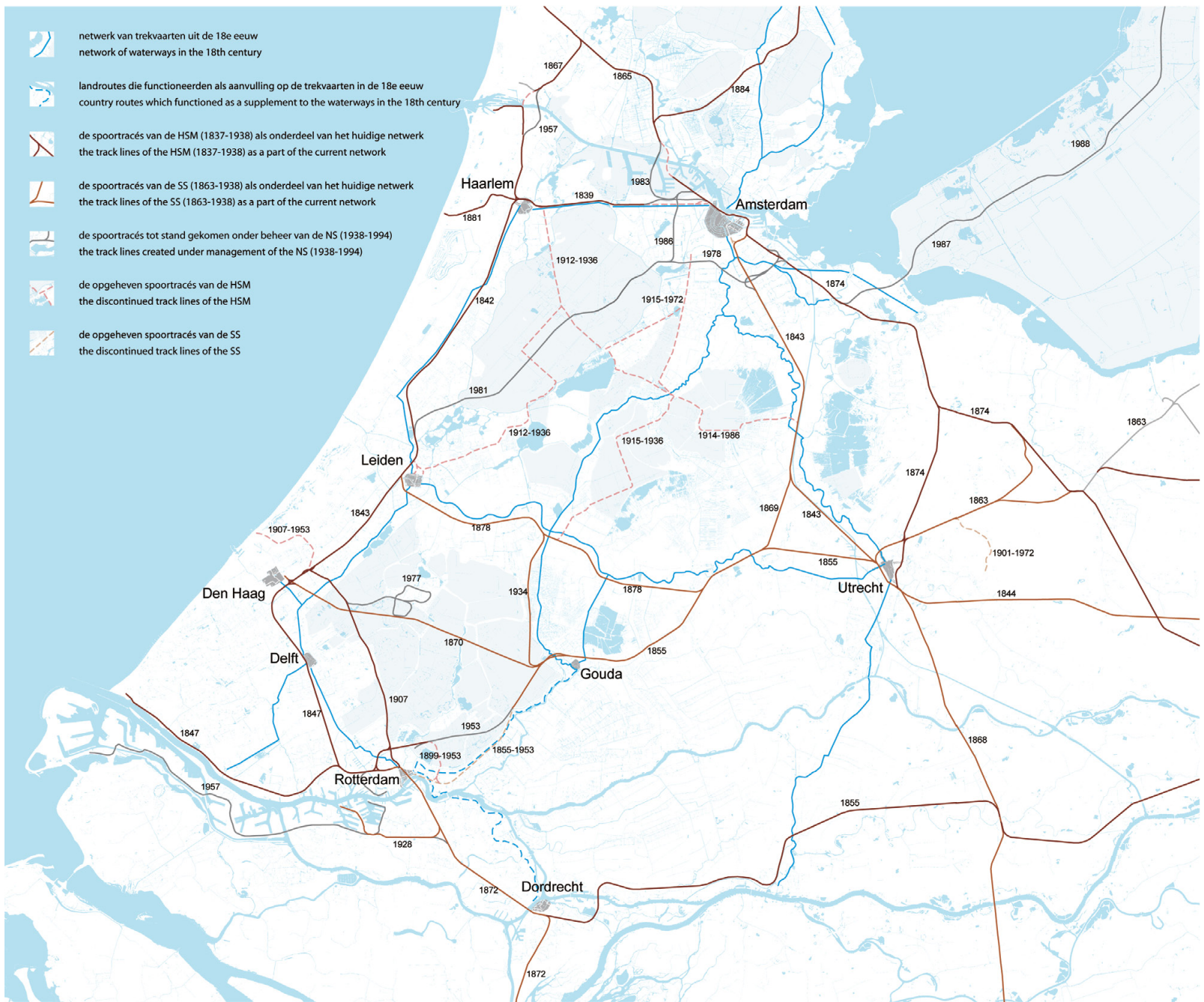
 de spoortracés van de HSM (1837-1938) als onderdeel van het huidige netwerk
the track lines of the HSM (1837-1938) as a part of the current network

 de spoortracés van de SS (1863-1938) als onderdeel van het huidige netwerk
the track lines of the SS (1863-1938) as a part of the current network

 de spoortracés tot stand gekomen onder beheer van de NS (1938-1994)
the track lines created under management of the NS (1938-1994)

 de opgeheven spoortracés van de HSM
the discontinued track lines of the HSM

 de opgeheven spoortracés van de SS
the discontinued track lines of the SS



003

De ontwikkeling van de railinfrastructuur ten opzichte van het trekvaarten-netwerk uit de achttiende eeuw.

003

The development of the rail infrastructure with respect to the waterways (canals) of the eighteenth century.

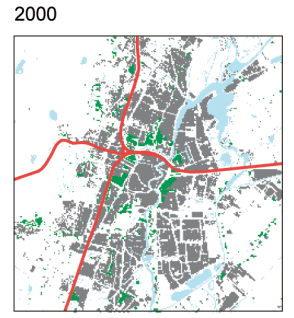
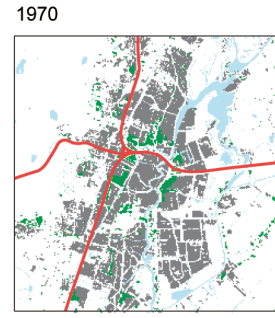
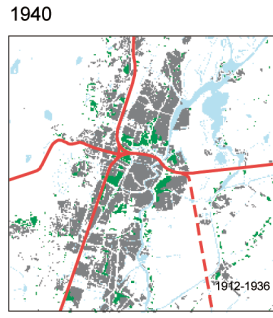
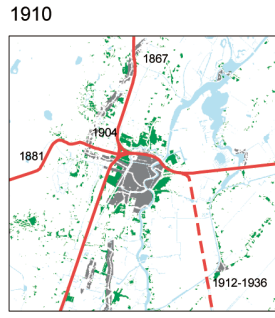
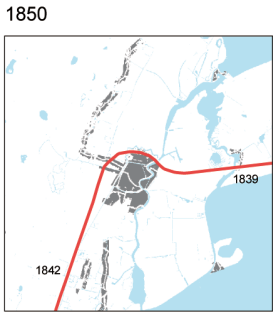
004 (p. 40)

5x5 De uitbreiding van het bebouwde stedelijk gebied ten opzichte van de spoortracés.

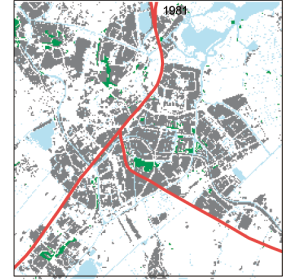
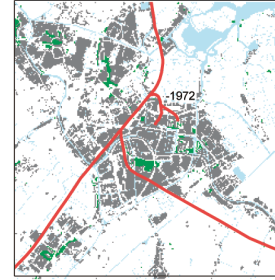
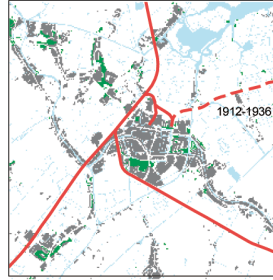
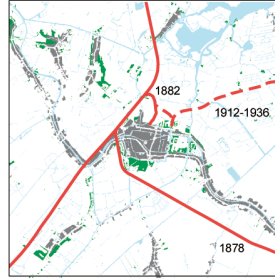
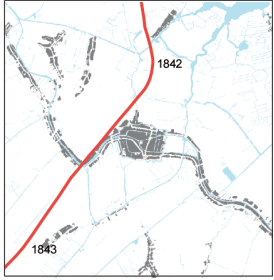
004 (p. 40)

5x5 The expansion of the built-up urban area with respect to the track lines.

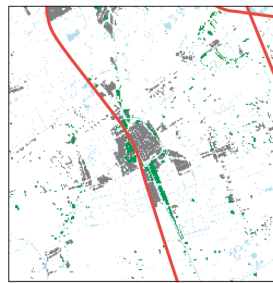
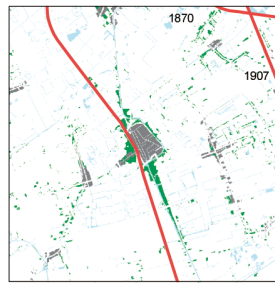
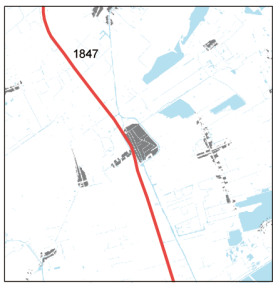
Haarlem



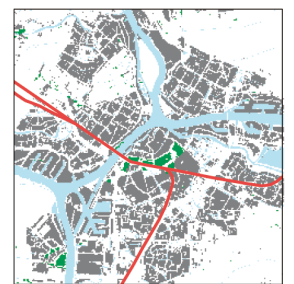
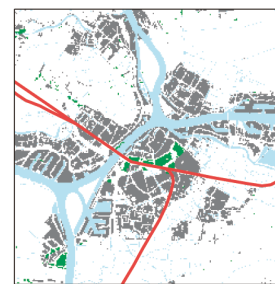
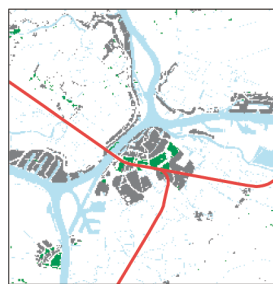
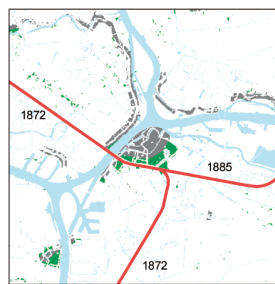
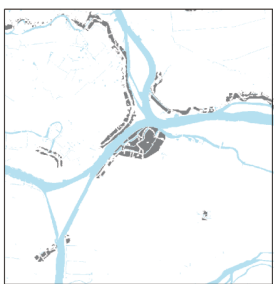
Leiden



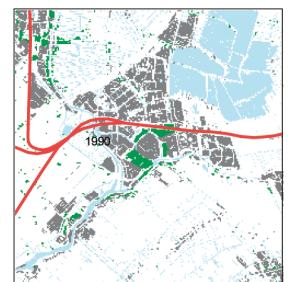
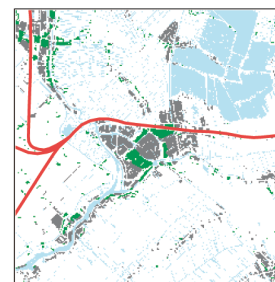
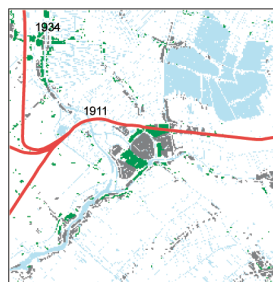
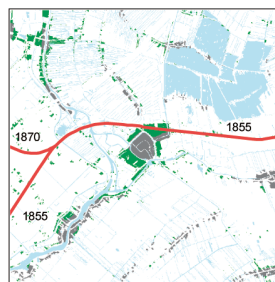
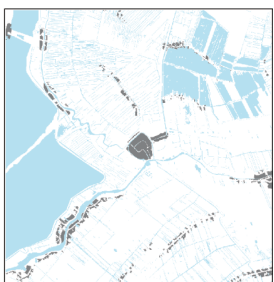
Delft



Dordrecht



Gouda



ter' het station is in al deze steden een moment van betekenis. Meteen zijn er dan ook de verkeerskundige problemen van de spoorwegovergangen, die vervolgens in alle stedenbouwkundige plannen een telkens terugkerend hoofdstuk vormen.

Stationsgebieden

Gedurende de hele twintigste eeuw is het spoorwegtracé een vormbepalende factor geweest in de ontwikkeling van steden. Het vergelijkend overzicht van de stadsplattegronden van Haarlem, Leiden, Delft, Dordrecht en Gouda (p. 40) toont in 1850 de perifere ligging van het spoor in de stadsrandzone van de historische steden en vervolgens in vier stappen de steeds verdere insluiting van de spoorlijn binnen het bebouwde stedelijke gebied. De spoorlijnen liggen nu middenin de stad. In de essays over de stationsgebieden in deze vijf steden wordt met behulp van historische kaarten en ontwerpen die voor deze gebieden zijn gemaakt, de problematiek en de mogelijke betekenissen van de bijzondere plaats van het station in de stad verder verkend. Daarbij komt natuurlijk ook naar voren wat de verschillende stadsbesturen op dit moment met deze gebieden van plan zijn. In Delft zijn de plannen het meest radicaal. Daar zijn op dit moment de voorbereidingen in volle gang de spoorlijn op het viaduct langs de binnenstad ondergronds aan te leggen. Delft treedt daarmee in het voetspoor van Rotterdam waar twintig jaar geleden het besluit werd genomen het spoorwegviaduct dat dwars door de binnenstad was aangelegd, te vervangen door een tunnel.

Voor het ontwerpend onderzoek van 5x5 wordt de radicale Delftse oplossing van het spoorwegvraagstuk tot uitgangspunt genomen voor het ontwerpen van architectonische voorstellen voor de stationslocaties in alle vijf kleinere historische steden in de Randstad. Het gaat daarbij niet om de bouwtechnische vraagstukken van ondertunneling. Die zijn zeker niet eenvoudig en de investeringen zullen hoog oplopen. Dat is wel bekend. Des te belangrijker is de vraag: wat levert een dergelijke ingreep op? De oplossing lijkt zo eenvoudig. Met het spoor onder de grond is alle geluids-overlast en verder ongerief verdwenen. Maar wat te doen met de ruimte die vrijkomt? Het Rotte-tracé in Rotterdam ziet er op dit moment nog steeds uit als een groot vraagteken en het plan van Busquets voor Delft heeft alle kwaliteiten van een invuloefening. De belangrijkste vraag die in 5x5 aan de orde wordt gesteld, is een architectonische. Wat kan er in de plaats worden gesteld van een opmerkelijk artefact als de spoorlijn, dat een eeuw lang beeldbepalend is geweest voor de stad. De stationsgebouwen zelf bieden in de klei-

nere steden steeds minder aanknopingspunten. Het zijn onderhand niet meer dan metrohaltes. De dienstverlening is tot het minimum beperkt. Wat rest zijn de automaten voor de kaartverkoop en een verkeersknoop met busstation, taxistandplaatsen en heel veel fietsenstalling.

De studies die hier in *OverHolland* gepresenteerd worden, tonen dat ondertunneling toch ook veel mogelijkheden biedt om antwoorden te geven op vragen die vaak al veel eerder in stedenbouwkundige plannen werden gesteld. Aanknopingspunten liggen er vooral in het feit dat de stationsgebieden in een overgangszone liggen, een breukvlak, die een verbindingsruimte zou kunnen worden tussen de historische binnenstad en de uitbreidingswijken. De architectuur daarvan is echter niet eenvoudig uit de context af te leiden. De kenmerken van een 'fringe belt' zijn in dit opzicht nu eenmaal absoluut niet eenduidig.