Foto Christian Richters

De gemeubileerde snelweg

Nu steeds meer snelwegen in rap tempo worden dichtgebouwd met geluidsschermen, krijgen zij een interieur, inclusief kunstzinnig versierde wanden, vensters op de omgeving en bijpassend meubilair. Dat biedt mogelijkheden voor een samenhangende inrichting. Dat gebeurt al met het routeontwerp voor de A2.

Ginette Blom

De Nederlandse snelweg wordt aan beide zijden geflankeerd door talloze objecten die nodig zijn om de weg te laten functioneren. Vaak zijn het opvallend vormgegeven objecten zoals geluidsschermen maar ook kleinere objecten zoals A-portalen (stalen vakwerkconstructies die de weg overspannen en waaraan de borden met verkeersinformatie zijn bevestigd), vangrails, verlichting en bedieningskasten. Het nadeel van de meeste geluidsschermen is dat ze het landschap vanuit de auto aan het oog onttrekken. Daarom krijgen de schermen een steeds grotere rol in het aan de automobilist duiden van het achterliggende landschap.
Langs de A2, de belangrijkste verkeersader in Nederland, staan in het verlengde van elkaar diverse opvallende geluidsschermconstructies. De samenhang tussen de ontwerpen is in 2005 vastgelegd in Routeontwerp A2, een gezamenlijk initiatief van de toenmalige ministeries van Verkeer en Waterstaat (V en W), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Het routeontwerp bevat een leidraad voor de vormgeving voor de schermconstructies en tevens een visie op de wijze waarop de stedelijke of landschappelijke omgeving aansluit op de weg. Voor de hele A2 is gekozen voor een zo groot mogelijk contrast tussen stedelijkheid en landschappelijkheid door het plaatsen van schermen en geluidswallen of het juist achterwege laten van geluidswe-

Foto Dirk Lohmeijer

Op de wanden van de overkluizing bij Leidsche Rijn verwijzen gestileerde vormen naar klapwiekende vleugels.

Het ganzenmotief op de geluidschermen bij Vinkeveen is ontworpen door Aletta van Aalst & Partners Architecten.

Foto Rob Hoekstra

De autoshowroom in de Cockpit, een ontwerp van ONL.

ring. Belangrijke herkenningspunten als rivieren, steden, bruggen en knooppunten worden met kunst- en ontwerpingrepen beter zichtbaar gemaakt. Het routeontwerp is gericht op continuïteit en samenhang waarin op bepaalde momenten mag worden geëxcelleerd. Zo wordt zowel de herkenbaarheid van de route als van het omringende landschap vergroot.

Klapwiekende vleugel

Routeontwerp A2 is van invloed op alle schermen die na 2005 zijn ontworpen. Terugkerend thema is de trekvogel die de trek van automobilisten naar het zuiden symboliseert. Zo heeft UNStudio voor de A2 bij 's-Hertogenbosch dit motief uitgewerkt in abstractie op glad en bewerkt beton en op de transparante delen, en

De ontwerpen van VHP en MTD (rechtsonder) voor geluidschermen bij Eindhoven en Everdingen onttrekken zich aan het trekvogelmotief.

Foto Frank Meijer

De gele schermen langs de A2 bij Den Bosch gezien vanuit het achterliggende landschap.

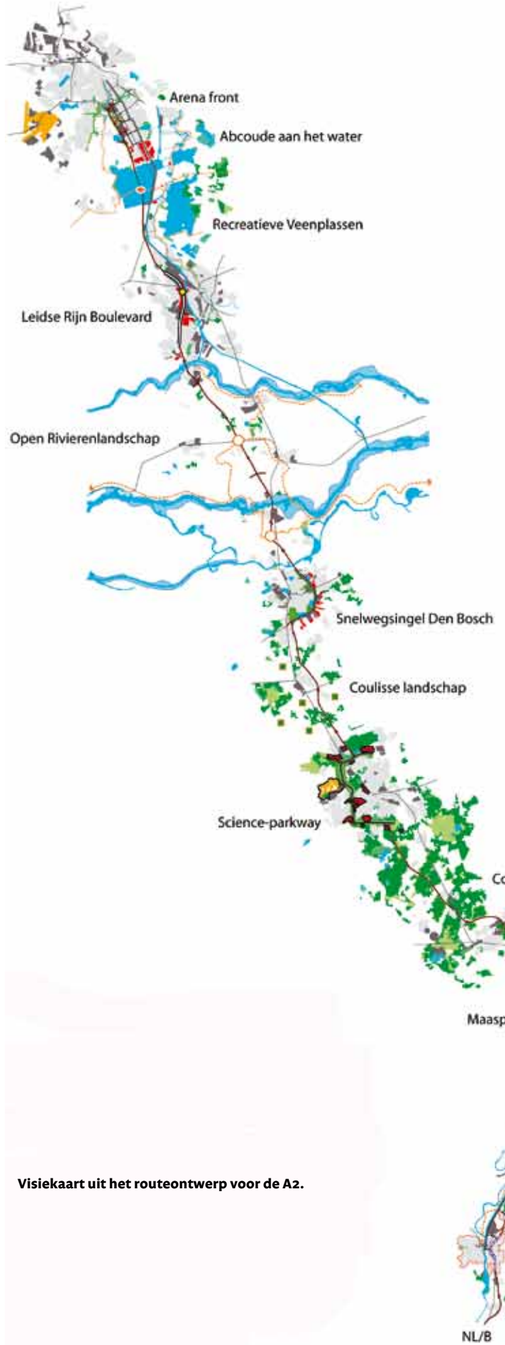
hebben de betonnen schermen bij Vinkeveen, door Aletta van Aalst, een meer letterlijk uitgewerkt ganzenmotief. Op de wanden van de overkluizing bij Leidsche Rijn – een ontwerp van Quist Wintermans en Arcadis – is een gestileerde vorm aangebracht die naar een klapwiekende vleugel verwijst.
De schermontwerpen zoals de autoshowroom 'Hessing cockpit' van Kas Oosterhuis bij Utrecht, of daar vlakbij de Wall van VVKH architecten, het cortenstalen scherm met hagen van MTD landschapsarchitecten bij Everdingen en het hightech aluminium buizenscherm van VHP architecten bij Eindhoven onttrekken zich aan het vogelmotief en verwijzen met hun vormgeving nadrukkelijker naar het karakter van het achterliggende agrarische of stedelijke landschap.
Kwetsbaar detail in de realisatie van Routeontwerp A2 is de aanpak van andere objecten langs de snelweg zoals A-portalen, bedieningskasten en dergelijke. Omdat Rijkswaterstaat de methode van het routeontwerp ook op andere rijkswegen toepast is hier een kritische blik noodzakelijk. Vooral rondom 's-Hertogenbosch waar de door UNStudio ontworpen schermen zijn geplaatst, zijn deze louter functionele objecten ineens nadrukkelijk in het wegbeeld aanwezig. Naast de toepassing van felgeel voor de transparante schermdelen waardoor het landschap er in alle seizoenen hetzelfde uitziet, zijn ook A-portalen, brugleuningen, bedieningskasten en randen van matrixborden geel gecoat. Daarmee lijkt het alsof er naar

Het resultaat is dat het gewenste contrast tussen de wegdelen met en zonder schermen, volledig wordt ontkracht

samenhang is gezocht tussen het scherm en de utilitaire objecten, maar het resultaat is dat het geambieerde contrast tussen de wegdelen met en zonder schermen, volledig wordt ontkracht.

Onrustige repetitie

Objecten die voorheen grijs of neutraal waren en tegen de achtergrond van de grijze lucht of de berm verdwenen, zijn nu door hun felle kleur opvallend aanwezig in het wegbeeld, en nog opvallender aanwezig in de dagelijkse beleving van omwonenden. Waar de snelweg het stedelijk gebied doorkruist, ontstaat een spanningsveld door de manier waarop deze voorheen onzichtbare objecten zich nu op brutale wijze aan de weg en woonomgeving opdringen. Een benadering die vergelijkbaar is met een *corporate identity* die alles kleurt wat met een bedrijf te maken heeft, van briefpapier tot aan kleding van medewerkers. Dat is zinvol voor een grote organisatie die zich daarmee in iedere situatie herkenbaar maakt, maar overbodig voor een rijksweg waar de opvallende schermen zelf al voor voldoende herkenbaarheid zorgen. De onrustige repetitie van gele artefacten voelt dan ook als een ontkenning van het landschap dat, waar mogelijk, op plekken waar geen schermen staan ongestoord beleefbaar zou moeten zijn.
Binnen het routeontwerp kan naar een duidelijker contrast worden gezocht tussen 'zichtbaar en onzichtbaar', op basis van wat 'belangrijk en onbelangrijk' is, in zowel het wegbeeld als het landschap dat wordt doorsneden. Tenslotte hoeven alleen de onderhoudsdiensten te weten waar de stroomkasten staan, voor weggebruikers en omwonenden doen zij niet ter zake. Zij willen vooral doorzicht en uitzicht, wat ondanks de regie continu onder druk staat. Het integrale routeontwerp is als ambitie dan ook lovenswaardig maar blijkbaar geldt ook hier dat 'de duivel in het detail' zit. Dat de duiveltjes langs de A2 zwavelgeel gekleurd zijn zal dan ook geen toeval zijn.



Visiekaart uit het routeontwerp voor de A2.

Mels Crouwel (rechts) samen met Jan Benthem.

Mels Crouwel: 'De A2 bij Amsterdam ligt lekker smooth in het landschap'

Wat voor auto rijdt u?
'Een zilvergrijze Porsche 911S. Daarnaast heb ik een Range Rover en een Mini. Het bureau heeft een aantal auto's voor algemeen gebruik.'

Waarom deze auto?
'Deze Porsche is de beste sportauto die er is. Dat zit hem in de afwerking, de techniek, de snelheid, de wegligging en de doorontwikkeling. Het is zeker een statement: deze auto is heel veel waar voor je geld. Hardrijden kan in Nederland niet, maar ik ga wel eens naar Duitsland waar het wel kan.'

Hoeveel kilometer per jaar legt u af?
'Ik ga soms op de fiets naar kantoor, maar ik rij nog zo'n 30.000 tot 40.000 kilometer per jaar. Vroeger was dat meer, vanwege veel projecten in grensgebieden. Maar nog steeds moet ik vaak naar plekken die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.'

Welke snelwegen of snelwegdelen vindt u mooi?
'Het nieuwe stuk A2 tussen Utrecht en Amsterdam vind ik een erg geslaagd tracé. Het laat zien dat je in deze tijd ook mooie snelwegen kunt maken. Vroeger betekende een mooie snelweg een weg met veel groen, zoals de A12. Nu zijn er veel meer voorzieningen nodig, zoals geluidsschermen. Die zijn vaak erg lelijk, er wordt niet goed over nagedacht. Verder moet een weg lekker *smooth* in het landschap liggen, dat is bij de A2 nabij Amsterdam goed gelukt.'

En in het buitenland?
'In andere landen is er vaak veel meer ruimte en worden er nauwelijks geluidsschermen geplaatst, of het zijn begroeide schermen. Blik, glas of kunststof wordt eigenlijk altijd lelijk, of je moet het erg netjes doen, zoals de A2-showroom bij Utrecht. Maar het vergt veel onderhoud.'

Welke snelweg mijdt u liever?
'Bij Rotterdam vind ik de geluidsschermen erg lelijk. Net als de A10 aan de westkant van Amsterdam: de lelijkste geluidsschermen die ik ooit heb gezien. Deze kunststofschermen zijn nu al echt aan vervanging toe. Voor de mensen die erachter wonen is dit ook heel erg.'

Last van files?
'Veel meer mensen zouden thuis kunnen werken. Op de knelpunten mag er wat mij betreft nog wel asfalt bij, maar over het algemeen ligt er genoeg. Niet allemaal op hetzelfde tijdstip naar het werk en naar huis rijden zou veel schelen. Dat zou je door middel van heffen of belonen kunnen sturen.'