



biologische varkenshouderij wadi
Atlas van de verandering
open gebied Nederland herschikt
ganzengedooftzone **perifere**
NAi Uitgevers/IOP spookwijk grondgebonden



Tracy Metz

De Trein (45)

dubbeltijd / klaprozen op het perron /
schillen van stedelijkheid / spoor, kanaal, snelweg,
hoogspanningsmasten

Amsterdam Centraal Station Sinds een jaar of tien pendel ik met de boemel van 7.21 vanaf Amsterdam Centraal door het Groene Hart naar de Alexanderpolder ten noordwesten van Rotterdam. Er is veel te zien, veel stad maar ook veel buitengebied, en ik heb veel zien veranderen. Net buiten het station is precies in de gleuf tussen twee sporen de scheve kubus van een klimhal geschoven. Rechts van het spoor heb ik de groenkoperen scheepsboeg van New Metropolis zien verrijzen, links kan ik vanuit de trein de verrichtingen op de IJ-oeveren op de voet volgen. De eindeloos durende sloop van de pakhuizen die niet klein te krijgen waren, de groei van de passagiersterminal met zijn glazen kruldak, de bootjes die gretig samenschoolden rond de kraan van de bungee-jump en opgewonden gingen toeteren op het moment dat het poppetje naar beneden tuimelde.

Zeker voor de treinforens is afstand meer een kwestie van tijd dan van kilometers. Je hoeft niet te weten hoe ver het is, zelfs niet in welke richting je reist, behalve betalen en op tijd komen en proberen je niet te ergeren hoeft je helemaal niets te doen. Maar ook de automobilist kijkt meer op zijn horloge dan op de teller. Op de Péripherique rond Parijs staat de afstand naar de volgende afslag niet in kilometers, maar in minuten aangegeven. Voor het gesprek met 'De Landheer' in dit boek ging ik met trein en treintaxi op en neer naar Klazienaveen-Noord in noordoost-Drenthe, dan ben je net zolang onderweg als naar New York.

Anders dan de auto heeft de trein het voordeel van de dubbeltijd: terwijl je je verplaatst kun je lezen, slapen en naar de wc (als die tenminste niet kapot of vol is, of door een junk bezet).

In het verrukkelijke boekje **Spoorlandschap: een gids voor treinreizigers** (Bussum, 1999) zegt architectuurhistoricus Ernie Mellegers dat de Spoorwegen zich vergissen als ze met de auto willen concurreren in functionaliteit en efficiëntie. 'De kracht van de trein zit hem niet alleen in de snelheid', zegt hij, 'maar ook in het avontuur, het uitbundige, het plezier en de zinloosheid daarvan. *Comme tout ce qui compte dans la vie, un beau voyage est comme une œuvre d'art.*' Op den duur krijgt iedere reiziger op zijn eigen vaste traject een soort biologische klok. Zonder echt op te kijken, maar met één steelse blik langs krant of boek, weet ik al waar ik ben. En al ga je na verloop van tijd wat minder aandachtig uit het raam kijken – het uitzicht consumeer je meestal in korte flitsen – iedere reiziger heeft zijn lievelingsplekken. Ik ook.

Muiderpoort Enge donkere verkrachtersgangen eronder en een mooie toren boven op dit wat verdwaalde station op een splitsing van de sporen.

Amstel In de bocht vóór het station is de Stalinistische bouwkunst van de Rembrandt-toren te zien, die over Amsterdam waakt. Daarna valt de eerste schil van stedelijkheid weg – de bebouwing wordt dun, het wordt al groen – maar de reiziger weet dat de tweede schil eraan komt.

Duivendrecht Overstapmachine uit de eerste generatie mooie zwevende NS-stations, verlengstuk van Schiphol met een oud dorp eraan gehangen. Volgens **Spoorlandschap** is zelfs overwogen een hek om het station te plaatsen omdat er toch alleen maar mensen over-, maar niet in- of uitstapten. In ieder geval hebben de Duivendrechtters hard moeten lobbyen bij de NS om behalve een trap naar de Bijlmer, ook een trap naar Duivendrecht te krijgen.

Bijlmer Langs de Kwikfit en de honingraatflats van de jaren zestig. Telfort, ING, Europeesche, Gouden Gids. Atlas, Centerpoint. Nog één oprisping van grootstedse pretenties

voordat het platteland begint. In de jaren vijftig begon hier het Groene Hart; de landelijkheid schuift steeds verder op. Niet lang geleden had je vanuit trein of metro uitzicht op twee bakens: het AMC en de Ikea. Beide zijn nu verdwenen achter een haag van zichtlokatiekantoren, de kolos van de ArenA en de nieuwe multiplex-bioscoop. Vergaarbak van grootschalige incidenten of nieuw stadshart?

Abcoude De eerste halte waar alles groen is als je van de krant opkijkt. Overal op het platteland zie je steeds minder koeien en steeds meer paarden, met daartussen een groeiende schare aan alloctonen: struisvogels, Heck-runderen, harige Schotse Galloway-koeien, taaie Poolse paardjes. Vlak vóór Breukelen is er een ontmoeting der infrastructurele titanen. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het spoor lopen samen op, daar gaat de snelweg haaks overheen en er staat ook een rij hoogspanningsmasten die een tracé met een eigen onnavolgbare logica door de weilanden volgen. Hier beginnen de grote luchten van het Groene Hart.

Breukelen Het mooiste stukje van de reis, het traject tussen Breukelen en Gouda. Paulus Potter, *Jongkind*, ze wachten hier op je, als je tenminste de confrontatie bij het station met de *roadside architecture* van de Chinese pagode en de bijbehorende oudhollandse windmolen hebt doorstaan. Bovenop een waterloop staat het meest Hollandse bouwwerk van deze reis: een achthoekig dingetje van baksteen met een puntdak van rode pannen. Erachter een grote boom, eromheen wat koeien decoratief gedrapeerd. De functie is mij onbekend, maar dat maakt het plezier eigenlijk alleen maar groter. En wat ik me nu al jaren afvraag: hoe maak je van rechthoekige pannen een puntdak?

Hier staan we altijd een tijdje stil voordat we onder de snelweg door mogen rijden. De overgeschoten hoekjes weiland naast het spoor wemelen van de konijnen, even verder grazen Lakervelders die zo grappig met kop en kont in

de bruine of zwarte verf gedoopt lijken. Langs het spoor staat het vol met de geheimzinnige semiotiek van de spoorwegen; borden met veel-betekenende boodschappen voor de machinist, zoals 0.8. 13. 114. 22⁶/₇. 109. Vanuit de trein kijk ik de snelweg af, langs de lange sliert remlichten en rechts de verwelkomende warmgele gloed van het pompstation.

Woerden Het station is niet meer dan een tijdelijke verstoring van het uitzicht. Verderop helt een rij hele dikke knotwilgen gevaarlijk schuin over de sloot. Als het licht net op de juiste hoek over de weilanden strijkt, licht er een streepje water zilver op in de deukjes die vroeger sloten waren - de sporen van de oude verkaveling. Najaar: koeien die met oormerken en schonkige ruggengraat net boven de mist uitsteken. Voorjaar: irissen, neongeel koolzaad, seringens, meidoorn, zwanenkuikens. Voor de passant is een van de meest zichtbare veranderingen de nieuwe glimmende zwarte of groene folie waar de hooibalen tegenwoordig in worden verpakt, de boerderijen zelf lijken van alle tijden. Totdat je op een reep grond tussen spoor en snelweg, de tractor met het bouwverkeer ziet wedijveren om manoeuvreerruimte.

Gouda Goverwelle Toen ik als forens begon op dit traject bestond dat hele Gouda Goverwelle niet. Nu is het een echte halte, er zijn wegen en nieuwe huizen waar kennelijk ook mensen wonen. In het vroege voorjaar bloeien de klaprozen tussen de tegels op het deel van het perron dat nog niet in gebruik is. Met dezelfde onafwendbaarheid waarmee de woonwijken zich over het land uitstrekken, worden de treinen langer. Dan zullen er geen klaprozen meer zijn op het perron.

Gouda 'Grozette geraspte kaas' staat er in lichtletters op de gevel van de bedrijfshal bij het spoor. Iets verder naar de stadsrand is het reusachtige nieuwe hoofdkantoor van iets bijna klaar. Vlak voor de brug is er een motorcrossterrein, ik denk steeds dat ik de opgewoelde aarde kan ruiken. Hier en daar, maar niet vaak meer, wap-

pert er was aan de lijn. Steeds meer masten voor de mobiele telefonie.

Nieuwerkerk a/d IJssel Ben er behalve in de trein nooit geweest, toch is dit een van de hoogtepunten van de reis vanwege de fascinerende stapeling infrastructuur: een weg in de diepte, daar bovenop een aquaduct en dáár weer haaks overheen het spoor. Langs het spoor richting Capelle Scholleveaar ligt een begraafplaats, waarvan de uitbreiding niet lang geleden (feestelijk?) in gebruik werd genomen.

Capelle Scholleveaar Niks. Eengezinshuizen, verder niks te zien, niks op aan te merken, gewoon: niks. Of het moet zijn dat ik nu mijn tas moet gaan inpakken, want bij de volgende halte moet ik eruit. Wel zwelt tussen hier en Alexander de schil van bedrijvigheid rond Rotterdam al aan. Carpetland, McDonald's - de stad kondigt zich al van verre aan.

Rotterdam Alexander Hier werk ik, in een van de vele efficiënte, maar karakterloze kantoorpanden op de strook land tussen het spoor en de A20.

Toen de redactie van NRC Handelsblad vanaf de Westblaak hierheen verhuisde, zaten we haast alleen in deze wezenloze leegte. Er was wel al een winkelcentrum, het Oosterhof, met het gebruikelijke assortiment aan Kruidvat, Blokker, Hema, Miss Etam, Primafoon. Intussen zijn er diverse kantoorgebouwen bijgekomen en een meubelpaleis en een parkeergarage en het Alexandrium, waar op een scherm over de hele lengte de middenstand neonreclame kan maken. De verdichting brengt de binnenstad naar de periferie toe, het parkeerparadijs is een geïrriteerd gekrioel geworden, zelfs de warmtekrachtcentrale is geweldig uitgedijd. Maar minder wezenloos vind ik het niet geworden.

Vanuit mijn kantoor heb ik uitzicht op de flakkerende roze neon pijlen van het drive-in gedeelte van de Burger King en op het spoor, waar de treinen heen en weer schuiven. Wat zal het uitzicht over nog eens tien jaar zijn?



groene hart
identiteit

windmolenpark

big spotters hill

compensatiegroen

calamiteitenpolder

compact wonen

tweede huis

ISBN 90-5662-152-1



9 789056 621520 >

Nederland verandert in rap tempo. Aan het van oudsher vertrouwde assortiment van woonwijken, stadsparken, boerderijen en weilanden voegen we voortdurend nieuwe plekken toe, met nieuwe functies. Veranderingen in onze economie, inkomens, vrijetijdsbestedingen en bevolkingssamenstelling weerspiegelen zich in het landschap. Terwijl de overheid zich aan het begin van het nieuwe millennium bezint op de ruimtelijke toekomst van Nederland, maakt deze Atlas van de verandering een tour d'horizon langs de gedaanteverwisselingen die het land sinds de Wederopbouw heeft ondergaan en nog steeds ondergaat. Nederland is, en wordt aldoor, herschikt. Deze Atlas is een onderzoek naar het Nederland van nu en straks. Wat willen we, wat maken we en wat vinden we ervan?

Theo Baart brengt, in alfabetische volgorde, het nieuwe landschap in beeld. Aan de hand van beleidsnota's en krantenartikelen heeft hij zestig begrippen gekozen die staan voor de veranderingen in het gebruik van de Nederlandse ruimte. **Tracy Metz** gaat op reportage met dertien inwoners van Nederland en beschrijft de manier waarop hun leven met Nederland meeverandert. Daarnaast geven zes beschouwers hun opvatting over de verstrengeling van factoren die de ruimtelijke ordening bepalen en de sturende taak van de overheid. **Tjerk Ruimschotel** plaatst de ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening in een historische en een hedendaagse context en analyseert de pogingen van de overheid die te sturen. **Must** laat Nederland zien in drie series kaarten. De vormgeving is van **Typography & Other Serious Matters**.