

Hans Wesseling >
Programmamanager
Wegen naar de Toekomst

Voorwoord

'De weg van last tot lust'. Dat was het motto voor het thema Wegarchitectuur 2030 in het innovatieprogramma van Rijkswaterstaat: 'Wegen naar de Toekomst'. Als het lukt om in de toekomst de problemen van veiligheid, stank, lawaai en trillingen, die nu door het wegverkeer worden veroorzaakt, op te lossen, dan worden wegen aantrekkelijk gebied. Dan is het niet meer nodig wegen te verstoppen achter geluidsschermen en huizen hoeven niet langer de weg de rug toe te keren. De weg voegt dan waarde toe aan de omgeving.

In het thema 'WegArchitectuur2030' richt Rijkswaterstaat zich op die gewenste toekomst. Onder het motto 'lange termijn denken, korte termijn doen' is een tweetal pilots gestart. De pilot Snelweghuis verkent de mogelijkheden om de directe omgeving van de snelweg te gebruiken voor de bouw van woningen. Er is een inventarisatie gemaakt van de vigerende wet- en regelgeving op dit gebied en de architectuurwereld is gevraagd concrete ontwerpen te maken van een snelweghuis. De pilot Geluid richt zich op maatregelen die op korte en middellange termijn kunnen helpen het verkeerslawaai te verminderen.

Wegen naar de Toekomst wil, naast het ontwikkelen van concrete technische pilots, ook impulsen geven aan de aan mobiliteit gerelateerde vakgebieden. Het project 'Holland Avenue' onderzoekt of er ontwerpgrondslagen zijn af te leiden uit de beleving van de weg door de weggebruiker. Het project 'de Fenomenale weg' richt zich op de beleving van de weg door haar omgeving. Omdat er in de architectuurwereld al erg veel aan dit thema wordt gedaan, heeft Rijkswaterstaat (RWS) een andere invalshoek gezocht: de kunst. Hierbij

zijn we ervan uitgegaan dat de kunst in staat is de positieve emotie die ontstaat in de confrontatie van de weg en het landschap te verbeelden. Samen met de Stichting Kunst en Openbare Ruimte (SKOR) is een opdracht verstrekt aan bureau Hans Venhuizen om een visie op de toegevoegde waarde die de weg kan bieden aan haar omgeving te ontwikkelen en deze te laten verbeelden door kunstenaars. Hiermee hopen wij de emotie: ja de weg kan ook iets toevoegen aan het landschap overtuigend over te brengen.

Deze brochure toont het resultaat van het project. Het beschrijft, in een essay door Paul Meurs, de resultaten van een inventarisatie van reeds beschikbare producten van kunstenaars die gaan over de spanning tussen de weg en haar omgeving. Vervolgens geven drie kunstenaars elk op een geheel eigen wijze hun visie op de verborgen potenties in de ontmoeting van de weg met haar omgeving.

Op 31 mei 2002 zijn de in deze brochure beschreven producten voor het eerst gepresenteerd in de manifestatie GeluidenWeg te Lelystad. Ik hoop dat dit project, waaraan op initiatief van Rijkswaterstaat en SKOR door velen met groot enthousiasme is gewerkt, een bijdrage levert aan de verdere ontwikkeling van de wegarchitectuur in Nederland. <



Paul Meurs >

De opkomst van de automobilititeit leidde gedurende de hele twintigste eeuw tot ingrijpende maatschappelijke veranderingen. Er ontstond een autocultuur, compleet met een autovocabulaire, een autokijk op het bestaan en een vormentaal gebaseerd op snelheid en grootschaligheid. Voor een snel

De fenomenale weg

groeierende massa gemotoriseerde mensen ging de wereld in al zijn grootte en rijkdom open. Tegelijkertijd kromp diezelfde wereld door de vele verplaatsingen ineen tot een dorp met een universele cultuur. Zolang er auto's bestaan heeft de kunst zich met de autocultuur, het autorijden en de autowegen beziggehouden. Zij droeg bij aan de totstandkoming van het automobiele wereldbeeld en reageerde erop. De ontwikkeling van de autokunst gedurende de twintigste eeuw hield gelijke tred met de wisselende betekenis die in de loop van de tijd aan de auto werd gegeven. Ooit was de auto een symbool van vrijheid. Daarna werd hij een symbool van onmenselijke versnelling en de verwoesting van landschap en platteland. Weer later werd de auto een symbool van kleinburgerlijkheid en tegenwoordig is de auto vooral een symbool van de postmoderne mensheid. Leuk of niet, de auto hoort er helemaal bij en het is zaak dat we onze omgeving daar zo goed en zo slecht als het gaat op inrichten. Snelwegen zijn belangrijke openbare ruimten geworden; de dorpspomp van weleer is de benzinepomp van tegenwoordig.

De gemobiliseerde samenleving

Aan het begin van de jaren zestig was het gebruikelijk dat families er op zondag met hun auto op uit trokken. Zodra het landschap enigszins op natuur begon te lijken, werd de wagen naast de weg gezet en kon de picknickmand open. De lol van het bermtoerisme zat misschien wel meer in het kijken naar de voorbij tuffende auto's dan in het buitenleven. De automobilisten genoten van hun automobilititeit; ze waren vrij te gaan en te staan waar zij wilden en klitten aan de rand van de weg samen. Naarmate meer gezinnen zich een auto konden veroorloven, nam de chaos op en langs de wegen toe en groeide de behoefte aan regels. Bermtoerisme werd in 1965 verboden; dit onvermijdelijke besluit is typerend voor de periode waarin het autorijden van een doel op zich veranderde in een middel tot massale verplaatsing.

Hoewel de auto nog steeds geldt als een symbool van persoonlijke vrijheid, snelheid en comfort, bieden de autowegen tegenwoordig vooral het tegenovergestelde: sleur, vertraging en irritatie. We slijten onze dagen in de file en raken mateloos geïrriteerd door onze medeweggebruikers; ze zijn roekeloos en rijden te hard of juist te langzaam. Nergens is het voortschrijdend individualisme beter zichtbaar dan op de snelwegen, die zich ontwikkelden tot vrijplaats voor onbeschoft gedrag en onbeholpen pogingen vooraan te komen. Ook genieten van het landschap is er vaak niet meer bij, de omgeving ligt achter geluidsschermen verstopt of wordt door grauwe nieuwbouwwijken en monotone bedrijfsparken overwoerd. De snelwegen zijn veranderd in open riolen voor menselijke verplaatsingen en kregen een bijpassende omgeving. Automobilititeit was ooit een zegen, maar is tegenwoordig vooral een moeilijk oplosbaar probleem.

In de media bestaat een ronduit negatief beeld van de snelwegen; ze veroorzaken vervuiling, zijn een lawaaibrong, verzieken de leefomgeving en laten de economie haperen in plaats haar vooruit te stuwen. Toch valt het de gebruikers van de snelwegen, de automobilisten, moeilijk aan te rekenen dat zij zich zo frequent verplaatsen en het openbaar vervoer laten staan. Honderd jaar lang was het ruimtelijk beleid geheel op individueel vervoer afgestemd, door consequent prioriteit aan spreiding en functiescheiding te geven. Hoewel de aanleg van nieuwe snelwegen steevast met allerlei felle protesten gepaard gaat, stromen na een in-gebruikstelling de auto's massaal toe. Zo ontstond de paradoxale situatie waarin snelwegen maatschappelijk moeilijk worden

geaccepteerd, terwijl dezelfde maatschappij zonder die wegen onmogelijk kan functioneren.

Een tweede paradox heeft te maken met de auto zelf. Waar massale automobilititeit een negatief beeld oproept, kent de individuele automobilititeit een onverminderd positief imago. De auto is bij uitstek het speelgoed van grote mensen en geldt als statussymbool, ook al rijden er inmiddels meer dan zes miljoen exemplaren in Nederland rond en verschillen de modellen onderling nog maar nauwelijks van elkaar. Vooral mannen kunnen verliefd worden op een auto: ze dromen ervan, strelen zijn flanken en laten zich door de grote automerken verleiden en inpakken. Talrijk zijn de erotische associaties: de pook, de rondingen van het koetswerk, de bumpers, een verleidelijk opengesperde motorkap. De eigen auto wordt behandeld als een huisdier of een goede vriend. Hij krijgt op tijd te drinken en periodiek een wasbeurt. Als de ruimte het toelaat wordt hem zelfs onderdak in of naast het huis verschaft. In ruil voor al die goede zorgen staat hij dag en nacht voor ons klaar, tot het moment dat hij het begeeft en meedogenloos aan de kant wordt gezet om plaats te maken voor een nieuw en liefst groter exemplaar.

De auto in de kunst

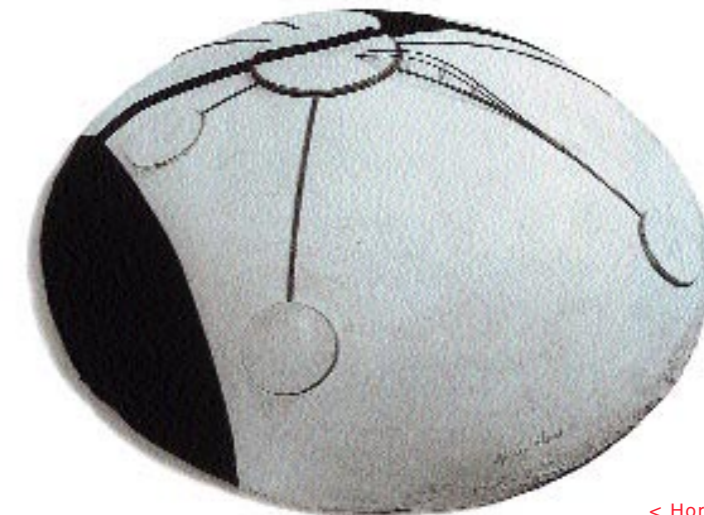
In de kunst werd de auto in de twintigste eeuw afgebeeld als verleider, duivel, heilige of als onszelf. De snelweg bracht een mobiele levensstijl, die een ideaal decor vormde voor een literair en cinematografisch genre vol criminele afrekeningen, opbloeiende romances, existentiële bespiegelingen en antropologische ontdekkingen. De ruimtelijke dimensie van de snelweg werd door de kunst ontdekt, betreden en gemanipuleerd, onder meer door met het rijdend perspectief te experimenteren en op de wegebbende verbondenheid van de mens aan zijn leefgebied te reageren. Kunstenaars voegden sculpturen en sculpturale landschappen aan de snelwegen toe, met als doel ze betekenis en herkenbaarheid te geven. De stadspoorten van weleer herleven als 'markeringen' langs de snel- en ringwegen, zoals in het project van Daniel Libeskind in Groningen. Snelwegen bieden een ideaal podium om grote objecten te etaleren. In het voorbijrijden vangen we een glimp op van kuddes olifanten, klassieke zuilen, obeliskken, tapijten van gekleurde vlakken en vooral veel aan elkaar gelast plaatstaal.

De opzet en inrichting van wegtracés en hun omgeving bepalen zowel de routebeleving van de automobilist als de beleving van het door snelwegen doorsneden landschap vanaf het maaiveld. Door de toegenomen mobiliteit en de steeds grotere verwevenheid van de verkeersroutes en het stedelijk landschap hebben beide vormen van beleving aan belang gewonnen. Afgezien van het plaatsen van losse objecten speelde de kunst bij de inrichting van snelweg, berm en omringende landschap in het verleden weinig meer dan een rol in de marge. Kunstenaars droegen hooguit als esthetisch adviseur bij aan ingenieurskunstwerken als viaducten en geluidsschermen. De vormgeving van de doorgaande routes was een aangelegenheid van civiel ingenieurs, architecten en landschapsarchitecten. Tegenwoordig vormen de snelwegen en hun omgeving een potentieel interessant werkterrein voor de kunst. Dat komt door de sterke groei van de mobiliteit en het toenemend belang van de snelwegen als openbare ruimte in de steden. Bovendien bestaat er in de ontwerpende disciplines een tendens om naar samenwerkingsverbanden te zoeken, bijvoorbeeld van architecten, stedenbouwers, landschapsarchitecten en beeldend kunstenaars. De opgaven in de openbare ruimte zijn zo complex dat integrale ontwerpen de beste oplossingen bieden. Deze vorm van integratie van kunst en ruimtelijke inrichting wordt wel als 'culturele planologie' aangeduid.

Kunst en routebeleving

Een beroemd buitenlands voorbeeld van een met zorg ontworpen autoweg is de Merrit Parkway, die in de jaren dertig werd aangelegd in Fairfield County in de Amerikaanse staat Connecticut. Als onderdeel van deze route ontwierp architect George L. Dunkelberger een familie van 68 bruggen, die allemaal een eigen karakter hebben dat steeds op de locatie werd bepaald. Bij de uitwerking van de bruggen, die in stijl varieerden van eclectisch tot Art Deco en modern, zorgde de kunstenaar Edward Ferrari voor de ornamenten; soms bleven ze ingetogen en haast onzichtbaar voor de automobilisten, soms vragen ze nadrukkelijk de aandacht. De Merrit Parklane werd een route met een uitgesproken karakter, die van mijl tot mijl herkenbaar is.

De opbouw van het Nederlandse snelwegennet vanaf de jaren zestig werd niet op een dergelijke integrale manier aangepakt; de aankleding van de wegen lag vast in gestandaardiseerde ontwerpen. Er ontstond een neutraal netwerk



< Horizonweg
John Körmeling, 1989
locatie: Ringweg Amsterdam

van verkeersbanen, dat met zorg op het landschap werd geprojecteerd. De toevoeging van geluidswallen en de ontwikkeling van zichtlocaties met een veelal uitwisselbare vormgeving heeft het neutrale karakter van de routes de laatste jaren versterkt. Zo werden de snelwegen indifferent voor hun omgeving en zijn lange trajecten soms maar moeizaam te herkennen. Slechts sporadisch ontstond een ruimtelijke relatie met de omringende steden en landschappen. Voor het overgrote gedeelte is het huidige snelwegennet echter het produkt van rationeel denken over de technische afhandeling van het individuele vervoer tussen de regio's.

De afgelopen jaren hebben verschillende kunstenaars geëxperimenteerd met de genius loci van de snelweg. Ze zochten naar manieren om automobilisten te laten voelen waar ze zijn. Vergelijkbaar met de stadsmarkeringen in Groningen is het niet uitgevoerde project van John Körmeling om Amsterdam vanaf de ringweg zichtbaar te maken. In zijn voorstel, dat de 'Horizonweg' werd gedoopt, stelde Körmeling voor om de ringweg op twee plaatsen naar een hoogte van 81 meter te voeren. Bij helder weer levert dat de automobilisten een uitzicht van liefst 32 kilometer op, genoeg om de hele ring rondom Amsterdam te kunnen overzien.



< Engelen / Angels
 Moniek Toebosch, 1994
 foto: Thijs Quispel, locatie: Dijk Enkhuizen - Lelystad



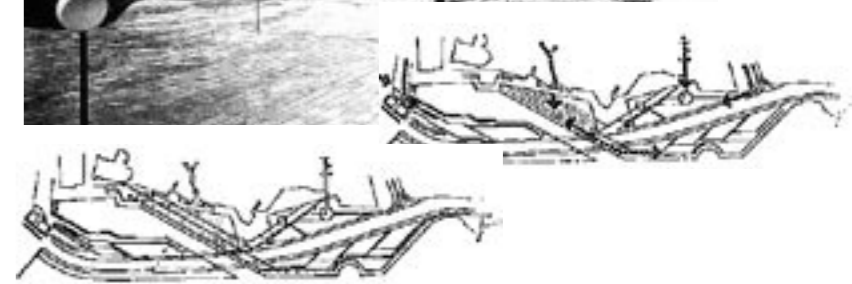
Überschrieben >
 Mahmal für die ermordeten Juden Europas
 Rudolf Herz / Reinhard Matz, 1997
 fotomontage: Hans Döring
 locatie: A7 Kassel, Duitsland



< Roermondsplein
 © Peter Struycken
 foto: 2001 c/o Beeldrecht Hoofddorp
 locatie: Arnhem



Parc de la mar >
 Equipo Zócalo, 1982-84
 locatie: kustsnelweg, Palma de Mallorca, Spanje



Een voorbeeld van een uitgevoerd kunstproject voor het verlevendigen van een route is 'Engelen' van Moniek Toebosch. Dit kunstwerk uit 1994 maakt van de tocht over de dijk van Enkhuizen naar Lelystad een bijzondere ervaring. Vanaf de dijk kijkt de automobilist uit over het IJsselmeer en krijgt hij een Hollands panorama voorgeschoteld. Toebosch attendeert de passanten middels een verkeersbord op een bepaalde radiofrequentie. Door hier op af te stemmen wordt de automobilist 29 kilometer lang door engelengezang begeleid. Een kwartier lang kan hij zich in de hemel wanen. Aan het eind van de dijk sterft het geluid langzaam weg, de automobilist keert terug op aarde en krijgt het oude land weer onder de wielen.

Lijnrecht tegenover de ervaring van hemels gezang die Toebosch op de dijk naar Lelystad realiseert, staat een project van R. Herz en R. Matz voor de Duitse A7, dat zich als een helletocht laat beschrijven. Als het ontwerp wordt uitgevoerd, moeten de automobilisten bij Kassel vol in de remmen omdat de Autobahn ineens in een strook kinderkopjes overgaat. Een kilometer lang kan slechts stapvoets worden gereden. Boven het wegdek hangt een verkeersportaal: 'Ter nagedachtenis aan de vermoorde Joden van Europa.' Hoe vaak hij hier ook voorbijkomt, steeds zal de passant een moment stilstaan bij een van de donkerste bladzijden uit de Europese geschiedenis. Even verderop, bij een rustplaats, wordt informatie over de holocaust en dit onconventionele monument gegeven. Juist door het monument niet in een vergeten hoek van een park

of plein, maar heel nadrukkelijk in de meest gejaagde openbare ruimte van Duitsland te plaatsen, willen de kunstenaars Herz en Matz ervoor zorgen dat de herinnering aan de Jodenvervolgung levend blijft. Het monument zorgt voor ongemak en dat is precies de bedoeling. Doelbewust ontstaat er vertraging op de geoliede verkeersmachine van de Duitse Autobahn, het symbool van de ongestoorde mobiliteit, maar ook van de expansiedrift van Adolf Hitler.

De snelweg als openbare ruimte

Het beeld van de snelwegen als renbaan waarop onze vriend de auto ongestoord kan accelereren is achterhaald. Door de toegenomen automobilititeit heeft het autorijden vooral een collectieve dimensie. Het autoverkeer in Nederland wordt grotendeels op de snelwegen afgehandeld en in de meeste gevallen gaat het om verplaatsingen over relatief korte afstanden. De snelwegen zijn allang geen lege stroken asfalt door lege landschappen meer, maar ontpoppen zich als de mainstreets van de stadsregio's; het zijn de slagaders van de tot een netwerk aaneengeregen steden. De snelwegen behoren tot de best bezochte openbare ruimten van het land en worden door praktisch de hele bevolking op gezette tijden aangedaan.

De paradoxale maatschappelijke positie van de auto en de automobilititeit maakt de snelwegen tot een tweeslachtige openbare ruimte. Ondanks het belang van de automobilititeit en de betekenis van de snelwegen voor de ruimtelijke structuur van het land, werden de wegtracés lange tijd door planners en

beleidsmakers als barrière beschouwd of simpelweg over het hoofd gezien. Snelwegen golden als een noodzakelijk kwaad en werden als een ruimtelijke gedoogzone behandeld. Een wildgroei van perifere bebouwing en het verslonzen van de ruimtelijke kwaliteit van de doorgaande routes was het resultaat. De zo belangrijke openbare ruimte van de snelweg werd geen cultuurlandschap maar een non-place, omgeven door muren, gebouwen als blokkendozen en restzones zonder ruimtelijke of verblijfskwaliteit.

Nu de steden aan elkaar klitten en als een uitgestrekt geheel functioneren, zijn de snelwegen meer dan ooit een integraal onderdeel van het stedelijk landschap. Ze vormen belangrijke verblijfsgebieden maar liggen door hun geschiedenis geïsoleerd. Het heeft geen zin de aanwezigheid van auto's in de stad of in het landschap te veroordelen; veel mensen ervaren hun leefomgeving nauwelijks nog anders dan vanuit de auto. Automobilititeit is een realiteit. De snelwegen liggen als moderne rivieren in het landschap en kunnen als drager van landschappelijke ontwikkeling worden opgevat. Het is daarom interessant te onderzoeken of de snelwegen een verrijking in plaats van een verstoring voor de steden en landschappen kunnen zijn. Sinds kort wordt het belang van de auto en de betekenis van de snelwegen onderkend en staan de doorgaande routes als een ruimtelijk inrichtingsvraagstuk op de agenda. Behalve de routebeleving is ook de vormgeving van het landschap dat door snelwegen doorsneden wordt, een actuele opgave.

Kunst en de openbare ruimte

De ontmoeting van de snelweg en de traditionele openbare ruimte vindt soms in of tegen de binnensteden aan. Zo stuit het autoverkeer dat in Arnhem over de Nelson Mandelabrug rijdt op het historische centrum, voor zover dat na de oorlog is herbouwd. Met een grote krul draait de weg naar het maaiveld af, met in het midden een ovale restruimte. Peter Struycken ontwierp voor dit Roermondsplein in 1972 een bestrating in de vorm van een golfpatroon. Er ontstond een stenen binnenzee rondom een grote fontein. De golven vormen een tapijt voor wandelaars, skaters en geparkeerde auto's. Ze liggen als een ingetogen leegte temidden van de drukte en de volte van de binnenstad. Het plein markeert de entree van de stad. Al rijdend draai je om de golven heen. Vanuit de stad lijkt het of de stenen golven aan komen rollen.

Ook de snelweg van Palma de Mallorca raakt de binnenstad, hij loopt parallel aan de kust en scheert voor het oude centrum langs. Palma heeft een van de mooiste historische stadsgezichten van het Middellandse Zeegebied, met de kathedraal en het Palacio de la Almudaina. In de loop van de tijd was de relatie tussen de stad en de zee echter door aanplantingen en industriebouw verstoord. De aanleg van de snelweg had de situatie kunnen verslechteren, maar het tegenovergestelde gebeurde. Tussen de stad en de zee werd het Parque de la Mar aangelegd, waarin het wegtracé is opgenomen. Het ontwerp is van de Equipo Zócalo (1982-84). Het water komt weer tot vlakbij de kathedraal, tegen de oude stad werd een park aangelegd en de snelweg zweeft over het water en het groen rondom het centrum. Door de bestaande open ruimtes open te houden, bleven alle historische zichtlijnen van de stad naar de zee en terug behouden. Er kwamen zelfs nieuwe doorkijkjes bij. Vanuit de auto ontstond een



< Carrières de Crazannes
Bernard Lassus (landschaps)architect, 1994 - (97)
locatie: parkeerplaats en rustgebied langs de A837 van
Saintes naar Rochefort-sur-Mer, Frankrijk
- Maitre d'ouvrage autoroute du sud de la France (A.S.F)
<www.bernard-lassus.com>



< P-reizen
excursies naar de parallele wereld
Stichting G.A.N.G. Arnhem, 2001
foto: Hein van Liempd
<www.p-reizen.nl>



Muizengaatje >
Ecologische zone in een restruimte onder de
snelweg
Q.S. Serafijn, Hans Snoek, J. van Westen i.s.m.
H. Wesemaal, CBK Rotterdam, deelgemeente Noord,
dS+V, 1997-2001
locatie: A20, Ringweg Rotterdam



Observatorium Nieuw-Terbregge >
Het Observatorium, 2001
locatie: A20, Rotterdam
<www.observatorium.org>

magnifiek uitzicht op de stad en op zee, het is alsof de automobilist in een snelle boot langs de kust vaart. De snelweg heeft de stad en de zee weer samengebracht en er een park aan toegevoegd.

Waar de projecten in Arnhem en Palma de Mallorca betrekking hebben op de ontmoeting van stad, snelweg en water, kan de kunst ook nieuwe betekenis geven aan de ontmoeting van de snelweg en het landschap. Een voorbeeld hiervan zijn de 'Carrières de Crazannes', die Bernard Lassus op de A-837 in Frankrijk realiseerde (1997). De snelweg loopt door een heuvelachtig terrein. Doorgaans zijn dergelijke tracés met harde ingenieurshand aangelegd: hele bergen worden opgeblazen en met dikke keerlagen en erosie bestrijdende middelen weer dicht geplamuurd. Het resultaat is dan een landschap vol littekens, alsof een mes er diepe sleuven in heeft uitgesneden. Zo lag ook het traject Nimes-Caissargues erbij, totdat Bernard Lassus een paar kilometer onder zijn hoede kreeg. Lassus verwijderde alle 'plamuur' van de wegenbouwers en legde de rauwe binnenkant van de doorsneden bergen bloot: prachtige oude rotsformaties. Het landschap geeft zijn binnenste prijs, er ontstond een nieuw natuurmonument. Ernaast kwam een grasveld met picknickplaatsen, even verderop werd een depot met al het zand dat naar beneden kwam. De snelweg nam iets van het landschap weg, maar heeft daarna ook iets teruggegeven.

In grote delen van Nederland lopen de snelwegen noch door binnenstedelijk gebied, noch door prachtige landschappen. Het perifere stadslandschap met restjes van het buitengebied en flarden van stedelijke invulling, vormt het decor

dat met name in de Randstad en langs de belangrijkste economische corridors van het land 'bon ton' is. De eerste stap op weg naar de herwaardering van dergelijke rommelzones is het ontdekken van schoonheid en historische bijzonderheden daarin. Drie Nederlandse kunstenaars organiseren onder de naam P-reizen toeristische uitstapjes naar de parallele wereld die zich in deze gebieden ontwikkelt. Deze excursies van P-reizen vormen een reactie op het gelikte beeld van het land dat toeristen doorgaans krijgen voorgeschoteld. In Duitsland stichtte Boris Sieverts het Büro für Städtereisen, dat de nieuwe stedelijke vormen en ruimten probeert te ontdekken. Sieverts gaat op zoek naar de verborgen schoonheid van het snelwegenlandschap. Zo ontwikkelde hij in 2001 een toeristische wandeling door het oude Keulen rondom de Nord-Süd-Fahrt, een strook van de binnenstad waar bijna niemand nog komt. Niet dat er geen interessante oude gebouwen zijn te vinden of bijzondere plaatsen. Integendeel. Maar sinds in de jaren vijftig een autoweg door het centrum werd aangelegd, geheel volgens de toen geldende principes van stedelijke vernieuwing, raakte de omgeving in verval. Een halve eeuw later is er nauwelijks nog verkeer op de route en blijken alle restgebieden en door de weg ingesloten stukken stad opmerkelijk gaaf bewaard. Niemand heeft er voor gezorgd, maar niemand heeft er ook schade aangericht. In deze vergeten zone van de stad toont Boris Sieverts de verborgen schoonheid van Keulen: Romeinse muurresten, Middeleeuwse huizen, wederopbouwarchitectuur.

De expedities van P-reizen en Sieverts ontsluiten de vergeten zones langs

de snelwegen. In Rotterdam is de ontmoeting van snelweg en suburbaniteit aanleiding voor twee projecten die de ruimtelijke potenties daadwerkelijk uitbuiten en de aanwezigheid van snelwegen gebruiken voor het scheppen van nieuwe kwaliteit. In het project 'Muizengaatje' van de kunstenaars Q.S. Serafijn, Hans Snoek en Jeroen van Westen is de ruimtelijke gatenkaas die rondom de gebundelde infrastructuur van de A20, de Rotte en verschillende spoorlijnen ontstond, gebruikt als context voor een ontwerp waarbij natuur, rioolzuivering, stad en snelweg samenkomen. De restruimten krijgen nieuwe kwaliteiten: een spiegelende watervlakte onder een viaduct, sloten met natuurlijke zuivering en een monumentale enscenering van een rioolzuivering. Door de viaducten 's nachts te verlichten verandert de voormalige rommelzone in een spannend landschap van stad en natuur, dat dag en nacht beleefbaar is. Bovendien bleek het Muizengaatje de opmaat tot nieuwe voorstellen om restruimten langs de A20 te re-animeren.

Even verderop aan de A-20 heeft het kunstenaarscollectief 'Het Observatorium' een uitzichtpunt aan de snelweg gerealiseerd. Achter een hoge aarden wal ligt hier de VINEX-wijk Nieuw-Terbregge. In plaats van het in dergelijke wijken onvermijdelijke kunstwerk, dat zo vaak op een pleintje, voor de school of aan de hoofdontsluitingsweg verrijst, werd bovenop de geluidswal een observatorium gebouwd. Het project verbindt de woonwijk met de snelweg en bestaat uit een beschutte tuin op de dijk en een uitkijkpost daar overheen: een commandopost

voor buurtbewoners. De materialen passen bij de snelweg: vangrails en asfalt. Vanaf de weg laat Nieuw-Terbregge zich zien, de geluidswallen ten spijt. En vanuit de wijk is het een mooie wandeling de dijk op, om te staren naar alle auto's en nogmaals te beseffen waarom deze locatie zo gunstig is gelegen.

De confrontatie van de snelwegen en de landschappen waar zij doorheen voeren, biedt de mogelijkheid voor ontwerpers (waaronder kunstenaars) om op de kwaliteiten die op een locatie te vinden zijn in te gaan. De opgave bestaat uit het formuleren en ontwikkelen van culturele concepten voor de openbare ruimte van de snelwegen. Het gaat er niet om nog meer objecten aan het door snelheid en grootschaligheid gefragmenteerde landschap toe te voegen. De restruimten, hinderzones, wegtracés en de rudimenten van het landschap vormen een lappendeken vol (nog) gemiste kansen en verscholen potenties. Door ruimtelijk en programmatisch nieuwe verbanden te leggen tussen de snelweg en zijn context kan samenhang ontstaan waarmee de vervoerscorridors hun context, plaats en betekenis in het (verstedelijkte) landschap krijgen. Het is de inzet van de 'fenomenale weg' om de onbenutte of ongebruikte potenties te vinden, te tonen en te gebruiken in projecten voor het landschap van de snelwegen. Verspreid over Europa wordt reeds met een dergelijke aanpak geëxperimenteerd. <



> Büro für Städtereisen

[Boris Sieverts]

Snelweg beautiful - een dag vol ervaringen over de snelweg als:

een prettige plek om te zijn,

een plek om te aanschouwen,

een plek die een verhaal vertelt,

een geluidenlandschap,

een buur,

een ruime plek die een statische omgeving dynamisch maakt,

een teken des tijds,

een groet uit Amerika,

een parallelle wereld van restaurants, hotels en kledingzaken,

een plek van vrijheid

en een grens die moeilijk te overschrijden is (daarmee verleent de snelweg een identiteit en een esthetische onverzettelijkheid en creëert deze hoekjes en 'restruimtes').

Vrijdag 26 april,
9.30 uur

We beginnen de dag daar waar iedere snelweg al begint voordat er een afrit is: met een ontbijt bij Rijkswaterstaat alwaar de programmamanager van 'Wegen naar de Toekomst' Hans Wesseling ons opwacht met broodjes, koffie, thee en jus d'orange. Na een korte inleiding over het werk van Rijkswaterstaat in het algemeen en over 'Wegen naar de toekomst' in het bijzonder, en na het wachten op een paar laatkomers, stappen we in onze auto en rijden we 2 tot 3 kilometer in westelijke richting naar het uiterste zuidwesten van Delft.

Het deurmonument

Nadat we onze auto hebben geparkeerd in de Burgermeestersrand - een van de meest recente nieuwbouwprojecten dat zich achter deze elegant gewelfde geluidswallen bevindt - komen we in een ruimte tussen twee van de gloednieuwe, glanzende huizen die ons leidt naar een kleine, anonieme stalen deur in de elegant gewelfde geluidswal. Het is zo'n deur die in principe altijd dicht moet zijn, die alleen maar voor anonieme 'zaken' wordt geopend (door een anonieme persoon). We draaien de knop om en... de deur gaat zonder moeite open. Deze deur behoort tot die deuren die in een sprookje of een computerspelletje voorkomen; hij bevindt zich recht voor je maar hij valt niet op, zoals een baksteen of muurverf. Als je geluk hebt of

we ook kunnen ontbijten op het dakterras van een van de tuinhuisjes die tegen de geluidswal zijn gebouwd. Sommige inwoners hebben zelfs planten, tafels en stoelen op het dak van hun tuinhuisje geplaatst zodat ze in de zon kunnen zitten (want de tuin is aan de schaduwzijde van de geluidswal). Vanaf deze plek kunnen zij over de dan nog 1,20 m hoge rand van de geluidswal op de snelweg kijken.

Het loop-rechtdoor-tot-de-volgende-stad-monument'

Als u op een kaart van Delft kijkt, ziet u dat de bocht in de A4, die aan de westzijde helemaal om Delft heen ligt, tussen Delft en Schipluiden plotseling wordt onderbroken.

over een straat of een pad maar door alleen maar weiland. In Mongolië is het misschien mogelijk een stad op deze manier te benaderen, maar dan nog houdt het weiland op daar waar de gebouwen van de stad beginnen. In dit geval gaat het weiland eerst bij Schiedam en Vlaardingen over in een brede laan en daarna, als de gebouwen hoger worden, gaat het zelfs over in een smalle doorgang, zoals die toen Mozes het water scheidde. Al deze tijd verandert het uiterlijk van het land waarop u loopt nauwelijks (met uitzondering van een aantal hogere zandhopen in de buurt van het knooppunt Kethelplein). Maar het is een opeenvolging van zeer verschillende natuurlandschappen: zoals van het lopen op een zeer abstracte 'lijn' midden door de natuur of op een boerendijk (daar waar de lijn voorbij

We komen aan in het binnengebied van het knooppunt Kethelplein met een paar mooie hoge prairies en een enkel bos maar ook vergeten 'kronkelingen' (de weg die u mogelijk ooit moet nemen als u van Delft naar Hoek van Holland wilt rijden). De bezoeker wordt verrast door een klein landschap dat haast niemand ooit eerder heeft gezien. Hiermee wordt letterlijk het bewijs geleverd dat, in een land zo volledig ontworpen als Nederland, waardoor er buiten het bekende landschap geen landschap meer bestaat, alleen nieuwe ontdekkingen gedaan kunnen worden binnen dit overbekende landschap.

We blijven nog even op de dam die werd gebouwd als brug over de A4 bij de op- en afritten van het knooppunt en verlaten deze route bij de Hargalaan (in de plaats Schiedam). Hier staan fietsen klaar in het busje dat hier vanmorgen werd geplaatst door helpers. Na een korte fietstocht door een sportpark en een aantal volkstuintjes

wordt gedimd, net alsof er een onzichtbare geluidswal zit tussen u en de auto's). Daarna gaan we via een aantal trappen de metrotunnel in en komen we aan bij weer een gesloten poort die hoort bij een immense geluidswal die is vormgegeven met bomen en industrieschoorstenen. Hier worden we opgewacht door een beveiligingsman van de metro en hij opent de poort. Dit biedt ons uitzicht op een groot, met stro bedekt halfverrot dak van een boerenschuur. Het lijkt wel of het hier geplaatst is om het grootst mogelijke contrast te creëren met het technische landschap dat we zojuist hebben doorkruist.

Het enclavemonument

De boerderij bevindt zich in de periferie van Pernis. Dit was ooit een vissersdorpje en het veranderde daarna in een bescheiden woonwijk uit de jaren vijftig en zestig met rijtjeshuizen en een winkelcentrum met een plat dak. Het is hét Rotterdamse voorbeeld van een enclave. Het bevindt

een belegd broodje?) en een stuk taart en ik beleefde dezelfde sensatie als bij de kledingwinkel: het gevoel dat de tijd hier al 40 jaar stilstaat. Misschien ligt het aan de architectuur. Misschien waren het de gebaren van de mensen om me heen. Misschien kwam het omdat iedereen elkaar kent, of misschien lag het wel aan het weer. Het was waarschijnlijk alles bij elkaar. En hoewel het verschil tussen de gebaren, de kleding, de taal, de ons-kent-ons-sfeer en de producten met elders klein was, alleen al de combinatie van al deze verschillen maakte ze opvallend. Hierdoor veranderde de plek in een bovenwerkelijke gemeenschap, een beetje zoals de stad met lilliputters op Coney Island zoals die er mogelijk aan het begin van de vorige eeuw uit heeft gezien. (In Nepal is het oude ambacht smid nog steeds erg populair want om nou een nieuwe pan te kopen in de dichtstbijzijnde plaats die de pannefabrikant met de auto kan bereiken en deze dan twee weken lang te dragen op de weg terug naar je eigen dorp is meer werk dan om

fotografie:
Boris Sieverts (BS)
Claudia Rorarius (CS)
Hans Venhuizen (HV)



het deurmonument (BS)
> geluidswal om de hoek (BS)
>> toekomstige a4 te paard (CS)
>>> toekomstige a4 te voet (CS)

computerspelletje), of een nieuwsgierig persoon bent (in het geval van het sprookje) kun je via zo'n deur in een compleet nieuwe wereld terecht komen. En er zijn net zoveel deuren als je maar wilt: een abstracte overgangspek. De wereld die op ons wacht achter de deur is de snelweg waarop we zojuist hebben gereden. En ook al wisten we dit, het is magnifiek om te zien. Door het rechthoekige gat waar eerst de deur zat, zien we nu auto's en vrachtwagens voorbij razen achter een middelbrede strook van vers groen gras. Wij lopen door dat gat en bevinden ons tussen de muur en de snelweg op het verse groene gras dat ons leidt naar het einde van de geluidswal en naar het begin van de volgende sensatie.

de veronderstelling dat de weg mogelijk in een tunnel is verdwenen en ergens anders weer zal opduiken. Maar op de kaart van Delft duikt de snelweg nergens meer op, maar als u zuidelijker op de kaart kijkt, richting Rotterdam, ziet u een witte lijn die tussen Schiedam en Vlaardingen naar het noorden loopt. Als u de twee kaarten naast elkaar legt, ziet u inderdaad dat de witte lijn uitkomt op het punt van de A4 dat op mysterieuze wijze is onderbroken. Deze lijn vertegenwoordigt de toekomstige verlenging van de A4. En het is mogelijk om langs deze route te lopen. Het is net of de wens van iedere wandelaar in vervulling gaat: het uitzicht op een stad ver aan de horizon en er in een rechte lijn rechtstreeks op af lopen en zelfs in lopen; niet

een gemakkelijk te ondernemen park uit de jaren zeventig (omdat het weiland eerst overgaat in een laan en daarna in een doorgang tussen de sociale woningen in het uiterste zuiden van de stad). Het is een perfect voorbeeld van het samenkomen van verschillende stadia van hetzelfde, alleen de omgeving verandert steeds! Aangezien deze plek gedeeltelijk dienst doet als trainingsbaan van de heer Chardon, een wereldkampioen achtspanrijden, hebben we de gelegenheid het grootste deel van de weg met de koets van zijn manege af te leggen. Deze koets lijkt het perfecte vervoermiddel voor de onvoltooide snelweg door een van de oudste polderlandschappen van Zuid-Holland.

waar Bas de Bruyn van het informatiecentrum voor de 2^e Beneluxtunnel ons opwacht met koffie en een prachtige maquette van de tunnel.

Het duotunnel-voor-snelwegverkeer-en-metro-nooduitgangsmonument

Samen met Bas, die op zijn eigen fiets meerijsd (die hij regelmatig gebruikt om zaken te controleren aan het andere einde van de tunnel), bereiken we de poort van de rijstrook voor bijzonder verkeer, die voor ons wordt geopend zodat wij kunnen doorrijden tot onder het waterniveau. We komen de tunnel uit aan de overzijde van de rivier de Maas en zien de onlangs nieuw geasfalteerde A4 meteen naast ons (het nieuwe fluisterasfalt zorgt ervoor dat het geluid

genoemd), de A15, de Eemnaven en de Nieuwe Maas en het lijkt zo zeer geïsoleerd van de buitenwereld dat sommige ontwikkelingen Pernis niet hebben bereikt. Toen ik op 17 februari tijdens een hagelstorm op zoek ging naar een pet, vond ik een klein boetiekje waar alledaagse kleding werd verkocht, van petten en sokken tot herenjassen en zwempakken. Het winkeltje was in ieder opzicht zo autarkisch dat het niet eens aan de term 'boetiek' voldoet want deze term, hoe uitzonderlijk boetiekjes soms ook mogen zijn, duidt altijd nog op een beetje glamour. Nee, dit was geen boetiek maar de plaatselijke kledingwinkel. Toen ik verder liep (met mijn nieuwe pet die me beschermde tegen de hagel) zag ik ze: de bakker en de slager! Ik ging naar binnen om een broodje te kopen (of moet ik zeggen

stopt op de zeer brede zijstrook bij knooppunt Ridderkerk. We stappen uit de bus, klimmen over de vangrail en bevinden ons bij een klein meer (dat was gecreëerd om het water uit de omliggende asfaltoppervlakten af te voeren in geval van zware regenval). Het water glinstert in de zon. Een van de enorme viaducten bij het knooppunt overbrugt het meer en uit het water rijst een grote pilaar die dit viaduct stut. In het meer ligt een ponton op ons te wachten met daarop tafels en banken. We nemen de koeltassen en andere dozen met onze lunchgerechten mee naar beneden en we stappen op de ponton. Hier genieten we rond het zonnige middaguur op een dag in april van onze lunch en een glas rosé. Het verkeer dat praktisch overal om ons

knooppunt ridderkerk (HV)
< geluidswal/kerkhof pernis (HV)
<< de tunnel in (HV)
<<< kethelplein van talud af (CS)

heen raast (wij zitten er middenin!) is zowel dichtbij als veraf. Het geluid dat van alle kanten komt, verstoort elkaar zozeer dat het zeer diffuus wordt en verandert in een quasi natuurlijk geluidenlandschap (het doet een beetje denken aan de zeekust of een rivier in de bergen, in zekere zin een aanvulling op het waterdecor waar wij op uit kijken).

Het fragmentmonument

We stappen weer in de bus en rijden via de A16 richting het noorden en gaan er bij de volgende afrit af. Deze weg leidt ons naar Oud-IJsselmonde waar we een groep oude huizen bezoeken die zeer pittoresk halfweg onder de Van Brienoordbrug is gebouwd. We bekijken dit bouwwerk nauwkeurig van alle kanten, we proberen het te zien als een beeld en we stellen de beeldhouwkundige kwaliteiten vast. Nadat we weer in de bus zijn gestapt, bezoeken we de doolhof van fietspaden die onderdoor en bovenlangs de wegenkronkels aan de voet van de brug lopen (met een aantal nauwkeurige architectonische details bij de

AWG-architectuur wordt genoemd (AWG = alles wordt goed), variërend van houten huizen met een veranda in Louisianaanse stijl aan de voorzijde tot ecologisch correct wonen aan de waterkant van een aantal nieuwe kanalen. De straten zijn genoemd naar voormalige spelers en officials van Sparta Rotterdam. Deze club heeft een trainingsveld voor zijn junioren laten aanleggen in het westen van de wijk. Dit veld wordt simpelweg aangegeven met een foto van het 'kasteel' (de ingang van het stadion van Sparta) op een doek dat is vastgemaakt op een rechthoekig houten bord (weer een pure verwijzing, zonder enige woorden, zelfs niet de naam van Sparta).

Vanaf de vlakke heuvel die is ontstaan door de geluidswal, hebt u een schitterend uitzicht op het groene gras van het sportveld en de 'alles-wordt-goed' huizen waarvan de verschillende ontwerpen gegroepeerd staan (met de veranda's in Louisianaanse stijl op de voorgrond). Op de achtergrond bevinden zich de hoge sociale flatgebouwen

Dit is waarschijnlijk het meest sublieme moment van deze excursie. De sterk opvallende verwijzingen en de aanwezigheid van zoveel elementen die eerder een literaire betekenis dan een materiële betekenis hebben (dit houdt in dat ze soms eerder een idee van iets vertegenwoordigen dan iets tastbaars) maken dit panorama tot een epische vertelling, waarin alles wat je ogen kunnen zien wordt inbegrepen, van je eigen voeten tot de verste horizon. Op deze plek wordt de snelweg definitief een legitiem element van het landschap van onze beschaving.

We lopen de berg af en richting het Nederlandse Louisiana. Hier bekijken we van dichtbij de structurele ideeën over hoe men auto's uit de openbare gebieden kan mijden. Daarna gaan we weer de berg op om de uitkijkpost van dichtbij te bekijken en uiteindelijk verlaten we dit landschap al lopend over de dam en gaan we naar het meest oostelijke punt. Daar komen we op de Terbregseweg en gaan we onder de A20 door. Na het oversteken van een parkeerterrein in

wordt. Je denkt onmiddellijk aan een oefenterrein of een terrein voor het trainen van honden. Maar de schuurtjes staan veel te dicht bij elkaar dus kan het geen oefenterrein zijn. En wat betreft het opleiden van honden zijn er geen vaardigheden te bedenken die de dieren op deze objecten moeten oefenen. Aan het andere einde van dit terrein (dat waarschijnlijk aan iets onbekends is opgedragen), stuiten we op twee dikke bulldogs die een grotere hut met zonneschermen en tuintafels ervoor bewaken. Dit is het clubhuis van de Rotterdamse Paintball Club (paintball wordt ook wel Gotcha genoemd en het is een outdoor game waarbij de twee partijen elkaar proberen te raken door te schieten met een pistool met daarin kleine plastic balletjes die gevuld zijn met gekleurde verf. De scores zijn af te lezen aan de kleurvlekken op de kleding van de tegenpartij; deze worden veroorzaakt zodra de kogel uit elkaar spat tegen de kleding). Hier krijgen we een aperitief geserveerd en misschien krijgen we ook nog wat actie te zien. Op de

No-Go 2

Via het binnenste deel van het knooppunt Terbregesplein, waar we nog een stuk 'verloren snelweg' vinden (in de toekomst wordt dit ooit een verbinding tussen de A20 en het onvoltooide deel van de A16 tussen het knooppunt Terbregesplein en Het Lage Bergse Bos), bereiken we de grote vluchtstrook langs de A20 vanuit Utrecht naar Den Haag. Als we naast de snelweg naar buiten komen, komen de bussen eraan en vertrekken we naar het laatste punt van vandaag...

De parallele wereld

We volgen de A20 naar het knooppunt Kleinpolderplein en nemen daar de A13. Bij de afrit Delft-Zuid keren we terug naar Rotterdam en stoppen we na een paar honderd meter aan de rechterkant op een parkeerplaats bij een tankstation en een restaurant. We stappen uit op de parkeerplaats en gaan het restaurant binnen. Het is een restaurant van La

snelweg tot op zekere hoogte zelf een parallele wereld is, ook al hebben we vandaag geprobeerd deze te zien als iets wat gelijk is aan de organische natuur, gebouwen of levende wezens). Is het deze dichtheid van krachtige parallele werelden langs de snelwegen van Nederland die mij aanvankelijk deed denken dat de Nederlanders Europese Amerikanen zijn (of de Amerikanen als de Nederlanders van de nieuwe wereld, een gedachte die niet zo ver gezocht is als men de geschiedenis erop naslaat)? <

*) De indrukwekkendste parallele wereld trof ik echter aan in de 'brugtunnel' Den Ruygen Hoek over de A4 bij Schiphol. Hier doorloop je een onvoorstelbare opeenvolging van parallele werelden: via een Suitshop waar zakenmensen onderweg hun kapotte kostuums laten repareren of vervangen, kom je zonder onderbreking door een La Place-, een chinees-, een japans-, een hamburger en een Trucker-restaurant, waarna je kunt bijkomen in de pluchen bar met knappend haardvuur van het Van der Valk hotel (tweepersoonskamer met Whirlpool slechts 120 Euro).



lunch op het ponton (HV)
> afgebroken huizenrij
Brienoord (BS)
>> onder het Brienoord
viaduct (HV)
>>> geluidswal Nieuw-Terbregge
(HV)

naar...

Het koninkrijk der verwijzingen

De buschauffeur laat ons uitstappen op de zijstrook van de vrachtwagenstrook op de A20. Hier moeten we snel over de vangrail klimmen en daarna één voor één een kleine houten brug oversteken die over een 7 meter brede sloot ligt; deze sloot ligt parallel aan de snelweg. De tweede hindernis is een enorme heuvelvormige geluidswal die is bedekt met bloeiend koolzaad. Het uitzicht wordt aangevuld met een reclamebord voor gezinsvriendelijke nieuwbouw aan het water. Het is een eerste verwijzing naar een koninkrijk der verwijzingen dat we gaan ontdekken achter deze heuvel: het nieuwe bewonersgebied van Nieuw Terbregge. Hier vinden we de hele reeks die door Hans Venhuizen

en een paar oude, vrijstaande huizen op een rij die niet verloop van de rivier Rote markeren. Omdat deze huizen op dezelfde hoogte staan als de rivier (dit is hoger dan de omgeving, het is immers een poldergebied), worden zij visueel gezien naar de voorgrond gehaald in tegenstelling tot de nieuwe huizen. Als u naar rechts draait, ziet u het vlakke oppervlak van de met gras begroeide geluidswal, daarna ziet u het Observatorium over de snelweg bovenop de dam (een beloopbaar beeld dat enkel uit elementen van de snelwegconstructie bestaat, zoals vangrails en opeenhoppingen asfalt en dus weer een zuiver voorbeeld van architectuur van verwijzing) en uiteindelijk ziet u de snelweg zelf die er vanaf deze plek ongewoon groot uitziet met zijn vredige en niet aflatende verkeersstroom.

de AZU en een groot rangeerstation van de Nederlandse Spoorwegen) komen we aan in...

Vietnam

Eén zijde van het parkeerterrein wordt begrensd met een klein bos. We komen in het bos via een ongelijke houten brug over een sloot. Het bos staat vol met de meest bijzondere voorbeelden van geïmproviseerde architectuur. Schuurtjes die zijn gemaakt van panelen en bitumen worden afgewisseld met complexe muren gemaakt van stokken die in de modderige grond staan, met iglo's die zijn gemaakt van stokken en die worden bedekt met netten en ander textiel en met eenvoudige houtstapels. Het geheel is zo dicht op elkaar dat je er bijna claustrofobisch van

langer geneemzinnig uit maar eerder onnuttig (je ontdekt nu pas de dunne grijzig witte laag die alles bedekt waardoor alle contrasten in de omgeving wegvallen). Al lopend door de diepe modder van deze regenachtige dag in april, doet de enorme dichtheid van allerlei soorten valstrikken - elk van deze bouwsels representeert een gevecht van man tegen man en hinderlagen - me herinneren aan die scènes die je doen denken aan de ondraaglijke terreur van tropische luchtvochtigheid en ondoordringbare beplanting (dit laatste vormt ook soortgelijke dichte valstrikken, tenminste wel in een guerrillaoorlog) uit films als The Deer Hunter en Apocalypse Now.

steer is gezellig en warm. Er zijn stoeien met rood tuweel rondom een donkere tafel geplaatst en het licht is gedimd. De beschaafde akoestiek en het sfeervolle licht geven ons het gevoel dat de snelweg, die feitelijk de enige aanrijroute is naar het restaurant, ver achter ons ligt. Alles ziet er uit als een kamer met een open haard. Jammer genoeg is er geen open haard maar we zijn wel ver van de snelweg, ook al is deze slechts tientallen meters bij ons vandaan zoals we kunnen zien als we af en toe uit het raam kijken. We zijn eindelijk een van de vele parallele werelden langs de snelweg binnengetreden*, met name langs de Nederlandse snelwegen (om precies te zijn moeten we spreken over de parallele werelden van een parallele wereld omdat de

dood konijn (CR)
< paintball (CR)
<< sparta - verwijzing naar het
'kasteel' (BS)
<<< vinex in 'Louisiana stijl' (BS)

MERCEDES and RIJKSWATERSTAAT
YOUR PRIDE IS OUR BUSINESS



Trotse weg

De auto is het hoogstgeprezen verlengstuk van onze materiële identiteit. De snelweg daarentegen is slechts de poetsdoek die de auto glans moet geven. Rijkswaterstaat moet zich bilateraal verhouden tot de auto-industrie. Optimale glans is de minimale eis die Rijkswaterstaat aan zijn gebruiker stelt.

> ^{die} Hans van Houwelingen

Eerst en vooral moet geconstateerd dat geen mens bezwaar kan hebben tegen het bestaan van de snelweg. Nederland is automobiel en wil dat ook zijn. De auto is de onmisbare trots van ieder huishouden of bedrijf. Zijn stralende imago staat echter in schril contrast met dat van de snelweg

steevast kan rekenen op grote mate van publieke afkeuring. We maken volop gebruik van de snelweg maar niemand wil hem horen of zien.

Op welke wijze een weg vanuit het landschap bezien meer schoonheid genereren kan, is de vraag die Rijkswaterstaat zich stelt. We hoeven echter het landschap of de snelweg niet ingrijpend te veranderen, maar moeten veranderen hoe we denken dat we ze zien. Antwoorden schuilen eerder in de beïnvloeding van het psychologische snelweglandschap, dan dat er winst te halen is in de manipulatie van het daadwerkelijke landschap. Deze opdracht biedt daarom een uitgelezen mogelijkheid voor het ontwikkelen van nieuwe propaganda voor een beter aanzien van de snelweg en haar schepper: Rijkswaterstaat!



Dag en nacht de wegenwacht

Geen mens zal nog de heroïek van onze wegenwachters durven ontkennen. De Wegenwacht, een service die we nu normaal vinden, maar die vanuit de toekomst terugkijkend mythische proporties zal weten aan te



Uw rijcomfort op deze weg wordt gekwalificeerd met 4 sterren

Als we er eens niet meer vanuit zouden gaan dat een snelweg te allen tijde voor al het aanbod aan verkeer goede doorstroming moet bieden, maar ons verwend voelen wanneer dat zo is, dan maken we de schaarste sexy. Als in een Michelinsysteem wordt op ieder moment van de dag het wegdek, het weer, de files en het al dan niet ontbreken van ander oponthoud gewaardeerd en met sterren aangegeven.



Blauwe route

Als we in de snelwegomgeving het fenomeen energie en continuïteit gaan thematiseren ontstaan er bijzondere gebruiksmogelijkheden. De blauwe route is een bijzondere-, en daadwerkelijk te realiseren voorbeeld van beleidsmatige peptalk. De blauwe route met synchroon draaiende windmolens in de middenberm benadrukt een dynamische en zelfbewuste samenleving.



Dalurenkorting

Dat we voor het gebruik van de snelwegen moeten gaan betalen staat vast. Gedurende de spits is autorijden duurder dan daarbuiten. De acceptatie van deze maatregel wordt groter wanneer de automobilist voordeel behalen kan. Oftewel, u krijgt een behoorlijke korting op de reizen tijdens de daluren.



Branding

Mobiliteit is een recht. Rijkswaterstaat draagt zorg voor de vrijheid van de burger om mobiel te zijn. Door uitvoerige reclamecampagnes zou eenieder bij het zien van het Rijkswaterstaatlogo gestalte aan zijn gevoel van vrijheid moeten kunnen geven.



Modulair wonen

Geluidsschermen behouden het landschap voor de overlast van de weg. Voor de automobilist is het vrije zicht op het cultuurlandschap en de verworvenheden van de architectuur daarbinnen verdwenen. In het voorstel modulair wonen krijgt de automobilist dat terug. Afbeeldingen van hoogwaardige architectuur op de geluidsschermmodules sturen de automobilist met grote snelheid door zijn eigen wenslandschap. Wonen aan de snelweg krijgt een nieuwe dimensie.



Blauwe vogel

Langs de snelwegen worden we attent gemaakt op, zonet gewaarschuwd voor van alles. Als we een Michelinkaart bij de hand hebben kunnen we zelfs zien wanneer een bepaalde weg als mooi beschouwd mag worden. De Blauwe Vogel waarschuwt ons wanneer er van natuur sprake is.



Bioduct

Altijd wordt er van uit gegaan dat nieuwe infrastructuur ten koste gaat van het landschap. Dit wordt anders indien bij infrastructurele vernieuwing-, compensatielandschap een ambitie is. Het Bioduct maakt het verkeersknooppunt een integraal landschapsknooppunt.



Sommige dingen zijn zo vertrouwd dat je de schoonheid ervan pas ziet als je er van een nieuwe invalshoek naar kijkt.

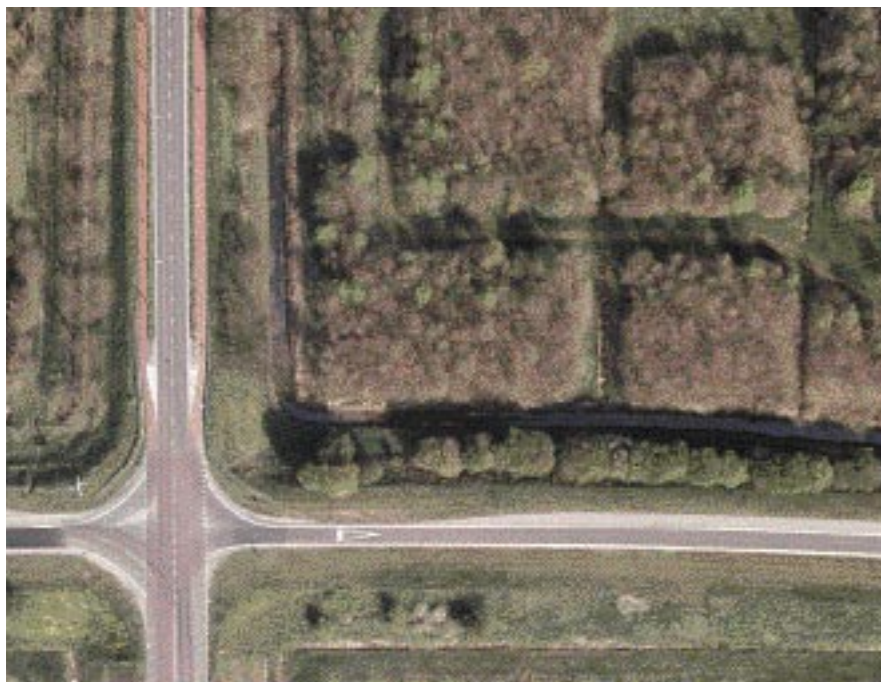
> The Good Guys [Leon Giesen en Marcel Prins]

> Van een afstand (Zoals Joni Mitchel zong in Big Yellow Taxi: ‘Don’t it always seem to go, that you don’t know what you got till it’s gone... They’ve paved paradise, put up a parking lot.’).

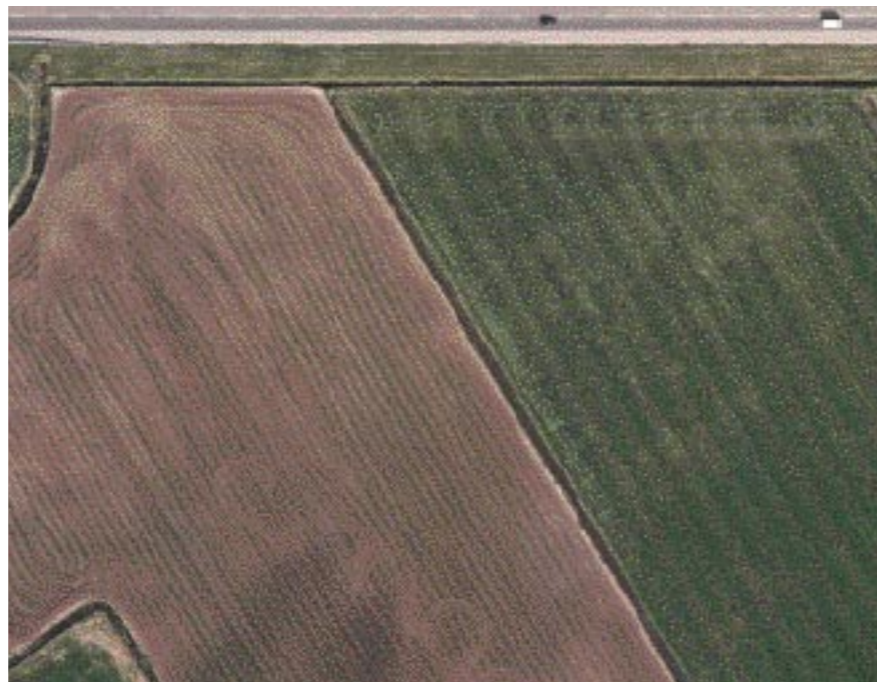
> Door andere ogen (Een paar maanden geleden waren we in de jungle van Suriname waar we onze bosneger-gids hoorden zeggen dat hij zo graag naar Nederland wilde omdat hij gehoord had dat er wegen onder het water door gaan).

> Of juist omdat je er eens met je neus opgedrukt wordt.

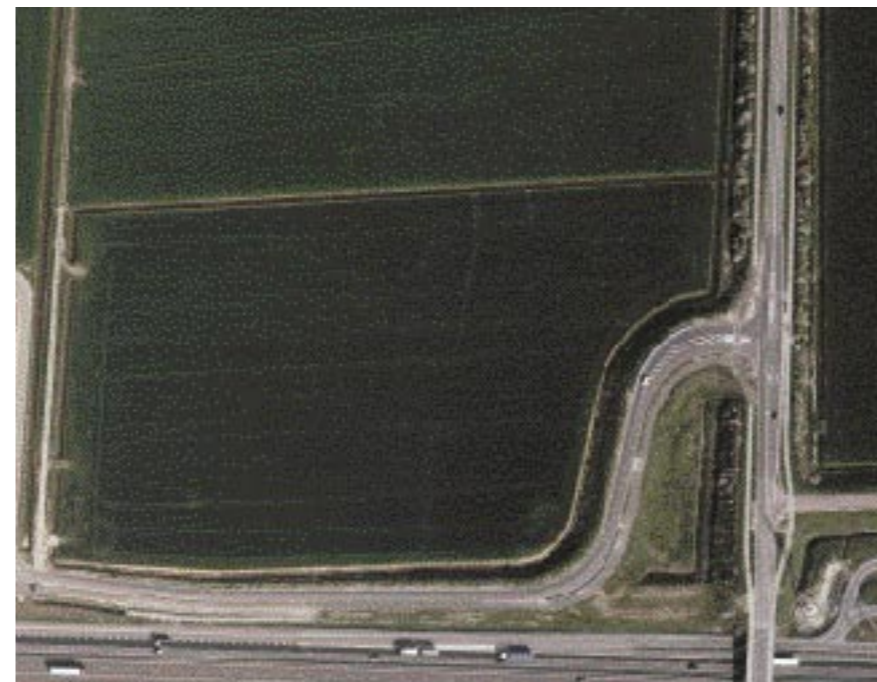
Al deze invalshoeken komen samen in hoe wij naar de snelweg zijn gaan kijken.



Wij zijn over de snelweg heen gaan vliegen. Ondertussen keken we loodrecht van boven naar beneden. Hierdoor gleden de snelweg en het landschap als een bewegend schilderij aan ons voorbij. Steeds trokken details uit dit levende schilderij onze aandacht. Op deze details zijn we ingegaan. Dat waren bewegingen van auto's of beeldelementen met een opvallende abstracte schoonheid. Maar ook glimpen van mensen of flarden van gesprekken. Als puzzelstukken, onderdelen van verhalen. Door het geven van grote aandacht



aan schijnbaar triviale zaken ontstaat er een suggestie van samenhang. De kijkers krijgen het gevoel dat er iets aan de hand is en gaan zelf verbanden leggen. Doordat de camera constant langzaam in beweging is, zal een gevoel van lyriek ontstaan. Mensen gaan anders kijken en hun eigen verhalen maken. Door deze benadering te kiezen (die wellicht vergelijkbaar is met hoe een alien de snelweg zou zien, namelijk als een groot levend systeem) laten wij de mensen stilstaan bij de snelweg op een manier zoals ze nog niet



eerder gedaan hebben. Praktisch zijn we op verschillende manieren boven de snelweg gaan 'hangen'. In een luchtballon, maar ook in het bakje van een hijskraan. Zeker dit laatste biedt de mogelijkheid om heel laag en langzaam over de grond te scheren en zo met groot oog voor details te filmen. We willen het geluid ook 'verbijzonderen'. Met een (al dan niet gesuggereerde) 'afluister-microfoon' isoleerden we de flarden van gesprekken en voor de film interessante geluiden uit de ruis op de achtergrond. Een storyboard liet



zich moeilijk maken omdat toevallige ontmoetingen met voorwerpen en gebeurtenissen heel belangrijk zijn en omdat de plekken waarop we zijn gaan draaien van tevoren nog niet bekend waren. <

