

De kracht en waarde van vormgeving in de infrastructuur

tekst Jessica de Jong en Gerard Haverkamp

fotografie Foppe Kooistra

Jarenlang al vragen architecten aan Rijkswaterstaat om hen eerder te betrekken bij de ontwikkeling en bouw van infrastructuur. Wegen en kunstwerken zouden er mooier van worden als architecten, bijvoorbeeld al in de ontwerpfase, mee mogen denken over inpassing en vormgeving.

Nu Rijkswaterstaat het ontwerpwerk steeds meer aan ‘de markt’ overlaat, wensen architecten liefst al in de verkennings- of planfase te worden uitgenodigd. Op de jaarlijkse Vormgevingsdag van Rijkswaterstaat viel te beluisteren dat óók burgers, oftewel de gebruikers van infrastructuur, vroegtijdig gehoord zouden moeten worden over infrastructuur en architectuur om de zogenoemde toekomstwaarde van bruggen en andere beeldbepalende infrastructurale kunstwerken zeker te stellen.

Wat is de waarde van vormgeving? Om deze vraag draaide 12 mei jl. de elfde Vormgevingsdag van Rijkswaterstaat, die steeds door de Bouwdienst wordt georganiseerd. In die jaren is een groot deel van de ‘traditionele’ kloof tussen ontwerpingenieurs van Rijkswaterstaat en de architecten gedicht. Vormgeving heeft een hogere plaats op de RWS-agenda gekregen en inderdaad zijn architecten wezenlijk betrokken geraakt bij het ontwerp van grote kunstwerken. Toch houden zij tegenwoordig hun hart weer vast, omdat de Waterstaat met design & constructcontracten (D&C) het merendeel van het ontwerpwerk bij aannemers (combinaties) neerlegt. En daarvan verwachten architecten zachtjes gezegd helemaal niets als het op architectuur en vormgeving aankomt. “Weg met de D&C-contracten”, riepen de architecten provocerend. Dat mag op de Vormgevingsdag. Zij mogen ook best vinden dat Rijkswaterstaat (nog) méér aan vormgeving moet doen, of dat de aandacht voor dit aspect (nog) steviger in het maakproces van infrastructurale kunstwerken moet worden verankerd. Maar ze moeten ook begrijpen dat vormgeving bij Rijkswaterstaat slechts één van de vele afwegingspunten in het ontwerpproces is... en blijft. Bovendien één, die het dikwijls moeilijk kan winnen van het kostenaspect, al betekent aandacht voor esthetiek niet per definitie dat projecten duurder worden.

Bevlogenheid

Wat architecten zeker níet mogen zeggen, is dat de RWS-aandacht voor vormgeving nog altijd blijft steken bij het ‘opleuken’ van ontwerpen. Of dat Rijkswaterstaat op dit punt bevlogenheid mist. “Opleuken klinkt denigrerend. Die tijd ligt al lang achter ons en dat weet u best. Wij werken al lang vanuit het

besef dat de kracht van vormgeving infrastructuur inhoud geeft én versterkt”, reageerde HID Fred Heuer van de regionale directie Zuid-Holland fel op deze provocaties. Hij verwees naar het Route-ontwerp A12, wat deze rijksweg een herkenbaar beeld moet gaan opleveren. De vorm van kunstwerken verschilt, al naar gelang hun plek in een landschappelijke of stedelijke omgeving, maar toch vormen ze één geheel. En over het zogenoemde gemis aan bevlogenheid zei de HID: “Als wij voor de rijksweg A4 tussen Delft en Schiedam tweënhalf keer zoveel geld per kilometer asfalt neertellen als gemiddeld voor een nieuwe rijksweg, om ervoor te zorgen dat die beter in het landschap past, vindt u dat niet bevlogen?” Volgens Heuer kan het probleem van de architecten met D&C-contracten worden ondervangen door bij nieuwe projecten architecten een vormgevingsvisie te laten opstellen. Dat komt tegemoet aan hun wens om al in de verkenningsfase bij projecten betrokken te zijn. Door de vormgevingsvisie vervolgens ‘mee te nemen’ in het programma van eisen, kan een aannemer daar niet zomaar omheen. Zo’n aanpak komt óók tegemoet aan de ‘andere rol’ die moderne architectenbureaus claimen. Caroline Bos, kunsthistoricus en directeur van UN Studio dat regelmatig voor de overheid werkt: “Wij bestaan niet alleen om een gebouw mooi te maken, maar ook om een integrale kijk op projecten te ontwikkelen. Die visualiseren we én we communiceren er op een goede manier over. In onze werkwijze koppelen we zaken zoals techniek, functionaliteit en veiligheid aan aspecten zoals tijd en de intensiteit waarmee mensen in een gebouw of gebied verblijven. Je kunt bijvoorbeeld bij een station van alles aan architectonische schoonheid bedenken, maar besef wel dat het vooral een plaats is waar de meeste mensen rennen om op tijd de trein of de bus te halen.”

Hand in hand

In het Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam praten over de waarde van vormgeving, leidt automatisch tot verhalen over de Erasmusbrug. ‘De Zwaan’ levert de stad direct en indirect veel geld op, bijvoorbeeld als internationaal beeldmerk en wereldwijd bekend ‘wapen’ van de mainport. Maar ook letterlijk betaalt de creatie van architect Ben van Berkel zichzelf in klinkende munt terug, omdat deze inmiddels tal van investeerders heeft verleid om naar de Kop van Zuid te komen. Projectmanager Bram van Norden van het Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam: “Zonder de Erasmusbrug was de Kop van Zuid een bescheiden woningbouwplan gebleven. Rotterdam wilde met de brug het signaal afgeven dat wij graag in een totaal nieuw stuk stad wilden investeren. Tegelijkertijd wilden we een voorbeeld stellen voor de kwaliteit die wij óók van andere investeerders verlangen. Dat doen we trouwens ook met het nieuwe metrostation op de Kop van Zuid, waar we met licht, ruimte en kleuren een verblijfsklimaat creëren dat je nergens anders in de metro aantreft. Ook daar gaan functionaliteit en vormgeving hand in hand.” Rijkswaterstaat zou jaloers moeten zijn op de Erasmusbrug, zeiden architecten, die fijntjes opmerkten dat deze in 1996 opgeleverde brug – ondanks of dankzij zijn zwiepende tuinen – het laatste spraakmakende infrastructurale kunstwerk van Nederland is. “Terwijl RWS zegt zoveel grote en mooie kunstwerken te maken... Nou, daar merken we bij de HSL en Betuwelijn helemaal niets van. Maar dat is ook een gevolg van design & construct; het leidt tot de typisch Nederlandse keuze voor middelmaat.”



Dagvoorzitter Jur Teders (RWS): “Wat is de waarde van vormgeving?”



Gerard Loozekoot (UN Studio): “Gemengde gevoelens...”



Ely van Welie: “Over de achterkant van een geluidsscherm hoor ik bijna nooit iemand.”



Milieuhoogleraar Lucas Reijnders: “Koppel vormgeving aan verkeersveiligheid.”



Bram van Norden over de Erasmusbrug: “De brug is Rotterdam, Rotterdam is de brug.”



Fred Heuer, HID directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat: “We zijn weldegelijk bevlogen.”



Caroline Bos van UN studio: “De architect van nu is meer dan alleen vormgever.”



Yvonne Need (AVV): “De weggebruiker in het algemeen bestaat niet.”

Rol van de gebruiker

Nieuw in het vormgevingsdebat is de rol van de gebruiker. Tot nu toe ontbreekt die, maar hij moet er wel komen, vonden alle sprekers op de Vormgevingsdag. Want het is eigenlijk te gek voor woorden dat elke producent zorgvuldig in kaart brengt wat zijn klanten wensen en altijd zal pogen om alert op diens wensen te reageren. Maar weggebruikers wordt nooit om een mening gevraagd. Hoewel... Fred Heuer liet ten behoeve van zijn presentatie op de Vormgevingsdag een onderzoekje doen naar de lichtgevende streep, die enkele jaren geleden ter decoratie op een fly-over van het verkeersplein Ridderster (bij Ridderkerk) is aangebracht. Uit interviews met automobilisten en vrachtwagenchauffeurs op een nabijgelegen tankstation bleek dat maar weinigen deze streep (her)kennen of waarderen. Heuer: “Is zo’n investering dan nog te verantwoorden? Gelukkig zijn er ook weggebruikers die zulke investeringen wél op hun waarde weten te schatten.”

Milieu en vormgeving

Als je een abstract thema zoals milieu hoog op de politieke en maatschappelijke agenda krijgt, is dat dan ook mogelijk met een begrip zoals vormgeving? Deze vraag werd op de Vormgevingsdag 2004 voorgelegd aan prof. dr. Lucas Reijnders, hoogleraar milieukunde aan de Universiteit van Amsterdam. Net als bij ontwerp-/vormgevingskwaliteit, gaan ook bij investeringen in milieukwaliteit de kosten vaak ver voor de baten uit. Toch wordt al decennia lang geld gereserveerd om het gat in de ozonlaag te verkleinen. Hoeveel geld zou de overheid voor vormgeving over moeten hebben?

Reijnders: “Het is met het milieubeleid gelukt, omdat daar tastbare elementen inzitten die mensen direct aangaan. Het broeikas effect leidt bijvoorbeeld tot een stijgende zeespiegel, klimaatveranderingen en huidkanker. Dat is allemaal gevaarlijk. Wellicht kun je vormgeving koppelen aan verkeersveiligheid. Maak duidelijk dat mooie infrastructuur veiliger is en laat uitzoeken of burgers en de politiek bereid zijn om daarvoor te betalen. Dat is lastig, maar niet onmogelijk.”

Inpraak door burgers mag en kan niet betekenen dat RWS of de ontwerpers zich louter laten leiden door ‘wat de mensen willen’. “We moeten zelf een visie neerleggen en die kan je vervolgens toetsen aan de ideeën en het gedrag van de gebruikers”, oordeelden zij eensgezind. Ely van Welie, adviseur belevingswaardenonderzoek van de Bouwdienst: “Ook bij ontwerp-ingenieurs groeit het besef dat het belangrijk is om te weten wat burgers van iets vinden. Maar zij denken niet per definitie eerst aan ‘beleving’. En ik hoor bijna nooit iemand over hoe de achterkant van geluidsschermen eruit zouden moeten zien.” Op de stelling ‘RWS houdt meer rekening met gebruikers dan architecten denken’, reageerde Gerard Loozekoot: “Daar heb ik gemengde gevoelens over. Voetgangers bijvoorbeeld worden nogal eens vergeten.” Yvonne Need, die bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat onderzoek doet naar gedrag en houding van weggebruikers: “De weggebruiker in algemene zin bestaat niet. Bij automobilisten maken wij onderscheid tussen de doelgerichte, de calculerende, de genietende, de berustende en de prestatiegerichte automobilist. Ze hebben allemaal hun eigen wensen en nukken. De opdracht aan een ontwerper van een nieuwe weg zou kunnen luiden: maak de weg *huffer- en idiootproof*.”

Het wordt wel lastig/gecompliceerd om alles en iedereen zijn zegje over infrastructuur te laten doen. Of niet? Caroline Bos: “De informatie uit gebruikersonderzoeken zijn belangrijke ingrediënten voor een ontwerper.” Need: “Hoe meer informatie je hebt, hoe makkelijker het is om de goede keuzes te maken. Het leidt tot eerder gedragen concepten. Als je wacht totdat je verplicht bent om inspraakronden te houden, kost het veel meer tijd en geld om te corrigeren.”

Er is ook nog een voorbeeld uit de RWS-praktijk van een geluidsscherm, dat op aandrang van bewoners extra hoog werd gebouwd. Zo was al vroegtijdig in de inspraakronde beslist. Heuer: “We dachten draagvlak te hebben, maar het duurde nog enkele jaren voordat het scherm werd gebouwd. Tegen die tijd waren de oorspronkelijke omwonenden bijna allemaal verhuisd en wilden de nieuwe niets van zo’n hoog scherm weten. Van zulke ervaringen leren we. We zullen altijd te maken blijven houden met wisselende maatschappelijke stemmingen en ideeën. Maar er zijn momenten waarop een beslissing moet worden genomen, op basis van het draagvlak van dát moment. Als publieksgerichte dienstverlener moeten we daar wel vaker verantwoording over afleggen.” □