

nieuws / nieuws

Over snelwegarchitectuur en nanotechnologie

4 april 2011 / Bart de Zwart
ARCHITECTUUR

Op donderdag 24 maart 2011 organiseerde het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in het Van Abbemuseum een inspiratiemiddag over de toekomst van Brainport Avenue. De bijeenkomst vormt de eerste aanzet voor een visie op de 27 kilometer Randweg Eindhoven (A2/N2) als 'etalage van de Nederlandse kennisindustrie'.



A2 ter hoogte van Eindhoven - afbeelding Google



Volgens de overlevering was het de persoonlijke bemoeienis van voormalig minister Tineke Netelenbos die er eind jaren negentig toe leidde dat snelweglandschappen een plek verwierven op de nationale beleidsagenda, waaronder in de architectuurnota *Ontwerpen aan Nederland* (2000). Waar of niet, vast staat dat over de ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur de voorbije jaren al veel is gezegd en geschreven en dat *Brainport Avenue* voor een belangrijk deel begrepen kan worden als een verlengstuk van dit discours.

Het is dan ook niet meteen duidelijk wat anno 2011 van een inspiratiemiddag over snelwegarchitectuur mag worden verwacht. Onderwerpen als 'mobiliteitsaesthetiek' en de 'view from the road' hebben in het verleden bewezen al snel te onttaarden in tamelijk oppervlakkige vormgevingsdiscussies en een eenzijdig perspectief op het landschap. Interessanter lijkt de vraag hoe het motief van de snelweg(omgeving)

kan bijdragen aan een architectuur die relevant is in een maatschappelijke context; een architectuur die er niet op uit is de automobilist te behagen maar op een gebalde wijze uitdrukking geeft aan actuele problematieken.

De middag begint met een onderhoudend betoog van Lucas van Grinsven (chipsmachinefabrikant ASML) die de aanwezigen fijntjes eraan herinnert waar ook alweer de basis ligt van het succes van 'Brainport Eindhoven'. Zijn verhaal over de dagelijkse praktijk van de mondiale hightechsector staat model voor vele bedrijven in de regio. Een kennisintensieve industrie waar ontwikkelingen zo snel verlopen dat productontwikkeling vaak plaatsvindt binnen de fabriek. 'De klant trekt in feite het product al uit je handen voordat je ermee klaar bent.' Die voortdurende combinatie van ontwikkeling en productie is kenmerkend voor het Brabantse model. Alleen al daarom gaat de populaire vergelijking met Silicon Valley mank. De combinatie van kenniswerkers uit alle windstreken én hoogwaardige productiefaciliteiten tref je vrijwel nergens aan. 'Het is vrij uniek hoor, wat we hier hebben.'

Uit zijn verhaal wordt ook duidelijk waar de prioriteiten van de Veldhovense multinational liggen. Dat het complex aan de snelweg een visitekaartje voor de regio zou kunnen zijn, heeft ASML er tot op heden niet van weerhouden haar uitbreidingsplannen overwegend utilitair te benaderen. Het idee om meer aandacht te schenken aan ruimtelijke kwaliteit en contact met de omgeving is weliswaar verkend, maar concrete plannen ontbreken vooralsnog.

Wellicht kan de bijdrage van ontwerper Kas Oosterhuis (ONL) in dit verband tot inspiratie strekken. Oosterhuis, wiens *Hessing Cockpit* bij Leidsche Rijn symbool is geworden voor futuristische snelwegarchitectuur, meent dat bouwen vandaag de dag vooral gaat om het managen van informatiestromen. Hij stelt zijn gebouwen voor als een wolk van data; een netwerk waarin alle knopen parametrisch zijn 'getagd'. Dankzij geavanceerde software kan elke aanpassing in het programma van eisen automatisch worden doorgerekend waardoor in het ontwerpproces maximale vrijheid en efficiëntie ontstaan. Het is een manier van werken die gebaseerd is op de integratie van programma, ontwerp en uitvoering, een 'zero tolerance' tussen de elementen die resulteert in architectonische elegantie.

Oosterhuis' netwerk- en zwermtheorieën mogen meeslepend zijn, ze laten ook veel vragen onbeantwoord. Niet in de laatste plaats waarom de grote mate van ontwerpmatige vrijheid toch voortdurend tot dezelfde vormtaal lijkt te leiden. De zoals altijd aangenaam dissonante presentatie van John Körmeling breekt de vormdiscussie verder open. Bij Körmeling zijn het zelden de objecten die centraal staan, al trekken ze door hun vormgeving vaak wel de aandacht. In plaats daarvan wordt het ontwerp ingezet om vanuit een nieuwe invalshoek bij de (stedelijke) werkelijkheid stil te staan. Ruimtelijke dynamiek speelt daarbij een belangrijke rol. In het werk van Körmeling wordt de plek gemobiliseerd en maakt de beweging een pas op de plaats. De werken zijn lang niet zo ironisch als ze op het eerste gezicht lijken, maar vormen een welgemeende handreiking naar de gebruiker om het landschap op een andere manier te ervaren.

De vraag blijft op welke wijze architectuur een rol kan spelen in het snelweglandschap van Brainport, anders dan slechts het verkondigen van een marketingboodschap aan de passerende automobilist. Bij de laatste spreker van de middag, Jan van IJzendoorn (Brabants Kenniscentrum Kunst en Cultuur), ligt deze vraag expliciet op tafel. Wanneer we vaststellen dat de industrialisatie van begin 20e eeuw zijn uitdrukking vindt in de machine-esthetiek van het functionalisme, welke architectuur is dan een exponent van de nanotechnologische revolutie die zich momenteel afspeelt aan de A2, zo vraagt hij zich af om daar haastig aan toe te voegen dat hij niet per se pleit voor meer 'hightech' gebouwen langs de snelweg, maar voor het uitvinden van een architectuur die emblematisch kan zijn voor de regio in de huidige tijd.

Het verhaal van Oosterhuis over software en hardware lijkt in dit perspectief plots

nieuwe betekenis te krijgen. Wat de nanoindustrie en de informatisering van het bouwproces gemeen hebben is dat technologie niet het antwoord is op de ontwerppoging, maar precies andersom. 'Misschien moeten we een enorme 3D-printer bouwen en daarmee de stad printen', grapt Körmeling vanuit de zaal. Architectuur volgens de rationaliteit van de Veldhovense waferstepper... het klinkt ineens nog niet zo gek.

info

Tijdens de bijeenkomst werden twee documenten gepresenteerd als startpunt voor een verdere maatschappelijke discussie over Brainport Avenue:

Enno Zuidema Stedebouw i.o.v. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), *Brainport Avenue: Criteria voor Ruimtelijke Kwaliteit*. Rotterdam: November 2010 (130 blz.)

Brabants Kenniscentrum voor Kunst en Cultuur (bkcc) i.o.v. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), *Panorama Brainport Avenue. De transformatie van Randweg Eindhoven A2/N2: Een symfonie van snelweg, landschap, kunst, architectuur en licht*. Eindhoven: Januari 2011 (64 blz.)