

In deze aflevering van *OverHolland* wordt veel aandacht besteed aan Noord-Holland benoorden het IJ en spoorlijnen. De samenhang tussen ruimtelijke ordening, onderzoek en ontwerp staat centraal. Reinout Rutte analyseert de ontwikkeling van de Zaanstreek van de vijftiende tot de eenentwintigste eeuw. Hij belicht de unieke morfologische kenmerken van de eerste industriestad van Nederland. Zonder plannen en regels is hier een 'band-stad' ontstaan, het tegendeel van het traditionele urbanisatiepatroon dat kenmerkend is voor steden als Amsterdam, Haarlem en Alkmaar. De tekst van Reinout Rutte werd eerder gepubliceerd in *Geschiedenis van de Zaanstreek*. Hier is het artikel, voorzien van nieuw beeldmateriaal, geplaatst in de context van het onderzoek dat de afgelopen jaren in samenwerking met de Provincie Noord-Holland is verricht aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. In *OverHolland 12/13* werd er al een deel van gepubliceerd. Henk Engel bracht daarin het spreidingspatroon van de steden en de infrastructuur in Hollands Noorderkwartier rond 1700 in kaart. In deze *OverHolland* vestigt hij de aandacht op het ruimtelijk beleid dat de Provincie Noord-Holland van plan is de komende decennia uit te voeren. Het bevorderen van het openbaar vervoer per trein is het hoofddoel, 'Transit Oriented Development' (TOD) de leidraad.

Ter voorbereiding van haar beleidsvoornemens heeft de Provincie Noord-Holland veel onderzoek laten doen. In samenwerking met de Vereniging Deltametropool werden de uitkomsten daarvan in oktober 2013 gepresenteerd onder de titel *Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland*. Een van de studies die in *Maak plaats!* is verwerkt, werd uitgevoerd door de onderzoeksgroep *Mapping the territory and the cities of the Randstad* aan de Faculteit Bouwkunde van de TU Delft. Aanknopen bij de methodiek van de 'Groeikaart van de Randstad (1850-2000)' werden 22 stationslocaties in het gebied van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal in kaart gebracht en geanalyseerd. In 'Tekenen en rekenen aan de Zaancorridor' zet Henk Engel het algemene kader en de methode van deze studie uiteen. Hij laat zien dat de 'Groeikaart van de Randstad (1850-2000)' niet alleen inzicht geeft in de morfologische samenstelling van de verschillende steden, maar dat de cartografische vastlegging van de stadsuitbreidingen sinds 1850 ook nieuwe feiten oplevert waarmee gerekend kan worden.

In 'De doorsnede' doen Michiel Riedijk en Filip Geerts verslag van de bijdrage die vanuit de Faculteit Bouwkunde is geleverd aan het vervolg dat *Maak Plaats!* kreeg. Op initiatief van BNA Onderzoek, Deltas, Infrastructures & Mobility Initiative (TU Delft) en de Provincie Noord-Holland werd een project ontwerpend onderzoek opgezet

This edition of *OverHolland* pays detailed attention to the province of Noord-Holland to the north of the River IJ and to railways. The focus is on the relationship between spatial arrangements, research and design. Reinout Rutte analyses the development of the Zaanstreek region from the fifteenth to the twenty-first centuries. He reveals the unique morphological features of the first industrial town in the Netherlands. The lack of planning and regulations led to a 'town of strips', unlike the conventional pattern of urbanisation that typifies cities such as Amsterdam, Haarlem and Alkmaar. The text by Reinout Rutte was previously published in *Geschiedenis van de Zaanstreek* [History of the Zaanstreek region]. Here we have placed the article, accompanied by new visual material, in the context of the research that has been carried out over recent years with the Provincie of Noord-Holland at the Faculty of Architecture at Delft Technical University. Part of this was previously published in *OverHolland 12/13*, when Henk Engel mapped out the distribution pattern of the towns and infrastructure in the Noorderkwartier region of Holland up to 1700. In this issue of *OverHolland*, he focuses attention on the spatial policy that the Provincie of Noord-Holland intends to implement over the coming decades. Encouraging public transport by train is the main aim; transit-oriented development (TOD) the main theme.

In preparing its intended policy, the Provincie of Noord-Holland has commissioned a great deal of research. The provincie and *Vereniging Deltametropool* (an association for metropolitan development) presented the results in October 2013 under the title *Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland* [Make Room: working on hub development in Noord-Holland]. One of the studies included in *Maak plaats!* was carried out by the research group *Mapping the territory and the cities of the Randstad* at the Faculty of Architecture of Delft Technical University. Drawing on the methodology used in the *Groeikaart van de Randstad (1850-2000)* [Growth map of the Randstad conurbation, 1850-2000], 22 station locations in the Noord-Holland area to the north of the Noordzeekanaal – the canal to the North Sea – were studied and analysed. In *Drawings and calculations for the Zaan Corridor* Henk Engel explains the general setup and the methodology for this study. He shows that the *Groeikaart van de Randstad (1850-2000)* not only provides insights into the morphological composition of the various towns, but also that the cartographical records of the town expansions since 1850 yield new facts that can be used for calculation.

In *The cross-section*, Michiel Riedijk and Filip

voor de spoorlijn Amsterdam-Heerhugowaard. De resultaten zijn gepubliceerd onder de titel *Onderweg! Vijftien ontwerpen voor Transit Oriented Development aan de Zaancorridor*. Hieruit komt duidelijk naar voren dat ontwerpend onderzoek in dit verband vooral tot doel heeft een platform te creëren voor de partijen die bij de implementatie van het ruimtelijk beleid van de Provincie een rol zullen spelen. Ontwerpend onderzoek brengt een groepsproces op gang. 'Het gaat om de energie en de personen die elkaar rond dit thema ontmoeten', zoals een van de deelnemers zegt. Tijdens *workshops* dient het ontwerp als *conversation piece* – 'het plaatje bij het verhaal' – en voorlopig is 'verleiding' het belangrijkste wapen bij het verkrijgen van *commitment*. Hier toont zich de lichteheid van de architectuur in het huidige bestel, ondraaglijk licht zelfs. Michiel Riedijk en Filip Geerts leggen zich daar niet bij neer. Voor hun werk met studenten kozen ze een strikt architectonisch gezichtspunt.

Met 'Euralille – twintig jaar later' verlaten we Noord-Holland, of misschien toch niet? Euralille kan worden beschouwd als het grote voorbeeld voor het soort planningsprocessen dat inmiddels gangbare praktijk is geworden. Manuela Triggianese zet de gang van zaken rond de totstandkoming van Euralille op een rij en vraagt zich af welk belang in zo'n proces moet worden toegekend aan de architectonische planvorming. De rol van Rem Koolhaas is vaak weggezet als die van de grote verleider. Het zijn met name de droom van *Delirious New York* in een of andere provinciestad en de suggestieve beelden waarmee je nog alle kanten op kunt, die worden bekritiseerd, maar die ook school hebben gemaakt. In beide gevallen wordt een belangrijk aspect van het werk van Rem Koolhaas en OMA over het hoofd gezien. In de rook die de magiër verspreidt, doet het mes van de chirurg zijn werk volgens een strenge methode.

In 'Stad en haven op Walcheren en Zuid-Beveland tussen 1500 en 2000' zoomt Leo van den Burg in op het lot van de steden in de zuidwestelijke delta. Voortbordurend op Reinout Ruttes 'Vierhonderd jaar stadswording in het mondingsgebied van de Schelde' in *OverHolland 12/13*, laat hij zien dat steden en bedrijven in het verleden voortdurend pogingen hebben ondernomen om hun positie in het netwerk van verbindingen te behouden of te verbeteren. Het projecteren van spoorwegen opende in de negentiende eeuw een nieuwe horizon voor het ruimtelijk strategisch denken op een tot dan ongekende schaal. Het plan voor een spoorlijn van Middelburg naar Duitsland van de Zeeuw Dirk Dronkers getuigt daarvan. De ingebruikname van de spoorlijn Vlissingen-Bergen op Zoom in 1872 pakte anders uit, zoals wel vaker het geval is met grootse visioenen. Voor

Leo van den Burg is het plan van Dronkers echter ook het signaal dat ruimtelijke strategieën vanwege de grote schaal waarop ze zich gaan afspeelen, alleen nog kans van slagen hebben als het appel van lokale actoren in goede aarde valt bij een nationale overheid. Voor haven en stad roept dit de vraag op, of hun lotsverbondenheid die er van oudsher is geweest, door het primaat van de nationale staat inzake ruimtelijke ordening wezenlijk is veranderd.

In de rubriek Polemen ten slotte, recenseert Jaap Evert Abrahamse de fabelachtige studie van Clé Lesger, *Het winkellandschap van Amsterdam. Stedelijke structuur en winkelbedrijf in de vroegmoderne en moderne tijd, 1550-2000*. Iskandar Pané plaatst enkele kritische opmerkingen bij de uitgave van *Dijken van Nederland*, geschreven en getekend door LOLA Landscape Architects.

Geerts report on the contributions that the Faculty of Architecture made to the follow-up to *Maak plaats!* On the initiative of the research section of the BNA (Federation of Dutch Architects), Deltas, Infrastructures & Mobility Initiative (TU Delft) and the Province of Noord-Holland, an investigative design project was set up for the railway line from Amsterdam to Heerhugowaard. The results have been published under the title *Onderweg! Vijftien ontwerpen voor Transit Oriented Development aan de Zaancorridor* [Under way! Fifteen designs for transit-oriented development in the Zaan Corridor]. This shows clearly that investigative design in this context serves primarily to create a platform for the parties that will be playing a role in the implementation of the Province's spatial policy. Investigative design sets a group process in motion. As one of the participants put it, 'It's all about the energy and the people who meet up to tackle this theme.' The design acts as a conversation piece during workshops – the picture that is worth a thousand words – and thus far the key weapon in obtaining commitment has been 'temptation'. This shows how lightweight architecture is in the current system – intolerably lightweight, even. Michiel Riedijk and Filip Geerts refuse to simply accept that. They took a strictly architectural, technical point of view for their work with the students.

In *Euralille twenty years on*, we seem to have left Noord-Holland behind... or have we? Euralille can be seen as the shining example for the type of planning processes that have now become standard practice. Manuela Triggianese describes the sequence of events when Euralille was created and wonders what degree of importance should be ascribed to the architectural planning in this kind of process. The role of Rem Koolhaas is often dismissed as that of a great tempter. In particular, the dream of *Delirious New York* in some provincial town or other and the suggestive images that leave all kinds of directions open were criticised, but also gained a following. In both cases, a key aspect of the work of Rem Koolhaas and OMA is missed. In the smoke spread by the magician, the surgeon's knife does its work, following a strict methodology.

In *Towns and ports on Walcheren and Zuid-Beveland between 1500 and 2000*, Leo van den Burg zooms in on the fate of the towns in the southwestern delta. Continuing on from Reinout Rutte's *Four hundred years of urban development in the Scheldt Estuary* in *OverHolland 12/13*, he shows that the towns and businesses were in the past continually making efforts to retain or strengthen their own positions in the network of relationships. The possibility of planning railways opened up a new horizon in the nineteenth cen-

tury for strategic spatial thinking on a previously unheard-of scale. The plan for a railway line from Middelburg to Germany by the Zeelander Dirk Dronkers is evidence of this. The opening of the railway line from Vlissingen to Bergen op Zoom in 1872 did not work out as he had anticipated, as is often the case with large-scale visions. For Leo van den Burg, Dronkers' plan however also demonstrates that the vast scale that spatial strategies are implemented on means that they only have a chance of succeeding if the appeals by local actors are looked upon favourably by a national authority. This raises the question for a port and its town of whether the common destiny that they have always shared in the past has been essentially changed by the primacy of the nation state in terms of spatial planning.

In the *Polemen* section, Jaap Evert Abrahamse reviews the wonderful study by Clé Lesger, *Het winkellandschap van Amsterdam. Stedelijke structuur en winkelbedrijf in de vroegmoderne en moderne tijd, 1550-2000* [Amsterdam's retail landscape: Urban structure and shops in the early modern and modern periods, 1550-2000]. Iskandar Pané adds another review taking a critical look at the publication *Dutch Dikes*, written and illustrated by LOLA Landscape Architects.