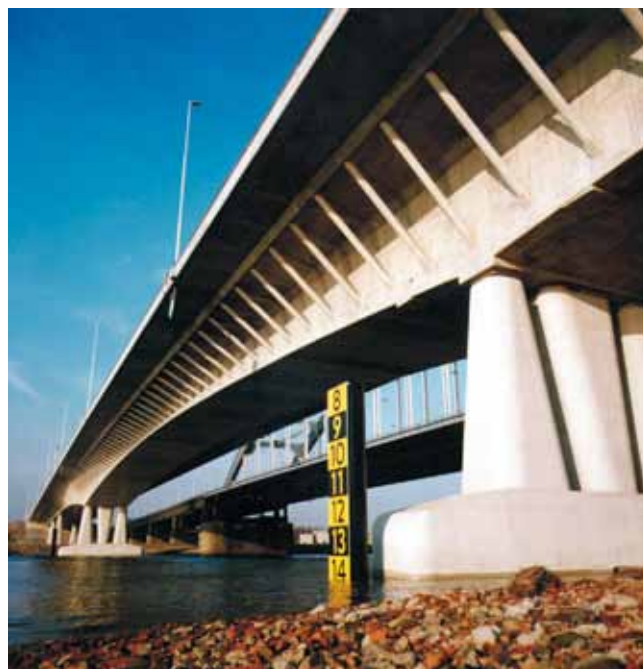


# ARCHITECTENWERK AAN CIVIELE BOUWWERKEN, EEN KLEINE GESCHIEDENIS

prof. ir. M. Zwarts  
(Zwarts & Jansma architecten)

Het was in die goede oude tijd dat architecten nog een kans kregen om ontwerpen te maken in een gebied waar ze nooit in hadden gewerkt, waar ervaring niet altijd gevraagd werd, waar opdrachtgevers bereid waren om jonge architectenbureaus een kans te geven. Het was de tijd dat overheden nog niet verplicht waren om via Europese inschrijvingen hun architect te zoeken. In die goede oude tijd, het gebeurde in het jaar 1994, bezocht een delegatie van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat samen met de toenmalige Rijksbouwmeester Kees Rijnboutt ons nog heel kleine bureau. Ze waren op zoek naar een drietal architecten dat in staat was om de architectonische begeleiding van hun projecten te verzorgen. Uiteindelijk werd onder andere ons bureau geselecteerd. In het kader van dit adviseurschap zijn we de daaropvolgende jaren nauw betrokken geweest bij een groot aantal projecten, die bij de Bouwdienst in Zoetermeer, Utrecht en Tilburg werden ontworpen. Onze eerste opdracht betrof een vrij lange brug met daarin opgenomen een basculebrug. Tot dat moment hadden we natuurlijk vaak en ook intensief met constructeurs gewerkt. Binnen die werkverbanden waren wij min of meer 'leading'. Uitgangspunt voor elke samenwerking was wederzijds respect. Dat belette ons niet om zelf constructies te bedenken, eigen initiatieven te nemen, etc. Als voorstellen van de kant van de constructeur ons niet bevielen, dan werd dat duidelijk kenbaar gemaakt. Vaak kwamen we samen tot prachtige constructies. Bij het werk aan onze eerste brug was daar allemaal geen sprake van. Ten eerste was de constructeur hier 'leading'. Ten tweede begrepen we nog niets van termen als: hooggelegen landhoofd, rij-ijzer, geleiderail, schort, aanrijdingbelasting, doorvalbeveiliging, middendoorvaartlicht, etc. Ten derde waren we er ons niet van bewust (dat paste ook niet in de traditie van de Bouwdienst) dat we een constructieve inbreng zouden kunnen leveren. We dienden ons bezig te houden met hekwerken, randafwerkingen, een enkel trappetje, de afwerking van de basculekelder en als we heel brutaal waren met de verlichting. Onze eerste brug werd, wat ons betreft, een mislukking.

Later, toen we ons de vaktermen van de civiel ingenieur hadden eigen gemaakt en we ons veel zekerder voelden, waren we in staat om duidelijk te maken dat een echte architectonische inbreng alleen mogelijk was als we vanaf het allereerste begin van het ontwerpproces bij dit proces betrokken waren en er ook niet voor zouden schromen om constructieve voorstellen te doen. Architecten zijn geen mooimakers, geen versierders van een constructie. Architecten zijn goed in het overzien van het totaal, in het verbanden leggen tussen delen, die fysiek ver uit elkaar kunnen liggen, maar alle één onlosmakelijk deel van hetzelfde bouwwerk vormen. Daar lag onze kracht en mede dankzij een goed inzicht



*Nieuwe Lekbrug Vianen*

(zonder te kunnen rekenen) in de wetten van de toegepaste mechanica en vooral een goed ruimtelijk inzicht bleken we bij latere projecten in staat om een wezenlijke bijdrage te kunnen leveren. Als voorbeeld noem ik de Lekbrug in de A2 bij Vianen. We maakten allereerst op verzoek van de toenmalige directeur van de Bouwdienst Tjebbe Visser geheel zelfstandig (let op: dus zonder een civiel ingenieur!) een aantal ontwerpen voor een brug over de Lek. Er werd buitengewoon serieus naar gekeken, er werd gerekend, er werden voorkeuren uitgesproken en er werd begroot. Toen dat allemaal gebeurd was ontdekte iemand dat er nauwelijks meer keuzes waren omdat het tracébesluit zich baseerde op een vrije uitbouwbrug. Een dergelijke brug heeft een onderliggende draagconstructie, het wegdek en de benodigde grondlichamen liggen dientengevolge hoog. Het had dus geen zin om een brug met een bovenliggende constructie te maken omdat al vast lag hoe hoog het wegdek moest liggen. Gelukkig hadden wij, in onze voorstudie, ook een voorstel gedaan voor een soort vrije uitbouwbrug. Bij de breedte die de brug moest krijgen was het gebruikelijk om met drie 'kamers' te werken. Een dergelijke brug zou aan de buitenzijden, weliswaar in hoogte verlopende, maar toch heel hoge betonwanden krijgen. Wij stelden voor om de twee buitenste 'kamers' een hyperbolisch gevormde wand te geven, waardoor de brug lang niet zo massief oogde als een gebruikelijke vrije uitbouw brug. Gesprekken met de constructeurs leidden er toe de hyperbolische wand te vervangen door geprefabriceerde dunne drukstaven, die in de bekisting zouden worden gelegd. Dat voorstel werd aangenomen. Op dit moment liggen er al twee van deze bruggen naast elkaar over de Lek. Ze ogen veel slanker dan de gebruikelijke typen. Het bleek mogelijk

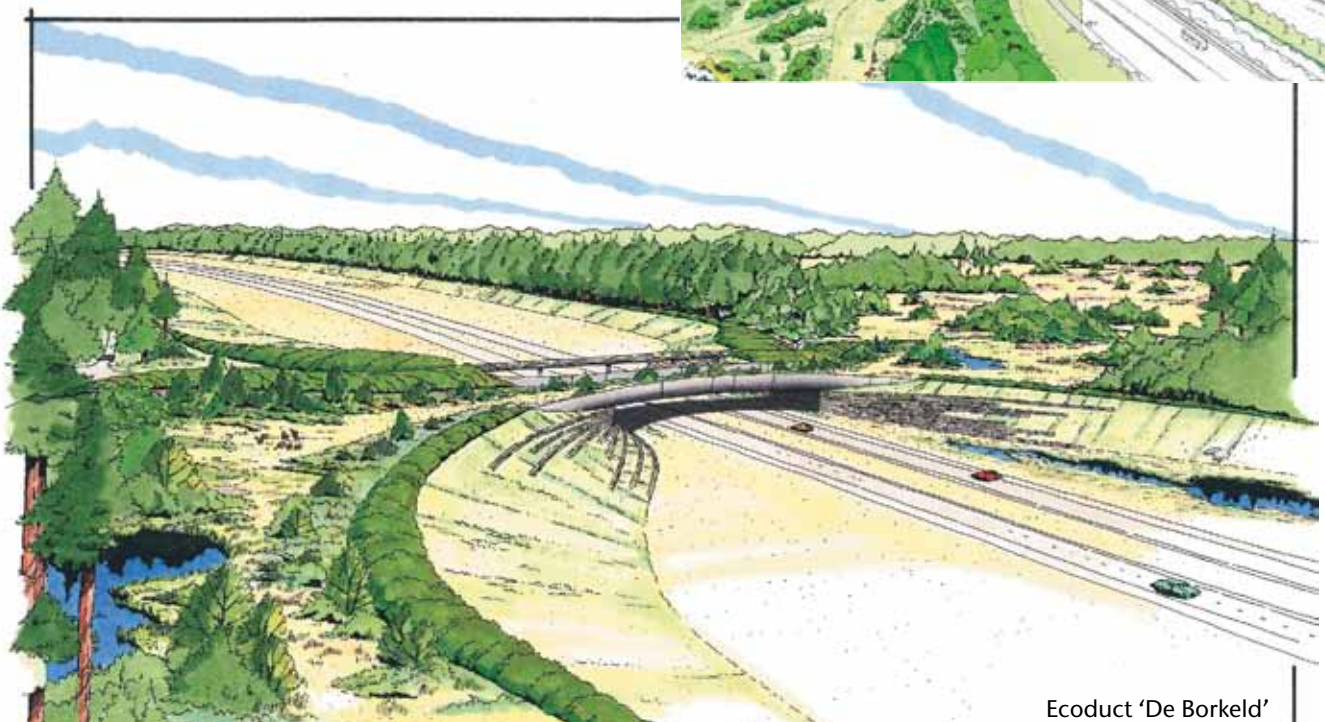
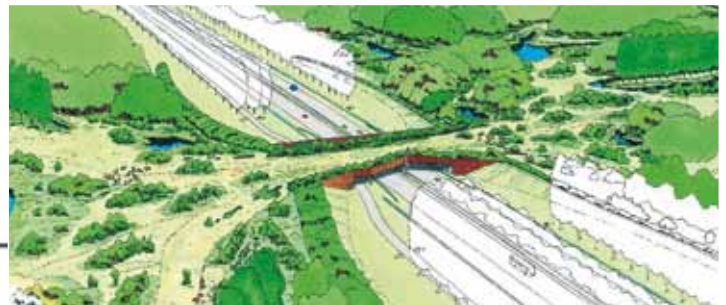
dat een architectenbureau een wezenlijke constructieve bijdrage leverde.

We leven nu in een periode dat alle grotere werken die door de overheid betaald worden Europees moeten worden aanbesteed. Jonge honden zoals wij waren vóór een dergelijke aanbestedingsvorm zijn intrede deed krijgen nu nauwelijks meer een kans. Als je nog nooit bij de bouw van een brug betrokken bent geweest krijg je die kans nu niet meer. Een ondernemende en stimulerende man als Tjebbe Visser is al lang geen directeur van de Bouwdienst meer. Sterker nog: de Bouwdienst is de Bouwdienst niet meer. De Rijksoverheid doet niet meer aan ontwerpen. De rijksoverheid is toezichthouder geworden. Het ontwerpen wordt over gelaten aan grote ingenieursbureaus of door middel van een 'Design and Construct' contract aan de aannemerij. Het voert te ver om hier uitvoerig in te gaan op de voor- en nadelen van deze wijziging. Ik constateer dat wij onze opdrachtgevers voor civiele bouwwerken in de particuliere sector moeten zien te vinden. Dat lukt gelukkig. Net als ten tijde van de bouwdienst zijn wij niet 'leading' bij het ontwerpproces. We moeten onze plaats veroveren en ook nu weer is de basis respect en onderling vertrouwen. Soms lukt dat, soms lukt het niet. Het is moeilijk om je erbij neer te leggen dat je geen echte zeggenschap hebt. Je wordt gedoogd en hopelijk gewaardeerd. Goede architectuur ontstaat bij de gratie van goede opdrachtgevers.

Ook bij particuliere opdrachtgevers zijn er opdrachten die prettig verlopen en opdrachten die 'de mist in gaan'. Ik geef van beide een voorbeeld. Het betreft twee opdrachten die binnen hetzelfde team uitgewerkt werden. Het betreft ook twee heel vergelijkbare opdrachten. Beide opdrachten werden in het kader van een Europese aanbesteding en met gebruikmaking van een preselectie uitgeschreven door de Bouwdienst Rijkswaterstaat. Het betrof beiden een ecoduct. De eerste opdracht

betrof het ecoduct de Borkeld over de A1 even voor Hengelo. De tweede opdracht was ook een ecoduct, maar nu over de A2 ten noorden van Eindhoven. De naam van dat ecoduct luidde 'Het Groene Woud'. De leden van het team, waarin we werkten, hadden allen het nodige vertrouwen in elkaar. De teams bestonden uit mensen van de Grontmij, van TBI beton- en waterbouw en van Zwarts & Jansma. Er werd aan beide opdrachten met grote inzet en groot enthousiasme gewerkt. Bij beide opdrachten was de Bouwdienst de belangrijkste beslisser. Het enige wezenlijke verschil tussen de opdracht voor De Borkeld en die van Het Groene Woud was de waardering voor architectuur. Bij De Borkeld werd de factor architectuur hoog gewaardeerd, bij Het Groene Woud vond de Bouwdienst architectuur kennelijk minder belangrijk. Voor beide projecten werkte het ontwerpteam heel nauw en heel plezierig samen. De Borkeld wonnen we. Het groene Woud verloren we. Dat is uiteindelijk een gegeven waar je je bij neer kan leggen. Hetgeen wat blijft wringen is de vraag waarom bij het ene ecoduct architectuur hoog gewaardeerd werd en bij het andere niet? Ik zou geen enkel objectief of subjectief gegeven kunnen noemen voor het verschil van waardering. Wat over blijft is willekeur en als dat het geval zou zijn betreft het een heel slechte zaak. De waardering voor onze omgeving mag nooit op basis van willekeur gevormd worden. Onze omgeving, of het nu een ecoduct, een viaduct of een sluis betreft dient met respect en liefde benaderd te worden. Bij Europese aanbestedingen zou je geneigd zijn te denken dat architectuur altijd van belang geacht wordt. Helaas is dat niet het geval.

*Ecoduct 'Het groene Woud'*



Ecoduct 'De Borkeld'