



Infratecture: van graffiti tot toekomstvisioenen

Het symposium Infratecture belichtte op 4 juni de talrijke raakvlakken waar architectuur en infrastructuur elkaar naderen. De deelnemers maakten een fascinerende reis van verleden naar heden en toekomst, waarbij allerlei aspecten aan bod kwamen: cultuurhistorische waarden, complexe opgaven, opdrachtgeverschap, aanbestedingsconstructies en toekomstvisioenen.

Tekst: Ben Maandag

De architect van infrastructuur en de graffiti-artiest lijken gezworen vijanden: wat de een ontwerpt, gebruikt de ander ongevraagd als ondergrond voor zijn felgekleurde *tags* en *pieces*. Aan het begin van het symposium Infratecture, in de grote zaal van de citrusveiling aan de Rotterdamse Marconistraat, drukken beiden elkaar de hand: dagvoorzitter Marc Verheijen, architect bij de dienst Gemeentewerken en lector aan de Hogeschool Rotterdam, en Gayan de Muynck, graffiti-kunstenaar onder de naam Mr. Serious. Mr. Serious is al zo'n vijftien jaar met spuitbussen in de weer, meestal in de nachtelijke uren, hoewel zijn werk tegenwoordig een wat gereguleerder karakter heeft: 'Ik geef workshops op scholen en leer de kinderen iets met hun creativiteit te doen,' zegt hij. Gedurende de rest van de dag zal Mr. Serious zijn spuitbussen richten op een speciaal paneel, even buiten de citrusveiling, waarop hij de tekst '010 crews' zal aanbrengen. Tijdens de pauzes kan iedereen zijn vorderingen volgen.

Lelijkheid

De spuitbusartiest is de opmaat voor het eerste lezingenblok onder de naam 'traditie'. Stadshistoricus Paul van de Laar laat zien hoe de 'dynamische' stad Rotterdam in het verleden heeft geworsteld met infrastructuur, en dan vooral met spoorwegen, waartegen de havenelite zich in de negentiende eeuw heftig verzette. Uiteindelijk hakte de regering de knoop door en duwde Rotterdam, volgens Van de Laar, 'een spoorweg door de strot'. Die doorsneed het stadshart en bezorgde de stad haar lelijke imago. Toen het viaduct in de jaren negentig van de vorige eeuw moest wijken voor de spoortunnel, pinkten de Rotterdammers opeens een traan weg. 'Het nostalgische en gezellige blijft in de herinnering,' aldus Van de Laar. Van het spoorwegviaduct rest alleen een brug, De Hef, een 'gemusealiseerd' stuk infrastructuur, symbool van de stad die zich graag als kosmopolitisch manifesteerde, maar ook van een stad die jarenlang zo was ingeklemd door de spoorwegen, dat verdere uitbreiding onmogelijk was.

Infradéconfiture

Er is weinig veranderd, stelt Van de Laar, die daarom spreekt van infradéconfiture. 'Lessen worden niet geleerd, de beste technische oplossingen worden niet uitgevoerd. Infrastructuur is kostbaar en de kosten laten zich vaak niet voorspellen. Het loopt altijd anders dan men van plan was. We kunnen dat maar beter als uitgangspunt te nemen.' Zijn conclusie: 'Visie en durf zijn vereisten bij infrastructuur. Die ontbreken te vaak.'

Paul Meurs, hoogleraar Restauratie aan de TU Delft, constateert dat de introductie van de auto in ons land veel op z'n kop heeft gezet. Rijkswegen werden aangelegd, maar hoe de auto in de stad was in te passen bleef altijd problematisch. Zie het vooroorlogse Hofplein: een verkeerschaos. Op het naoorlogse Hofplein heeft zich een 'ontmenging' voorgedaan tussen het verkeer en het stedelijk leven. Meurs: 'Het plein is een verkeersrotonde, het stedelijk leven is er geëlimineerd.' Ook de Maastunneltraverse in Rotterdam is een voorbeeld hoe moeilijk automobilitie en stad samengaan. Meurs' boodschap: probeer het toekomstgerichte te paren aan de stedelijke omgeving, door een vernieuwend routeontwerp en door de eigenaardigheden van de plek te respecteren.

Geen tijd

Jacques Voncke is architect van het vernieuwde station Antwerpen Centraal. Hij vertelt op onderkoelde wijze hoe hij te werk ging om de Hogesnelheidslijn onder het station door te leiden en welke problemen daarbij overwonnen moesten worden. Het monumentale ontvangstgebouw van het station bleef ongemoeid tijdens de operatie, waarbij op 20 meter diepte een tunnel werd gegraven en de stationshal met een atrium werd opengewerkt, zodat nu op drie niveaus treinen af en aan rijden. Twaalf jaar duurden de werkzaamheden. Toch was snelheid de belangrijkste drijfveer. Ingewikkelde draagconstructies werden ter plekke bedacht. 'We hadden geen tijd om te kijken hoe ze het elders deden,' zegt Voncke. 'Als we het nu moesten doen, duurde het zeker twintig jaar,' vermoedt hij.

Na een korte pauze is het tijd voor het blok 'actualiteit'. Het woord is aan Maarten Struijs, die vandaag afscheid neemt als architect van Gemeentewerken, maar niet helemaal. Hij verklaart blij te zijn dat hij de projecten die hij ontwierp voor de omgeving van Rotterdam Centraal en RandstadRail verder mag begeleiden. Aan de hand van afbeeldingen van zijn werk laat hij zien wat voor hem telt, sinds hij in 1981 bij Gemeentewerken begon. 'Architectuur is het accommoderen van beweging van krachten, windkracht, zwaartekracht, remkracht,' legt hij uit bij afbeeldingen van het windscherm langs het Calandkanaal. Maar ook licht (de rookgasreiniger in Rotterdam-Zuid) en de beweging van een lichaam (metrostation Tussenwater in Hoogvliet) zijn voor Struijs bepalende thema's.

Verliefd

Met korte statements wandelt hij door zijn oeuvre: 'Infrastructuur is soms een heel autonoom landschap, er zou meer aandacht voor de vormgeving moeten zijn.' Vijf projecten heeft hij nog onder handen: metrostation Blijdorp, metrostation Rotterdam Centraal en de ondergrondse fietsenstalling van het nieuwe station, de autotunnel onder het Weena en de Kruispleingarage. 'Ben je verliefd op je eigen werk?' vraagt Marc Verheijen. Maarten Struijs: 'Ik ben er laatst weer eens langs geweest, en ja, ik begin er van te houden. Wat ik in de architectuur zocht, heb ik in deze projecten gevonden.'

Wim den Adel, projectleider RandstadRail, legt uit hoe de bouw van infrastructurele projecten steeds ingewikkelder wordt. Hij was ook projectleider van de Beneluxlijn, dus kan goed vergelijken. Het aantal betrokken partijen neemt toe, er komt steeds meer regelgeving en er ontstaan nieuwe veiligheidsvoorschriften. De techniek wordt ingewikkelder en er moet meer rekening worden gehouden met de omgeving van een project. Bovendien wordt de organisatie steeds omvangrijker. In die complexiteit is vertrouwen van belang, zegt hij. 'Respect hebben voor elkaars standpunten. Pas wanneer je vertrouwen in elkaar hebt, kom je verder.'

Onderorde

Pedro Peters is algemeen directeur van de RET. Hij houdt geen lezing, maar wil een discussie op gang brengen. 'Maarten heeft een visie, maar hij heeft ook kritiek op wat wij met zijn werk doen.' Over een aantal punten wil hij de mening van de zaal horen. Maar eerst laat hij een film van Sebastiaan Hendriks zien: 'De onderorde', waarin Maarten Struijs de kijker meeneemt op zijn 'zoektocht naar de ideale metroreis'.

De vraagstukken waarover Peters de mening van de zaal wil, gaan over het vergroten van het aantal winkels op (metro)stations, wat de RET graag wil (ongeveer 65 procent van de aanwezigen vindt dat geen bezwaar) en dat tourniquettes een zegen zijn voor het metronet (ongeveer 60 procent is het daarmee oneens). Peters geeft commentaar en verklaart dat de RET bij veranderingen als meer commercie en reclame maatschappelijke ontwikkelingen volgt. 'Maar ik ben toch geen wandelende portemonnee?' zegt Maarten Struijs.

Diabolisch

In de benedenhal staat de lunch klaar. Het programma loopt uit. Om 15.00 uur stroomt de zaal weer vol en neemt architect Wilfried van Winden het woord, als eerste van het themablok 'perspectief'. Hij maakt duidelijk hoe in Nederland het snelwegontwerp altijd een kwestie is geweest van landschapsontwerp. Er was de 'ruimtelijk beeldende' benadering, ofwel de 'parkway'. Die kreeg als tegenhanger de 'autonome snelweg', die leek losgezongen van het landschap. Het eindpunt van beide lag in de stad.

In de stedelijke omgeving verandert de rijksweg in een 'diabolische snelweg', zoals de A10 in Amsterdam. Bij stadsdeel Bos en Lommer botsen weg en stad op elkaar. Het blijken twee verschillende, niet te combineren werelden. 'Dat moet je dus ook maar niet doen,' zegt Van Winden. Hij bepleit juist een versterking van de verschillen. 'Het is een niet meer te beheersen wegbeeld. Probeer de heftigheid te ensceneren.'

Krukje

Architect Paul Wintermans begon, gedwongen door de crisis in de jaren tachtig, aan het ontwerpen van een krukje, dat uiteindelijk een beugeltafel werd. In zijn verdere loopbaan als architect ontdekte hij dat het ontwerpen van civiele werken lijkt op het ontwerpen van meubels. De verandering zit in de processen: 'De markt doet 't werk. Het is steeds moeilijker te zien wie de opdrachtgever is.' Aan de hand van werken als de Thomassentunnel en de waterkering bij Heusden illustreert hij het verschil. Bij het laatste project moest hij veel moeite doen de aannemer zijn ontwerp te laten overnemen, wat hem een aversie tegen *design and build*-contracten opleverde.

Bij de A73 bij Venlo wilde Wintermans een 'familie' van kunstwerken maken. De eenheid is tot stand gekomen, maar de afwerking is zo matig dat het toch niet helemaal is gelukt. Steeds vaker vraagt Wintermans zich af wie zijn opdrachtgever is. Zijn conclusie: 'De opdracht is mijn opdrachtgever. Maar dan moet ik wel oppassen dat ik niet een krukje ontwerp en bij een tafel uitkom.' In zijn ideale aanbestedingsmodel heeft toch het Rijk als bewaker van het publieke belang de regie.

Ecocity

Ton Venhoeven, de nieuwe rijksadviseur infrastructuur, belicht de grotere ambitie die nodig is bij het ontwerpen in een tijd van schaarser wordende grondstoffen. Hij voert een pleidooi voor steden die zelf energie produceren, zoals sommige woningen dat doen. Voorbeelden uit Barcelona en Zürich tonen slimme overkluizingen, die het stedelijk weefsel laten aanhelen. Dat kan in Nederland ook: pas bij overkluizingen langer dan 250 meter treedt de tunnelwet met zijn beperkingen in werking. 'De ecocity is onze opgave,' zegt Venhoeven.

De meeste werknemers van La Défense bij Parijs komen met het openbaar vervoer. De randweg eromheen en parkeergarages maken plaats voor milieuvriendelijke alternatieven. Een integrale stedenbouwkundige aanpak, door alle betrokken deskundigen, is volgens Venhoeven nodig: 'Van elkaar profiteren, elkaars vak verstaan, maar ook met elkaar mee denken en communiceren. Als beroepsgroep hebben we geen goede naam. Dat komt omdat we zulke eigenheimers zijn. Juist wij moeten over goede *communication skills* beschikken.'

In de benedenhal sluiten Bert Hooijer (directeur Instituut Bouw en Bedrijfskunde van de Hogeschool Rotterdam) en Ron Voskuilen (directeur Gemeentewerken) het symposium af. Achter hen glinstert de verf van het *art piece* van Mr. Serious. Het veelkleurige paneel krijgt een ereplaats in station Blijdorp, als blijvend en zichtbaar cadeau aan Maarten Struijs.