

Brede kijk op de weg

tekst: Mark Molenaar

fotografie: Stefanie Uit den Boogaard

In de bouwsels van Rijkswaterstaat is steeds vaker de hand van een architect te herkennen.

Esthetisch verantwoorde kunstwerken zijn er al decennia. Veel moeilijker is het om een hele route te ontwerpen waarin de esthetiek van de stad, het landschap en de weg zelf elkaar versterken.

Deze ambitie stond centraal op de tiende vormgevingsdag, op 21 mei in het Nederlands Architectuurinstituut te Rotterdam.

Volgens iedereen die er ook maar iets vanaf weet, is de vormgeving van 's Heren wegen een tranendal. En ook zij die er veel vanaf weten, laten een regelmatig een imaginair traantje over de wang glijden. Tineke Netelenbos veraschuwde de geluidsschermen van de A12. En architecte Francine Houben wil zich, net als vele van haar collega's, ook nog wel eens afvragen waar de overheid mee bezig is. Het wordt, kortom, eens tijd voor een paar positieve geluiden. Die vielen er gelukkig wel te horen tijdens de tiende Vormgevingsdag 'Mobiliteits esthetiek;

vormgeving kent geen regiogrenzen' op 21 mei in het Nederlands Architectuurinstituut (NAi).

Prangend

Rook de vorige vormgevingsdag lichtjes naar azijn, met onder andere negatieve geluiden over het financieel in gebreke blijven van de overheid, deze dag droeg de geur van inventiviteit en daadkracht. Niet de inventiviteit die we kennen van vaak doordachte kunstwerken. Nee, het was een voorproefje van de behendigheid die nodig is om



de *economy of scale*. Natuurlijk moet je dat geld dan wel mogen houden voor vormgeving."

Brede kijk

De Boer ziet dat de Architectuurnota Rijkswaterstaat een nieuwe dimensie geeft. "Onze primaire opdracht is nooit de zorg voor het landschap geweest, van daaruit valt het historisch gebrek aandacht voor routeontwerp te verklaren. Bij het waterbeheer hebben we die rol, die we 'de brede kijk' noemen, al wel." De nota legitimeert de brede kijk nu ook voor de weg. Gaven we vorig jaar al aan dat Rijkswaterstaat als mogelijk agentschap daar een goede rol in zou kunnen spelen, nu zien we dat bewaarheid.

De manier waarop Rijkswaterstaat nu verandert, met de focus op klantgerichtheid, is een voorwaarde om die rol te kunnen spelen. Uitgaan van de samenleving is een welhaast dwingende reden om samenwerking te zoeken. De Boer: "We mogen niet denken in onze eigen beperkte verantwoordelijkheid, we moeten ons werk vanuit de wensen van de klant bekijken. Bij mijn directie kon ik geen foto vinden die infrastructuur toont gezien vanuit de reiziger. Daar moet verandering in komen. Voor de A12 werken we samen met drie regionale directies, de Bouwdienst en de Dienst Weg- en Waterbouwkunde. Onder begeleiding van het Bureau Rijksbouwmeester wordt gewerkt aan één welstandscommissie die de 36 gemeenten langs de A12 moet beslaan." Dat overkoepelende welstandscommissies te realiseren zijn, blijkt uit ervaringen bij de HSL en de A28/Utrechtse Heuvelrug.

Met zijn betoog over de organisatie voor het project Routeontwerp A12 speelde De Boer in op het lage, wellicht realistische, ambitieniveau van een andere spreker op de Vormgevingsdag: Jan Brouwer, adviseur van Rijksbouwmeester Jo Coenen. Brouwer: "Ik ben tevreden met een procedure die aantoont dat we kunnen werken aan hele routes in plaats van slechts trajecten. Directieoverstijgend, nationaal, internationaal. Ingenieurs en architecten moeten samenwerken. Rijkswaterstaat moet ophouden te zeggen dat architecten er voor de vormgeving zijn en zij voor het ontwerp. We moeten naar engineer & construct in plaats van design & construct." Brouwer gaf wel toe dat in het Rijkswaterstaat-project Wegen naar de Toekomst wel regelmatig samen met architecten is gekeken naar de

een organisatie in te richten die voor hele routes, inclusief aanpalende gebieden, een vormgevingsvisie kan ontwikkelen. Rinus Olierook, HID van de Bouwdienst, noemde in dat kader de A12, gedragen door de Architectuurnota 2001 – 2004, het project van de waarheid. Hij stelde een aantal prangende vragen die in de loop van de middag serieus behandeld werden. Kunnen we een visie voor een routeontwerp, Rijkswaterstaat overstijgend, ook daadwerkelijk waarmaken? Is de complexe bestuurlijke omgeving in staat één stem te laten klinken? Waar is de meedogenloze bestuurder die ervoor zorgt dat er iets gerealiseerd wordt? Kunnen we vormgevingsideeën als die van Francine Houben in de praktijk brengen?

Budget regelen

Het vertrouwen kwam vooral van Ingwer de Boer, die zich als HID van de Directie Utrecht verantwoordelijk voelt voor het project Routeontwerp A12. Door Rinus Olierook betiteld als de 'meedogenloze' bestuurder, heeft hij een grote rol in het mobiliseren van alle partijen die bij dit project betrokken zijn. Hoewel de A12 deel uitmaakt van de Architectuurnota, is er geen budget voor vrijgemaakt. Er gebeurde dus ook niets, in eerste instantie. Totdat het Directoraat-Generaal Personenvervoer 'gestrikt' werd als formeel opdrachtgever. Niet dat er daardoor budget vrijkwam. De Boer: "Budget regelen is een kwestie van nadenken. Voor benutting is in het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport een flink bedrag gereserveerd. Natuurlijk staat er ook een regulier onderhoud gepland voor een groot aantal jaren. Als we deze middelen mede voor de esthetische verbetering gebundeld en programmatisch inzetten, kunnen we zelfs voordeel hebben van





positie van de snelweg. “Toch hebben we onvoldoende begrip van de rol van de snelweg in ons maatschappelijk bestel”, zo stelde hij. “De materiële zijde is ons genoegzaam bekend. De cultureel-maatschappelijke niet.”

Identiteit

Brouwers opmerkingen waren voer voor een tamelijk vrijblijvende verhandeling van architect Francine Houben, die als directeur van de Eerste Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam, deels gevestigd in het NAI, ook een beetje gastvrouw was. De afgelopen jaren heeft zij gepoogd de Nederlandse identiteit van datgene wat we vanuit de auto zien, te achterhalen. In plaats van te mopperen op ‘al die geluidsschermen en bedrijventerreinen’ wil zij perspectief bieden. Daartoe heeft ze een rondje Randstad van 152 kilometer geanalyseerd door opnames te maken met vier camera’s op ooghoogte in een auto. Vergelijkbaar onderzoek is gedaan in onder meer Los Angeles, Tokyo, Beirut en het Roergebied.

Houben: “De enorme verschillen hebben ons vooral een idee gegeven van hoe het in Nederland in elkaar zit.” Veel meer dan dat Nederland gezegend is met meerdere gangbare vormen van mobiliteit – auto, openbaar vervoer en fiets – kreeg het publiek niet te horen. Wel toonde ze interessante voorbeelden van specifiek cultureel bepaalde verschijnselen rondom de snelweg in het buitenland. Ongetwijfeld een bron van inspiratie voor architecten.

Zo ging de bezoeker naar huis met positieve, maar semi-concrete input voor vormgevingsoplossingen, voor het opzetten van een organisatie voor de realisatie voor een routeontwerp en een flauw idee van onze eigen snelwegidentiteit. De plenaire discussie onder leiding van directeur Jan Stuij van het CUR kon dat niet verhelpen. CUR is het Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving. Stuij nam geen genoegen met de vrijblijvendheid van Houbens presentatie. Stuij tot Houben: “Kun je iets met onze culturele uitwassen?”



Francine Houben (links): “Stad, landschap en mobiliteit moeten met elkaar worden verweven.”



Ingwer de Boer (rechts): “Budget regelen is een kwestie van nadenken.”

Houben: “Stad, landschap en mobiliteit moeten met elkaar worden verweven. Je ziet nu vanaf de weg achterkanten, dat moeten voorkanten worden. Bedrijventerreinen en de randen van steden vormen, net zoals historische centra, een visitekaartje.”

De waarheid

De Boer verlangt in dit opzicht van betrokkenen communicatie en de inzet om het doorgroeien naar

één visie mogelijk te maken. En, met het oog op alle achterkanten, liefst snel. “Als we niet snel zijn met het ontwikkelen van een lange termijnvisie, is alles al volgebouwd.” Gelukkig maar dat over de A12 steeds minder vrijblijvend en steeds meer organisatie-overschrijdend overlegd wordt.

Wellicht weten we over enkele jaren welke waarheid betrokkenen nastreven: die van hun eigen organisatie of die van de samenleving. Dan zal de A12 werkelijk het project van de waarheid blijken. □