

GEVELBOUW

A photograph of a modern cable car system. The structure consists of large, green, spherical stations connected by thick, green, tubular beams. Several cable cars are suspended from the beams, with numbers like '35' and '40' visible. In the foreground, a diverse group of people, including men in suits and women in coats, are walking on a paved path. The background shows trees and a clear sky, suggesting an outdoor urban or park setting.



OUDE EN

TEKST: Erik Stekelenburg
BEELD: Erik Stekelenburg
(enuz anders vormeld)

NIEUWEGEIN

BIJ NIEUWBOUW IN TRADITIONELE STIJL LIJKEN OUD EN NIEUW ZICH PROBLEMATISCH MET ELKAAR TE VERHOUDEN. HET BEELD IS OUD OF LIJKT OUD, DAN WEL ZIET HET ER OP ZIJN MINST VERTRUWD UIT. HET GEBOUW IS NIEUW. ARCHITECT PETER DRIJVER VAN SCALA ARCHITECTEN AAN HET WOORD NAAR AANLEIDING VAN EEN NIEUW, NET BEWOOND SUCCESVOL PROJECT IN NIEUWEGEIN.

Aan de oever van de Lek ligt ter hoogte van Vianen de oude kern Vreeswijk, tegenwoordig gemeente Nieuwegein. Sluizen, kades, witte brugjes en schattige huisjes; kortom een volmaakt schilderij van Anton Pieck. Bij een aantal binnenhavens, nog geen kilometer landinwaarts, herhaalt dit pittoreske beeld zich. Hier weliswaar zonder sluizen en bruggen. Drie verstilte straatjes in de wijk Nieuw-Vreeswijk, autovrij, echte hofjes. Denk aan de straatjes uit de tijdloze zeventiende-eeuwse schilderijen van Pieter de Hooch en Johannes Vermeer. Alleen grenzen de kades hier niet aan water, maar ontstaan, doordat de parkeergarages met daarop de woningen, half boven het maaiveld uitsteken. Tussen Nieuw- en Oud-Vreeswijk ligt woningbouw uit de jaren zestig. Een perfecte aansluiting op de stedenbouwkundige context, waar traditionele architecten zich toch op plegen voor te staan, is er niet.

Waarom hebben jullie hier ontworpen in deze traditionele architectuurstijl?

'De opdrachtgever vroeg er niet om. Het idee leefde om net als bij Rotterdam Nieuw-Terbregge van Mecanoo, een houten leefdek te maken, waaronder de auto's geparkeerd zouden staan. Van boven vanaf het dek via vides goed zichtbaar. Brrr, dachten we. Gevraagd waren kleine en goedkope huizen boven



Vreeswijk



Nieuw-Vreeswijk

gemeenschappelijke parkeervelden. Daarom namen we de kleine arbeidershuizen aan de kade bij de Oude Sluis in Vreeswijk als model. Als je in Vreeswijk wilt wonen, verlang je niet een huis dat lijkt op huizen in Nieuwegein, maar op huizen in Vreeswijk. Het werd geaccepteerd, de woningen stonden toch maar op een binnenterrein. Het succes van onze woningen op de kopersmarkt, die hier aanvankelijk nogal stagneerde, leidde tot herontwikkeling van het havenkje. En het strakmoderne plan van Claus en Kaan, waarvan de werktekeningen al gereed waren, verdween alsnog in de prullenbak van de ontwikkelaar.'

Een succes dus, gingen alle deuren makkelijk open? 'Traditionele oplossingen worden niet overal met enthousiasme ontvangen. Tussen droom en daad staan bureaucratische en esthetische conventies. Bepaalde garantiebepalingen bijvoorbeeld verbieden een traditioneel uiterlijk, zelfs zonder onderliggend technisch argument. Zo mogen luiken niet meer op de traditionele manier met duimen en hengen op het kozijn worden gemonteerd, omdat in garantievoorwaarden staat dat ramen en deuren in het kozijn worden geplaatst en niet óp. Wat kan er misgaan? Als een metalen bevestigingsmiddel (RVS of messing schroef)



Nieuw-Vreeswijk één van de drie straten



Nieuw-Vreeswijk onder het straatniveau

copyright Scafs architecten

in het hout steekt, kan zich vocht in het hout concentreren. Daar is een eenvoudige en geaccepteerde oplossing voor, namelijk een specifieke kunststof plug. Het hielp niet om te wijzen op de luiken bij naastgelegen werfwoningen uit 1953. Die hangen nog puik aan het kozijn. Terwijl wij al blij zijn, als de huidige kozijnen en ramen het 25 jaar volhouden.'

De nieuwe tijd

'Het is onvoorstelbaar arrogant om te denken het beter te kunnen, dan gebouwen die er al honderden jaren staan. Een oud gebouw is een schatkamer van gestolde kennis, anders stond het er eenvoudigweg niet meer. Klompen werden een paar jaar geleden door de ARBO afgewezen als bedrijfsschoei. De verzekeringsindustrie verbiedt donkergroene voordeuren en donkergroene ramen. Het Bouwbesluit verbiedt Amsterdamse stoepen. Zo redenerend, accepteer je je ouders, je voorland en je context niet: een prima startpunt voor een ontworpen, claim- en wantrouwenrichte maatschappij, die identiteit inruilt voor schijnzekerheden. Kijk naar de sloop van hele wederopbouw wijken ten gunste van de volgende waan van de dag. Zo wordt ook daar geen verleden opgebouwd en worden zaken verwijderd, die cultureel verankerd zijn en tot een levende traditie behoren.'

In de gezondheidszorg worden extra risicovolle gevallen wel gedekt.

'Als in de gezondheidszorg zo gehandeld zou worden, zoals de bouw handelt, dan zouden alle risicogevoelens in een gezondheidskamp opzij worden gezet. Een donkere kleur als grachtengroen vraagt meer onderhoud dan lichte kleuren; maar wanneer de timmerindustrie met betere houtsoorten zou werken of met andere details, zou eventuele schade eenvoudiger te repareren zijn. De gezondheidszorg gaat uit van de uniciteit van het individu. In Nederland is de woningbouw al lang niet meer een individuele maar een collectieve opgave, een volkshuisvestingsopgave, een politieke opgave. Het exclusieve domein voor corporaties. Nederlanders zijn sindsdien gewend om functionele en budgettaire afwegingen te maken. Dat heeft een soms potsierlijk nutsdenken opgeleverd, waaraan alles wordt onderworpen.'

Hoe is het zo gekomen?

'Zoveel mensen die op zo'n klein oppervlak moeten wonen, vragen wel om regels. Maar het is erger, als die regels niet gestoeld zijn op enige bouwkundige kennis. Niet meer dan een compromis tussen mensen zonder kennis van de markt of de techniek enerzijds en overwegingen van de producenten of de markt anderzijds. Zo sluit de Vereniging Eigen Huis zich aan bij het Garantie

copyright Scala architecten



Poort naar parkeergarage onder Nieuw-Vreeswijk vanuit 'moderne' nieuwbouw

Instituut Woningbouw. De voorwaarden waaronder zijn echter opgesteld door een club die verbonden is aan kozijn- en deurfabrikanten. Consumenten zouden hun garanties zelf moeten formuleren en zich moeten realiseren welke premies daarvoor in de koopsom betaald moet worden.

Zijn de consumenten niet zelf voor die regels verantwoordelijk? Willen ze niet alle risico's uitsluiten?

'De consumenten worden bang gemaakt. De verzekeringsindustrie spiegelt ons illusies voor. En het werkt, want hun pensioenfondsen zitten vol. Maar het garantiekartel houdt de markt gesloten. Terwijl in werkelijkheid soms gewerkt wordt met garantievoorzwaarden waarvoor geen consument bijvoorbeeld een auto zou willen kopen. Denk aan het door de timmerindustrie met veel poeha gepushte gelamineerde en gevingerlaste hout als alternatief voor tropisch hardhout. Bij schade wordt in het gunstigste geval alleen na arbitrage of een proces een nieuw kozijn op de stoep afgeleverd. Dat mag je dan zelf aanbrengen en beglazen. Regelgeving leidt niet automatisch tot goede producten. Sterker nog, op regels kan een ontwerper vaak niet eens anticiperen, omdat een deel van de onderliggende kennis

om aan de garanties te voldoen, geheim blijft. Neem de ramen in project Nieuw-Vreeswijk. Eigenlijk luidde de ambitie: een echt schuifraam maken. The next best thing was iets te maken, dat op een schuifraam lijkt. Een tussendorpel of kalf moest voorkomen worden, want die wordt wit, omdat die bij het witte kozijn hoort. De bovendorpel van het draaikiepraam moet achter de onderdorpel van het vaste bovenlicht wegvallen. De onderdorpel van het bovenlicht wordt dan de aanslag en er komt een lat op voor het draaikiepraam. Een zo dun mogelijke lat, omdat anders de onderregel van het bovenlicht te zwaar wordt. De keuze viel op een lat zo dun als mogelijk. Maar het draaikiepraam bleek te moeten worden bevestigd met schroeven van 35 mm vanwege de inbraakwerendheid. Het hout moest dus minimaal 40 mm dik worden. Wij hadden dat nooit kunnen weten, omdat het document – een TNO-testrapport – uitsluitend mocht ingezien worden door leden van de SKH. Op de vraag of het niet 2 schroeven van 20 mm mochten zijn, wordt volstaan met te zeggen, dat die mogelijkheid niet getest was. En het rapport bleef dicht. Zoiets bemoeilijkt het ontwerpen, tot in de uitvoeringsfase blijft het sleutelen om de schade te beperken.'

