

## Geen project zonder architect

Bij projecten zoals de aanleg van een nieuwe tunnel, uitbreiding van een weg of spoorweg of versterking van een waterkering gaan we natuurlijk niet over één nacht ijs. Er wordt door ingenieurs een grondige analyse van de opgave gemaakt. De omgevingsmanager brengt daarbij de belangen van de omgeving in kaart en gaat na welke belanghebbenden een opgave willen meekoppelen met het project, zo nodig maakt hij afspraken over een financiële bijdrage. Er worden vervolgens oplossingen ontworpen voor de hoofdoggave (de tunnel, de brug, de dijk) waarbij zo goed mogelijk tegemoet wordt gekomen aan alle belangen. De ontwerpen worden beoordeeld en in een weloverwogen trechterproces wordt het optimale ontwerp geselecteerd en vervolgens gerealiseerd. Dat klinkt prachtig, nietwaar?

Toch blijkt maar al te vaak dat een oplossing uiteindelijk niet blijkt te voldoen of niet optimaal is. Soms zelfs als het beton al wordt gestort. Dit is vaak het gevolg van het ontbreken van een echt integraal en creatief ontwerpproces. Technische, juridische of financiële overwegingen zijn vaak dominant. Er worden al snel paden ingeslagen die zich eerder hebben bewezen of die als het minst risicovol worden beleefd. Meer avontuurlijke paden worden, als ze al in beeld komen, al snel als onbegaanbaar gemarkeerd. Er worden vereenvoudigingen van de werkelijkheid toegepast waarbij cruciale details toch bepalend blijken te zijn voor hoofdkeuzen. Secundair geachte aspecten worden later pas uitgewerkt, maar blijken dan soms helemaal niet zo secundair te zijn.

Kan het ook anders? De laatste jaren heb ik vaak architecten of andere creatieve ontwerpers bij projecten betrokken en ik ben een groot fan geworden. Onder ontwerpers versta ik alle ontwerpende disciplines. Architecten, landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen, maar ook bijvoorbeeld industrieel ontwerpers of interaction designers. Zij verstaan over het algemeen de kunst van het creatief ontwerpen, wat wezenlijk anders is dan het maken van een technisch ontwerp. Ontwerpen heeft daarbij niet alleen betrekking op de esthetiek maar kan ook gaan over functionaliteit van objecten of over interactie van gebruikers met de objecten.

Enerzijds hebben creatieve ontwerpers een grote nieuwsgierigheid naar de opgave in al haar facetten en de beweegredenen daarachter, anderzijds zijn zij in staat om creatieve oplossingen te bedenken waarbij ze zich steeds blijven afvragen of het ook anders of beter kan. Zo komen ook op het eerste gezicht minder voor de hand liggende oplossingen in beeld. Het draait meer om het vinden van de ultieme oplossing dan om een probleem naar tevredenheid oplossen. Hierbij spelen niet alleen objectieve criteria een rol maar ook beroepsmatig ontwikkelde overtuigingen en intuïtie: het moet kloppen en goed aanvoelen. Gefixeerde randvoorwaarden stellen zij ter discussie en vaste overtuigingen schuiven zij terzijde. Zij bedenken concepten en proberen deze uit, maar als ze niet goed zijn worden ze ook weer overboord gezet. Het is geen lineair proces maar een meer organische weg waarin ook af en toe een stap terug mag worden gezet. Maar niet zonder structuur en resultaat.

Bij de Erasmusbrug is niet de technische opgave maar de vormgeving voorop gezet. Dit gold niet alleen voor de brug zelf maar ook de onderbouw en aanpalende gebouwen zijn in samenhang met de brug ontworpen. Dat heeft een symbool voor Rotterdam opgeleverd, dat overigens ook prima voldoet als oeververbinding. Er waren in 1996 weliswaar wat technische problemen met trillende tuien, maar dat had niets met de vormgeving te maken en is na nader onderzoek - er bleek toch een factor over het hoofd te zijn gezien - opgelost.

Bij een verkenning naar de vervangingsopgave van de zeven stuwen in de Maas heb ik een breed en creatief proces georganiseerd. Daarin kwam op tafel dat het huidige systeem in het begin van de 20e eeuw is ingericht voor het transport van kolen naar het westen des lands. Dat besef opende de weg naar het verkennen van mogelijkheden die uitgaan van de huidige behoeften en aanwezig parallelle kanalen. Als een deel van de Maas niet meer bevaarbaar hoeft te zijn voor de beroepsvaart dan zijn er minder stuwen nodig. Tot dan toe was deze gedachte onbespreekbaar.

Er kan op de Afsluitdijk niet langer voldoende water worden afgevoerd naar de Waddenzee door de deuren in de spuisluizen open te zetten bij laagwater. Er moet een gemaal komen, maar dat is erg kostbaar. Er werd eerst bedacht dat pompen kunnen worden ingebouwd in de bestaande spuikokers. Dat bespaart veel geld omdat de bestaande constructie wordt benut. De architect die was gevraagd om over de vormgeving na te denken bleef echter steeds weer doorvragen naar de nadelen. Hij voelde dat er iets niet klopte en dat bleek ook bij nader onderzoek het geval te zijn. De architect stelde voor om ook de mogelijkheid open te houden om een gemaal te bouwen tussen of naast de spuigroepen, maar dat werd als onhaalbaar en te kostbaar beschouwd. Toch is dat wat er als winnend ontwerp uit de aanbesteding is gekomen en gebouwd gaat worden. Met 'spectaculaire eenvoud' als leidend ontwerpprincipe.

Deze voorbeelden laten zien dat een werkelijk integraal en creatief ontwerpproces de kans op een in alle opzichten geslaagd project aanzienlijk vergroot. Niet alleen sluiten projecten beter aan bij de behoeften van de gebruikers en de omgeving en hebben ze meer esthetische kwaliteit, beide in het belang van omgevingsmanagement. De technische oplossing is ook vaak beter doordacht en in veel gevallen niet duurder of zelfs goedkoper.

De vaardigheden en werkwijze van creatieve ontwerpers, ingenieurs en omgevingsmanagers zijn complementair aan elkaar. Het is wel even wennen als ze echt moeten samenwerken maar het kan iets heel moois opleveren. Een gouden driehoek. Er staat een grote hoeveelheid bruggen en sluisen op de rol om te worden vervangen of gerenoveerd. Nederland verdient meer Erasmusbruggen en Afsluitdijken.

Lukas Meursing  
Omgevingsmanager Rijkswaterstaat Midden-Nederland