



### **Verslag #3 west**

12 juni 2003, Raadhuis gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp

Thema: Vormgeving van infrastructuur

#### **Introductie**

Oost West Thuis Best is de derde serie in een reeks van bijeenkomsten over lokaal architectuurbeleid. De eerste serie speelde zich af in 1994, waarbij de manifestatie *Niet Grijs* culmineerde in het gelijknamige handboek (dat in 1997 werd geactualiseerd). In 1996 vond de manifestatie *ORG* plaats. Beide series waren bedoeld om betrokkenen instrumenten aan te reiken voor een slagvaardig architectuurbeleid. Bij Oost West Thuis Best gaat het anders; ditmaal geen landelijke manifestatie, maar regionale bijeenkomsten. Uit de enquête *Bouwen aan kwaliteit. Architectuurbeleid in Nederlandse gemeenten* die Architectuur Lokaal in 2002 samen met het NIPO uitvoerde, is namelijk gebleken dat er grote behoefte bestaat bij gemeenten aan informatie over projecten van andere gemeenten. Daarnaast bestaat de wens om de onderlinge contacten tussen gemeenten in dezelfde regio te versterken; die contacten zijn over het algemeen schaars. Bij Oost West Thuis Best gaan gemeenten dus in gesprek. Ze doen dat steeds aan de hand van een concreet thema dat deels voortkomt uit de antwoorden van de enquête en deels uit voorafgaande gesprekken met betrokkenen. De eerste bijeenkomst, #zuidoost, stond in het teken van herbestemmingen en vond op 13 februari 2003 in Venlo plaats. Bijeenkomst twee, #zuidwest, had de ontwikkeling van bestaande kwaliteiten als leidmotief en vond plaats op 10 april 2003 in Bergen op Zoom.

De derde bijeenkomst, op 12 juni 2003 in gemeente Haarlemmermeer, kreeg het thema 'vormgeving van infrastructuur' mee. In de regio west (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en zuidelijk Flevoland) een actueel thema, gezien de aanzienlijke verstedelijkingsdruk, de sterk toegenomen mobiliteit van consumenten en bedrijven en het ontstaan van een netwerk van steden met vele onderlinge relaties, ook in logistiek opzicht. Overigens staat het thema ook nationaal op de (beleids)agenda, gezien het feit dat een aantal van de Grote Projecten van de Rijksoverheid betrekking hebben op mobiliteit. De Architectuurbiënnale voegt daar in 2003 een geheel eigen dimensie aan toe, gezien het gekozen thema van de 'mobiliteitsesthetiek'. De urgentie van het thema bleek eens te meer uit het relaas van dagvoorzitter Bert van Meggelen, die – na op tijd uit Rotterdam te zijn vertrokken – het twijfelachtige genoeg

had enige tijd in een file op de A4 te mogen verkeren, om van daaruit het 'landschap' van de snelweg te aanschouwen (door sommigen ook wel de grootste openbare ruimte van Nederland genoemd).

De keuze voor Haarlemmermeer als gastheer voor de bijeenkomst lag enigszins voor de hand, gezien de vele infrastructurele projecten die in deze gemeente op stapel staan c.q. reeds in uitvoering zijn genomen. Cilly Jansen, directeur van Architectuur Lokaal, liet ze in haar inleiding kort de revue passeren: Schiphol, spoorlijnen, HSL, A5, Zuidtangent, bruggen, tunnels, bushokjes en wat dies meer zij. Over de vraagstelling van de bijeenkomst merkte zij op: 'Deze gemeente is niet alleen bijzonder door de veelheid aan projecten, maar ook door het expliciete architectuurbeleid dat de gemeente voor dit soort bouwwerken heeft geformuleerd. Maar ook andere gemeenten hebben met deze opgave te maken en worden geconfronteerd met de vraag: hoe hou ik als gemeente bij deze veelal gemeentegrens-overstijgende projecten de touwtjes in handen?'

### **Verkenning van het thema**

Dagvoorzitter Bert van Meggelen, directeur van bureau Maatwerk, maakte enkele inleidende opmerkingen bij het begin van de bijeenkomst. Hij kwam zelf jaren geleden met het thema van de bijeenkomst in aanraking na het lezen van een boek over de bouw van de autobanen in Duitsland. 'Tot dan toe had ik gedacht: een weg is een weg. Maar die naïviteit was ik kwijt toen ik las welke aspecten men in Duitsland allemaal had betrokken in het ontwerp van de wegen. Naast vervoersaspecten ging het daarbij om militaire afwegingen en werkgelegenheidsaspecten, maar ook om ideologische en esthetische motieven. Vooral dat laatste was interessant: men nam niet de kortste route van A naar B, maar maakte soms bewust omwegen langs een fraai dorp of landschap, om de "Heimat" zo indringend mogelijk te laten zien aan de gebruikers van de betreffende autobaan. Niet voor niets hebben landschapsarchitecten een grote bijdrage aan het ontwerp van deze wegen geleverd.'

Anno 2003 spelen vergelijkbare discussies in Nederland, onder meer rond de genoemde Grote Projecten van het Rijk. Naast de techniek staat hierbij de vormgeving van grote infrastructurele werken centraal. Volgens Van Meggelen gaat het bij deze projecten niet altijd van een leien dakje, getuige onder meer een recente evaluatie van het ontwerp voor de HSL Zuid: 'De zeer leerzame evaluatie laat zich lezen als de avonturen van architecten in het maken van de HSL, dat op zich al een project is dat grotendeels uit misverstanden bestaat.'

Deze moeizame ervaringen ten spijt is het volgens Van Meggelen een goed teken dat mobiliteit als architectonisch thema op de agenda staat. Hij wees daarbij op de Architectuurbiënnale, het recente boek 'Asfaltreizen' van Tijs van den Boomen en een recente Belvedereconferentie 'Monumentenzorg met 120 km per uur'. De werelden van architectuur en mobiliteit lijken elkaar zo steeds meer te raken. Bij de vele projecten die op stapel staan spelen iedere keer dezelfde aspecten, aldus Van Meggelen. Hij onderscheidde: het integrale aspect van de opgave (is dat een haalbare zaak?), de schaa sprongen in het project (is het een landelijk project of juist een lokaal project), de adequaatheid van het ontwerp zelf, de duurzaamheid, de rol van welstand en in de laatste plaats: kun je je hechten aan infrastructurele ontwerpen? Bij bruggen lukt dat vrij goed, maar hoe zit dat met andere opgaven?

### **Het beleid van gemeente Haarlemmermeer**

Mieke Blankers, wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Haarlemmermeer, zette uiteen hoe haar gemeente omgaat met de infrastructuur op het grondgebied van de gemeente en de vormgeving daarvan. De actuele belangstelling voor deze vormgeving doet haar deugd, zo maakte Blankers duidelijk. Om te vervolgen met de constatering dat

'deze aandacht voor het ontwerp voor ons als vertrouwd is. De weg als beleving is voor ons al enige tijd uitgangspunt bij de vormgeving en dat geldt voor alle opgaven: van woonstraat tot snelweg. De weg wordt steeds meer een "werkruimte", "bedrijfsruimte" en "verblijfsruimte".'

In de beleving van de infrastructuur gaat het om nieuwe parameters, zo gaf Blankers aan. Ze verwees naar een criterium dat de gemeente Rotterdam gebruikt: het aantal ogen dat per minuut passeert op een stuk weg. Met dergelijke criteria kan het ontwerp van de gebieden naast de wegen worden aangepakt. Haarlemmermeer heeft op dat gebied een bescheiden voortrekkersrol, aldus de wethouder: 'Kijk naar het stuk A4 tussen Schiphol en het aquaduct over de Ringvaart; dat maakt op ons grondgebied een verzorgde indruk. Na het aquaduct is het een stuk rommeliger. Dan gaat het ook om zaken als het reclamebeleid dat je als gemeente toepast. Voormalig minister Jan Pronk heeft daar destijds op gewezen, toen hij de verramsjing en verrommeling van Nederland aan de kaak stelde. Het valt niet mee om dat tegen te gaan. Het vergt van een gemeente veel inzet.' Die inzet vertaalt zich volgens Mieke Blankers onder meer in het aanstellen van een supervisor (architect Moshé Zwarts) voor het genoemde stuk van de A4, om aldaar het ontwerp van enkele nieuwe viaducten ('dat zijn toch beeldbepalende elementen op de weg') te bewaken.

Een project waarmee Haarlemmermeer zich op de kaart wil zetten zijn de drie bruggen over de Hoofdvaart, ontworpen door architect Santiago Calatrava. Voor de gemeente was het de eerste keer dat op deze manier met het ontwerp van bruggen werd omgegaan, aldus Blankers. 'We waren op dat punt niet veel gewend. Maar toen men in Rotterdam bewust koos voor een duurdere brug en Max van Rooy in NRC Handelsblad een oproep deed om infrastructuur als culturele opgave te definiëren, hebben wij die handschoen opgepakt.' Inmiddels maakt infrastructuur integraal onderdeel uit van het Haarlemmermeerse architectuurbeleid, naast de woningbouw en de bedrijfsterreinen. Binnen deze hoofdopgaven vindt een nadere uitwerking plaats. Zo worden voor kleine opgaven veelal jonge, aanstormende architecten ingeschakeld, zoals European- en Archiprix-winnaars. Voor grotere opgaven worden de bekende Nederlandse bureaus gevraagd en voor de hele grote projecten benadert de gemeente de nationale en internationale top.

Voor de bouw van de drie bruggen over de Hoofdvaart viel al snel de naam van Calatrava, zo gaf Blankers aan. Het contact met Calatrava leidde tot veel enthousiasme: 'Er ontstond een politieke drive, zo van: dit moeten we koste wat het kost gaan maken.' Begin 2002 is met de bouw van de bruggen gestart. 'Dat is nog een hele opgave. Constructeurs en bouwers worden tot het uiterste van hun kunnen gedwongen. Daarnaast moeten we het politieke draagvlak in stand zien te houden.' Bijkomende problemen zijn het budget ('bijzondere oplossingen kosten nu eenmaal meer geld') en het feit dat Calatrava geen doorsnee architect is; hij blijft doorontwerpen en detailleren. 'Voor ons als gemeente is dat lastig. De beheersing van het proces vraagt heel veel van ons. Voor je het weet heb je het Stopera-effect. Duidelijk moge zijn dat deze bruggen substantieel meer kosten dan gewone bruggen.' De jaarlijkse beheerlasten van de bruggen zijn nog niet bekend, waardoor de gemeente in financiële zin behoorlijke risico's loopt. Het is echter de vraag of dat aspect doorslaggevend moet zijn, aldus Blankers. 'Het zullen monumenten van deze tijd worden. Denkt er nu nog iemand aan het duurdere ontwerp voor de Erasmusbrug?'

Van Meggelen vroeg Blankers na haar inleiding wat de betekenis van deze drie bruggen zal zijn. Hij verwees daarbij opnieuw naar de genoemde Erasmusbrug: 'Daar heeft men de brug gebruikt om de sociale kloof tussen noord en zuid te dichten en om de stad een nieuw symbool te geven. Hier in Haarlemmermeer worden drie forse bruggen over een groot uitgevallen sloot gelegd. Hoe zit dat?' Volgens Blankers markeren de bruggen de

afsluiting van een onstuimige groeiperiode van Haarlemmermeer. 'We hebben een grote ontwikkeling doorgemaakt. Dan mag je ook markante nieuwe punten maken.'

### **Het ontwerp van de HSL Zuid**

Over naar het 'jongensboek' dat de HSL Zuid genoemd mag worden. Architect Paul Wintermans vervult hier reeds enkele jaren de rol van supervisor. De steeds vaker gehoorde stelling dat Nederland enorm toe is aan procesverbeteringen bij de aanleg van dit soort grote projecten (in de week na de bijeenkomst in Haarlemmermeer nog eens fijntjes aangetoond door de rapporten van de Algemene Rekenkamer over de Betuwelijn en HSL) werd door Wintermans volmondig onderschreven. 'Het gaat hier om grensoverschrijdende projecten, waarbij allerlei belangen met elkaar in de knel komen en ambtelijke procedures niet goed werken. De planontwikkeling verloopt hierdoor uiterst traag. Tien jaar na het aanwijzen van de HSL Zuid hebben we nu vijf deelprojecten tot in detail uitgewerkt.' Maar volgens Wintermans zijn de grote vragen nog niet beantwoord: 'Hebben we conceptueel over de vormgeving van de HSL nagedacht? Hebben we de besluitvorming goed georganiseerd? Hebben we goed genoeg nagedacht over de design-and-build constructie, om daar vervolgens 7 miljard in te stoppen? Hebben we nagedacht over wat de HSL eigenlijk zou mogen kosten?'

Na deze kritische vragen liet Wintermans zien hoe het ene na het andere ontwerp voor de HSL Zuid de afgelopen jaren in de lade is verdwenen. Nadat vanuit ontwerpstudies tot een voorstel was gekomen, besloot de politiek onverwacht heel anders: het tracé werd opgeknipt in vijf stukken, waarbij vijf aannemers voor een zogenaamde design-and-build constructie werden geselecteerd. Deze aannemers mochten voor hun deel van het tracé een eigen ontwerp vervaardigen. Resultaat: een geheel zonder samenhang, zonder concept, zonder ambitie en los van de eerder uitgevoerde ontwerpstudies. Na veel vijven en zessen en het aanstellen van Wintermans als supervisor voor het bewaken van de samenhang is uiteindelijk een vijfde ontwerp uit de bus gekomen, dat nu gerealiseerd zal worden. Volgens Wintermans gelden voor dat ontwerp de volgende doelstellingen: continuïteit, eigen beeldmerk, contrast met de omgeving, transparantie en innovatief. Deze aspecten hangen onder meer samen met het feit dat de HSL een 'laagvliegend vliegtuig' is dat zich door het landschap spoedt, zonder lokale inbedding. Dat stelt hoge eisen aan de herkenbaarheid van het ontwerp van onder meer viaducten en kolommen. Overigens gaat het hierbij om meer dan het ontwerp van het tracé zelf; ook alle nieuwe onderdoorgangen en overbouwingen moeten opnieuw ontworpen worden. Aan de ontwerpers hiervan heeft Wintermans meegegeven dat zij zich met hun ontwerpen verre moeten houden van het genoemde HSL-beeldmerk.

Gevraagd door Van Meggelen naar het wezenlijke van zijn functie wees Wintermans op het 'masseren'. 'Ik ben niet als ontwerper ingehuurd. In plaats daarvan moet ik tientallen ontwerpers en honderden constructeurs bij elkaar brengen, hun werkzaamheden afstemmen en zorgdragen voor een eenduidig eindbeeld.' Het werk van Wintermans wordt vooral bemoeilijkt door de fouten in de organisatie en de procesgang: 'Er zijn heel veel afspraken gemaakt tussen de HSL-organisatie, de gemeenten en andere lokale belanghebbenden. Soms is het ter wille van het ontwerp nodig die afspraken nu terug te draaien en dat geeft fricties.'

De design-and-build constructie beoordeelde Wintermans als een ongelukkige methode; de supervisor kan masseren wat hij wil, de gevraagde extra inzet van de aannemers vertaalt zich zonder uitzondering in hogere kosten. Ook het in stukken knippen van het tracé is achteraf gezien een ongelukkige actie geweest. Op de vraag van Van Meggelen of een masseur niet altijd te laat komt antwoordde Wintermans: 'Met design-and-build weet je als architect dat je in de problemen komt. Het kwaad was bovendien al geschied toen ik aantrad. De pijn was er al, die mocht ik proberen te verzachten. Inderdaad had

het ontstaan van de pijn voorkomen moeten worden. Als je de plannen van de vijf aannemers zag, dan wist je: dit willen wij als Nederland toch niet voortbrengen?

We hebben veel inzet geleverd om het nog een beetje te fatsoeneren. Ik mag hopen dat al het geonderhandel rond het tracé straks niet te zeer zichtbaar is in het ontwerp.’ Op de slotsuggestie van Van Meggelen (‘Zet vooraf een stel goede mensen bij elkaar en maak daarmee het meest doordachte ontwerp; was dat beter geweest’) kon Wintermans antwoorden met een volmondig ‘ja’. Dit was voor Van Meggelen aanleiding om voor te stellen dat het NAI op korte termijn een tentoonstelling zou moeten organiseren over het ontwerp van dit soort projecten. Niet om het eindresultaat te laten zien, compleet met een mooi boek en blije gezichten, maar om te laten zien hoe lastig deze processen zijn en hoe mooi het had kunnen worden. Op zo’n manier kan een collectief geheugen worden opgebouwd, aldus Van Meggelen, terwijl nu veel te snel wordt overgestapt naar het volgende project en de orde van de dag. ‘Bij dit soort immense projecten horen kwantitatieve en kwalitatieve evaluaties. Daarmee wordt het lerend vermogen van de betrokken organisaties versterkt.’

### **Het ontwerp van de A12**

Architect Jan Brouwer staat voor een vergelijkbare opgave als collega Paul Wintermans. In opdracht van de Rijksbouwmeester mag hij zich buigen over het routeontwerp van de A12, in tegenstelling tot de HSL Zuid een bestaand stuk infrastructuur en bovendien een snelweg. Brouwer is een half jaar bezig met dit ‘Grote Project’ en een week na de bijeenkomst in Haarlemmermeer zal hij de eerste resultaten presenteren. Zijn voorstellen hebben – na het voorgaande zal dat geen verrassing zijn – voor een belangrijk deel betrekking op een nieuwe procesarchitectuur. Brouwer: ‘Het is inderdaad waar: met het ontwerpen van de weg zelf komt het wel goed. Dat is een eenvoudig vak vergeleken met het ontwerp van het proces.’

Aan de basis van deze conclusie ligt volgens Brouwer de constatering dat in Nederland een beperkte kijk op de snelweg bestaat; de snelweg is slechts nuttig om verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. ‘Een weg is meer dan een verbinding van A naar B. Bij Rijkswaterstaat denkt men daar echter anders over. Daar bevindt men zich geheel op een eiland. Onderhandelingen met gemeenten en particulieren over het tracé worden afgerond met toezeggingen voor zwembaden of extra afslagen. Maar zo zetten we Nederland toch niet in elkaar? Een weg moet een manier zijn om de ruimtelijke ordening in dit land beter aan te pakken.’

Met de introductie van de ruimtelijke ordening belandde Brouwer op zijn tweede stelling: de schaa sprong van het traditionele ‘stad en landschap’ naar het snelweglandschap levert grote ruimtelijke problemen op. Volgens Brouwer weten we ons geen raad met de ruimte rondom de snelwegen. ‘Kijk toch eens naar de bedrijfsterreinen met die grijze dozen er op. Of die enorme reclames in het weiland.’ We moeten ons bovendien meer beseffen dat de aanleg van infrastructuur een enorme invloed heeft op landschap en de schaal daarvan, aldus Brouwer. Die invloed is niet in de laatste plaats visueel van aard. De verrommeling van de A12 en de nivellering van het landschap is zelfs politici opgevallen, zo vervolgde Brouwer. Vandaar de aanwijzing van de A12 als Groot Project. Geen eenvoudige opgave, onder meer omdat Brouwer en de zijnen te maken hebben met 32 gemeenten (en dus ook bijvoorbeeld 32 welstandscommissies). Niettemin tekenden de eerste doorbraken zich af: ‘De HID’s van de drie regionale directies van Rijkswaterstaat die bij de A12 zijn betrokken hebben aangegeven intensief te zullen gaan samenwerken. Dat is een positieve zaak. Van belang is nu hoe dit streven landt in de lagere echelons van de organisatie.’ Bovendien is er een superregionale welstandscommissie gevormd, die criteria zal opstellen voor het beoordelen van de wijzigingen aan de A12. Brouwer

hierover: 'We hopen dat men dit lokaal oppakt. Wettelijk is dat niet afdwingbaar.' Voor de drie landschappen waar de A12 doorheen is gelegd (weide, bos en stad) heeft

Brouwer aan drie architectenbureaus gevraagd voorstellen te ontwikkelen voor een 'familie' van inrichtingselementen op en langs de weg.

Daarmee raakte Brouwer een gevoelig punt: 'Bij Rijkswaterstaat zegt men: wij maken het ontwerp, de architect doet de vormgeving. Dat kan niet zo zijn! Ons streven is gericht op collaborative engineering, oftewel het gelijktijdig ontwerpen met alle betrokken disciplines.'

De vierde stelling van Brouwer luidde: er zijn duidelijke procedures nodig om een gezamenlijke aanpak van ruimtelijke ordening en verkeers- en vervoersproblemen te garanderen. De Spoedwet voor wegverbredingen die het vorige kabinet heeft aangenomen valt hier volgens Brouwer niet onder: 'Het gaat erom de bevoegdheden beter te structureren. Voor de A12 zijn in het kader van de Spoedwet 30 projecten aangewezen, die op korte termijn worden aangepakt. Wij proberen veel meer het beeld voor de lange termijn te ontwikkelen, waarbij een balans moet worden gevonden tussen de belangen van de bewoners, het doorgaande verkeer en de gemeente. Overigens is daarbij geen behoefte aan allerlei megalomane oplossingen. Een weg kan ook op een simpele manier goed worden ingepast in het landschap.' Uit de zaal kwam de vraag waarom bij de A12 gekozen was voor het inschakelen van drie ontwerp bureaus in plaats van een. Jan Brouwer antwoordde dat, naast inhoudelijke redenen, de reden voor die keuze een pragmatische was, namelijk dat door de komst van de spoedwet opgeschoten moet worden. Een bureau zou het eenvoudigweg niet redden in de gegeven tijd.

Brouwer vroeg Van Meggelen wat deze als zijn taak beschouwde als supervisor. Zijn antwoord: 'Ontwerp en vormgeving ontwikkelen tot één activiteit en met meerdere ontwerpers één samenhangend beeld creëren van Scheveningen tot aan de Duitse grens.' Het lastigste daarbij wordt het overtuigen van Rijkswaterstaat dat design-and-build constructies uit den boze zijn. 'Hooguit kunnen we het hebben over engineering-and-construct, maar de ontwerpen van de architecten moeten gewoon worden uitgevoerd.' Een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat gaf hierop aan dat de nauwe oogkleppen van zijn organisatie de laatste tijd worden verbreed: 'Civiele ingenieurs denken nu eenmaal niet zo breed, maar daar is een kentering in waarneembaar. Zie de manier waarop we meer de creativiteit van marktpartijen aanboren. Maar ook gaan we ons anders opstellen naar gemeenten; minder als de big boss en meer als partner.'

### **De weg als kunstwerk**

Adviseur Jurriaan van Kranendonk sloot het ochtendprogramma af met een presentatie van tien kunstprojecten die hij in opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft mogen ontwikkelen. De functie van kunst in de openbare ruimte – in dit geval de openbare ruimte van de weg – stond hierbij centraal. De provincie neemt de projecten zeer serieus; via een eigen percentageregeling zorgt men voor de financiële dekking. De algemene achterliggende doelstelling is het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving. Overigens staat de provincie hierin niet alleen. Ook organisaties als Stroom, Bureau Rijksbouwmeester en zelfs de ANWB hebben dit thema hoog op de agenda staan.

De kunstwerken die Van Kranendonk toonde hebben meerdere functies: wijzen op de schoonheid van het landschap, het doorbreken van de monotonie van de (snel)weg, de weg een nieuwe beleving geven (zoals bij het theater annex observatorium bij de Rotterdamse wijk Nieuw-Terbregge), het invullen van restplekken langs de wegen en het accentueren van nieuwe infrastructuur.

Eén van de projecten is Atlas en Route, waarbij jeugd bewust wordt gemaakt van de cultuurhistorische waarden in een gebied, aan de hand van een reizende tentoonstelling met kaarten. Bij het project Via Tondo hebben kunstenaars ontwerpen gemaakt voor rotondes in Zuid-Holland. Maar liefst 12 modellen zijn hiervoor vervaardigd, die elk iets te maken hebben met de autocultuur. Zij proberen de wegervaring van de automobilist te stimuleren en hem of haar bewuster te maken van het rijgedrag. Bij het ontwerp gelden wel de nodige randvoorwaarden, zoals de verkeersveiligheid. De reacties uit de zaal waren wisselend.

### **Excursie: infrastructuur in alle soorten en maten**

Tijdens de excursie met de bus door Haarlemmermeer stonden vier projecten op het programma: de nieuwe snelweg A5, de Zuidtangent, de bruggen van Calatrava en vier bruggen van jonge architecten op een bedrijventerrein in Nieuw-Vennep.

Architect Rein Jansma (Zwarts en Jansma) verzorgde een toelichting op de A5, de snelweg die vanaf november 2003 de A4 verbindt met de A9. Voor deze weg hebben de ontwerpers een catalogus van ontwerp oplossingen gemaakt met betrekking tot zaken als hekken, hekbeëindigingen en wanden. Dit om een zo rustig mogelijk beeld te creëren. Lastig punt is dat de uitvoering van het een en ander altijd net even anders is dan de ontwerpers getekend hebben, aldus Jansma. 'Wij probeerden de dingen die bij zo'n weg horen, zoals camera's en sensoren, zoveel mogelijk te integreren. In de praktijk moeten ze dan weer op een andere plek worden geplaatst, waar weer geen loze leidingen zijn meegestort. Dat is dan jammer.'

Over het algemeen hebben de ontwerpers terughoudendheid in het ontwerp betracht: 'Je moet niet elk viaduct tot een evenement willen maken. Het landschap en Schiphol – je rijdt hier straks evenwijdig aan de Zwanenburgbaan – zijn al indrukwekkend genoeg. En één Calatrava is meer dan genoeg.' Enkele viaducten zijn voorzien van subtiele tegelwerken, die van afstand onder meer vliegtuigen voorstellen en bij dichtere nadering 'oplossen' in losse tegels.

Maurice Nio (VHP) ging in op het ontwerp van zijn bureau voor de haltes van de Zuidtangent. In het programma van eisen dat hij meekreeg, stond de wens geformuleerd van 10 standaardhaltes en 4 hoogwaardige haltes. Dat programmatische uitgangspunt werd met succes door Nio van tafel gewerkt: 'Wij hebben voorgesteld al het geld min of meer gelijkwaardig te verdelen over alle haltes. Onze opdrachtgever kon daar mee instemmen.'

Bij het nieuwe Spaarne-ziekenhuis werd een zelfde 'truc' uitgehaald. Hier werd al het beschikbare budget gestopt in één wachtplek (gemaakt van piepschuim). Door hier een 'dynamisch busbord' aan te koppelen bleek het mogelijk om de bekende visgraat-indeling van het busstation te ontlopen. Nio concludeerde: 'Belangrijk bij dit soort opgaves is: hoe zet je je adviseurs in. Het is nu vaak bon ton om architecten een voorlopig ontwerp te laten maken en ze dan te bedanken voor hun diensten. Hier heeft de opdrachtgever ons een volledig opdracht gegeven, zelfs tot en met het beheer. Zo leer je zelf ook meer over de uitwerking van je ontwerpvoorstellen in de praktijk.'

Na een bezoek aan de Calatrava-bruggen in aanbouw (nu reeds zeer prominent aanwezig in het Haarlemmermeerse landschap) werd een laatste blik geworpen op de vier bruggen van studenten van de TU Delft in het bedrijventerrein Nieuw-Vennep Zuid. Een sympathiek initiatief, dat jonge architecten een kans geeft hun ontwerpen ook daadwerkelijk te realiseren.

### **Slotwoord**

Aangezien het programma fors was uitgelopen, beperkte de slotdiscussie zich tot de oproep van Bert van Meggelen om 10 zaken op te noemen die de aanwezigen meenamen naar hun eigen situatie en projecten. Genoemd werden:

- de behoefte aan een goede procesarchitectuur;
- de behoefte aan betere wetgeving voor grensoverschrijdende projecten;
- meer aandacht voor de eigen verantwoordelijkheid van de architect (werken binnen het budget en andere randvoorwaarden);
- de noodzaak van goed en bevlogen opdrachtgeverschap, zeker ook bij gemeenten;
- het belang van de relatie tussen ruimtelijke ordening en landschap;
- de noodzaak van collaborative engineering;
- het plezier in het maken van een mooie omgeving;
- de noodzaak om in dit land iets genereuzer te zijn bij de bouw van infrastructurele projecten.

Bert van Meggelen voegde daar nog een eigen slotwoord aan toe: 'Denk tien keer na voordat je een design-and-build constructie gebruikt, denk met veel disciplines na over het concept en in welke richting dat gearticuleerd moet worden, werk niet volgtijdelijk aan dit soort projecten maar gelijktijdig en geef ook kunstenaars een rol in het denken over de vormgeving van infrastructuur.'

Kees de Graaf