

Jan Timmer

JE MOET DE RECHTLIJNIGHEID IN DE VEENKOLONIËN OMARMEN

Jan Abrahamse

Jan Timmer uit Scheemda wist op de middelbare school al dat hij architect wilde worden. Bewust koos hij gymnasium-alpha en daarna de Akademie voor Industriële Vormgeving te Eindhoven en de Akademie van Bouwkunst te Tilburg. Hij is voorzitter van de Bond van Nederlandse Architecten (BNA) kring Groningen. De meeste bekendheid geniet hij echter als de man die met zijn 6 man tellende buro een nieuwe en goede visie heeft gegeven aan de dorpsvernieuwing in een verguisd gebied: de veenkoloniën.

Jan Timmer (43 jaar) is een sterk voorstander van een integrale aanpak van een probleem. Bij stads- en dorpsvernieuwing zijn bijna altijd verschillende vakgebieden/beroepen bezig met een onderdeel van het totale plan. De een bouwt huizen, de andere bruggen en weer een ander sluisen. De groepen hebben niet of nauwelijks overleg. Op de vraag of Timmer dat in Oost-Groningen als eerste doorbroken heeft, stelt hij bescheiden dat er een aantal toevalligheden samenviel. Een van die toevalligheden is de wet op de herinrichting in Oost-Groningen, die een integrale herinrichting van het gebied voor ogen stond. Verder hoorde hij vanuit de Herinrichtingskommissie en de gemeente Nieuwe Pekela dat men de problemen in deze plaats wilde laten oplossen door een industrieel ontwerper.

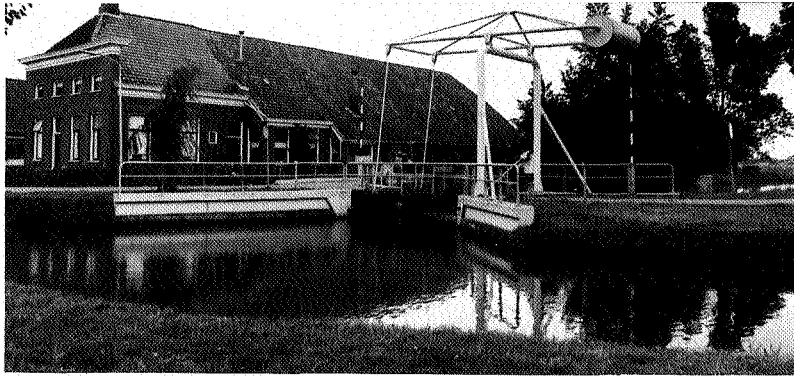
Het leuke van lintbebouwing

Bij Nieuwe Pekela lag een plan waarover men geen overeenstemming kon bereiken. Een inhoudelijke opdracht aan het buro van Timmer is nooit op schrift gesteld. Het ging om een dorpsvernieuwing en het bevorderen van de vaarrekreatie. Jan Timmer: *'Je moet je bij zo'n opdracht afvragen, wat zijn de aantrekkelijke aspecten van lintbebouwing. Volgens mij kun je dat als volgt stellen: Waar kun je met de voorkant van je huis in het dorp wonen en met de achterkant in het open landschap.'* Een andere variant heeft gedeputeerde Gerard Beukema ooit genoemd in Noorderbreedte: *'Nergens kun je tientallen kilometers door aaneengesloten bebouwing varen. Bebouwing die zich bovendien kenmerkt door een stuk geschiedenis.'* Voor de rekonstruktie van Nieuwe Pekela was de plaats een in verval geraakt veenkoloniaal lintdorp, met een deels afgedamd kanaal. Het lint vertoonde gaten, doordat bedrijfjes en huizen niet meer werden gebruikt.

Historisch onderzoek leerde dat de verving hier begon rond 1600 aan de kant van Winshotsen. Op de plaats waar nu het Pekelder Hoofddiep ligt, liep vroeger een kronkelend beekje, de Pekel A. Veenstroompjes die op deze beek uitkwamen werden rechtgetrokken en gekanaliseerd waarbij om de 80 meter zo'n zijkanaal – een wijk – werd aangelegd. Voor Jan Timmer een gegeven om mee te werken. Heel opvallend is de hoek die de wijken ten opzichte van het Hoofddiep maken. Aan de westkant staan deze wijken haaks op het diep, aan de oostkant echter onder een schuine hoek. Dat laatste heeft te maken met de oorspronkelijk loop van de veenbeekjes. De verving in Oude Pekela was eerder afgelopen en daar onstonden dan ook allerlei landbouwbedrijven en -industrietjes. Nieuwe Pekela is altijd agrarisch gebleven. De oevers van het Hoofddiep in Nieuwe Pekela zijn ook groen gebleven, terwijl in Oude Pekela stenen kaden werden aangelegd.

Accentueren van het lint

Om het 3½ km lange lint te accentueren heeft Jan Timmer bomen langs één kant van het kanaal laten plaatsen. Die stonden er vroeger ook. Door de aanleg van de bomen werd de flauwe lange bocht in het Pekelder Hoofddiep opeens weer zichtbaar. Dit betekende wel dat de 6 meter kadeweg versmald werd tot 5 meter. Verder ontdekte Timmer dat de zijstraten niet makkelijk te herkennen waren. *'Om dat te accentueren hebben we verkenningen gemaakt – een insnoering of inhammetje in de oever –, voorzien van klinkerstroken in het wegdek en beplanting met hagen. Deze verkenning hebben we ook aangelegd op de plaats waar vroeger wijken liepen. De verkenningen worden aan de landzijde gebruikt als uitwijkplaats voor tegemoetkomend verkeer. Aan de*



Nieuwe brug over een wijk in Nieuwe Pekela

landzijde loopt alleen een kleine weg met bruggetjes. De verkenningen bestaan uit een beschoeiing van hard hout, een gekleurde railing en een lantaarnpaal, dat geeft zowel 's nachts als overdag een bepaald ritme. We hebben dit konsekwent gedaan door het gehele dorp, want dan wordt het een eenheid omdat je voor alle bouwwerkjes hetzelfde materiaal en vorm neemt en je ze dezelfde detaillering geeft.'

Geen Zaanse bruggen

Jan Timmer heeft alle 14 nieuwe bruggen, lantaarnpalen, bushaltes en railingen zelf ontworpen en laten uitvoeren in staal. De aansluiting van de horizontale en verticale delen hebben altijd een afgeronde hoek en bestaan uit ronde buisprofielen.

'Door dezelfde vormgeving begint een lint dat verbrokken is door het verdwijnen van huizen zich weer aaneen te rijgen', aldus Jan Timmer. 'De bruggen zijn ophaal- en draaibruggen. In Oude Pekela is een aantal nieuwe bruggen gemaakt van hout om het een historisch karakter te geven. Ik vind dat je dat niet moet doen. Als je ergens een ingreep doet, mag je laten zien dat het van deze tijd is. Als je nu 18e-eeuwse bruggen gaat bouwen, doe je in wezen aan geschiedvervalsing, terwijl je oogmerk is om de geschiedenis eer aan te doen. Daarbij hebben ze in Oude Pekela een bruggenboek doorgebladerd, dat openviel bij Zaanse bruggen. Gevolg: in Oude Pekela zijn nu Zaanse bruggen'. Om de bijna spreekwoordelijke saaiheid en zwaarmoedigheid van de Veenkoloniën te lijf te gaan heeft Timmer heldere kleuren gebruikt, namelijk 3 kleuren blauw, geel en rood. 'Wij hebben gekozen voor zeer donkerblauw voor de zijkanten van de brugdekken, alles wat tot 'heupnivo' is een middenblauw en alles wat hoger is heel lichtblauw.

De daken van de bushokjes, de kontragewichten van de bruggen en de dakjes van de lantaarnpalen zijn lichtgeel en de draaipunten en scharnieren zijn signaalrood. Op de inspraakavonden

was nogal bezwaar tegen het blauw. De bevolking had een voorkeur voor de traditionele kleuren van de bruggen namelijk wit met standgroen. Vroeger, toen je liep, was het van groot belang als je kon zien hoe ver je verwijderd was van een brug. Ik heb toen uitgelegd waarom ik toch voor blauw heb gekozen. De eigenschap van deze kleuren blauw is dat die zich als het ware oplost in de wazigheid van de horizon. 'Voor de vaarrecreatie wordt het kanaal niet in stukken geknipt.' Inmiddels is de kleur door de bevolking geaccepteerd. Toen het project geheel klaar was, wilde de bevolking nog een extra bruggetje, waar niet in voorzien was. 'Ze hebben toen een stel oliedrums aan elkaar vastgemaakt, hetzelfde railwerk met ronde hoekjes erovereen gelast en dezelfde kleuren gebruikt', vertelt Jan Timmer niet zonder enige trots.

Bebouwing

'Lintbebouwing is door zijn overzichtelijkheid visueel kwetsbaar', aldus Timmer, 'maar hoewel het neigt naar eentonigheid, zijn de gebouwen en woningen juist gevarieerd doordat grote en kleine woningen naast elkaar staan. Langs de boerderijen aan de landzijde hebben we haaks op de weg voorgesteld rijen bomen te plaatsen van ongeveer 50 meter lang, waardoor je een soort coulissenlandschap krijgt. Om het verschil tussen het open land en de gesloten bebouwing aan te geven, hebben we achter de particuliere woningen een windsingel aangelegd'.

Viadukt met spiegels

Toen Timmer de opdracht aanvaard had, was bekend dat er een viadukt gebouwd zou worden voor de weg Ter Apel-Veendam, die het dorp Nieuwe Pekela min of meer door midden sneed. Jan Timmer: 'Een deel van het dorp was voor het gevoel van de bewoners betrokken bij Oude Pekela en dat is voor hen geen goed gevoel.

Hoewel het viadukt aanvankelijk buiten de opdracht viel, hebben we toch met Provinciale Waterstaat een aantal goede oplossingen bedacht. Het viadukt werd hoog, zodat je er goed onderdoor kon kijken. Door de zware constructie hebben we voorgesteld een serie kolommen te plaatsen in het verlengde van de bomenrijen. 'Voorts moesten er een paar huisjes worden afgebroken en daarvoor stelde Timmer voor om de hoofden van het viadukt te bouwen op de fundamenten van deze huisjes. Waterstaat had met deze voorstellen geen enkele moeite. Dat was wel het geval met een ander plan. 'We wilden het landhoofd van het viadukt aan de kant verpakken in 5½ meter hoge spiegels met een lengte van 36 meter. Van de huisjes die afgebroken werden zijn de voorgevels gestyleerd in beton voor deze spiegels gezet. Doordat deze spiegels iets schuin gemonteerd waren, zorgde dat voor een ruimtelijke werking'. In gesprekken met gedeputeerde Roel Vos, toen nog van ruimtelijke ordening, en Johan Remkes van verkeer en waterstaat is voor het plan, dat ca. 4 ton kostte, en als sluitstuk van het gehele project beschouwd werd, toestemming gegeven. Nu rijdend of varend door Nieuwe Pekela kan gesteld worden dat hier voor het eerst positief is ingegaan op de problematiek van de Veenkoloniën. Het plan is tussen 1984 en 1988 gerealiseerd en staat sterk in de belangstelling, wat onder andere bleek uit enthousiaste reacties van het Europees Parlement. Ook de bewoners hebben positief gereageerd op de rekonstruktie, wat geleid heeft tot 40 bouwaanvragen voor woningen in het lint.

Stadskanaal

Ook voor Stadskanaal heeft Jan Timmer een opdracht gekregen die dit jaar van start gaat. De historische overblijfselen zijn hier echter niet zo duidelijk aanwezig als in Nieuwe Pekela. Van oorsprong had de plaats een dubbel kanalenstelsel, waarvan er één gedempt is. Voor 1850 lag het centrum van dit lintdorp op de plaats waar het Pekelder Hoofddiep uitmondde in het Stadskanaal.

Toen de scheepvaart afnam verplaatste het centrum zich naar het iets zuidelijker gelegen station. Na 1950 neemt de auto een voorname plaats in en wederop schuift het centrum iets zuidelijker richting Benelux, waar een groot winkelcentrum werd gerealiseerd. Jan Timmer: 'Het kenmerk van Stadskanaal is de rechtlijnigheid. Voor sommige mensen een groot probleem. Als ontwerper moet je er iets mee doen. Je moet dat kenmerk omarmen.' Het lineaire patroon en de verbindende elementen heeft Jan Timmer hier o.a. gezocht in gekleurde lantaarnpalen, die hij ook zelf ontworpen heeft. De gemeente Stadskanaal heeft twee kernen, nl. Stadskanaal en Musselkanaal. De bestaande EGD-lantaarnpalen worden



JOHN STOEEL

Onder het viadukt staan gestyleerde voorgevels voor een spiegelwand

vernieuwd en staan langs de oever van het kanaal, de door Timmer ontworpen verlichtingspalen staan aan de andere kant van de weg langs de huizen. Het kanaal in de gemeente is 18,7 km lang. Buiten de bebouwde kom staan deze lantaarnpalen op een afstand van 40 meter, naarmate men dichterbij het centrum komt wordt die afstand steeds korter, tot in het centrum om de 15 meter. Rij je het centrum weer uit dan wordt de onderlinge afstand weer groter. De lantaarnpalen lijken op een filtersigaret. De 3,80 meter hoge palen zijn aan de bovenkant voorzien van doorzichtig materiaal dat bestaat uit een serie prismatische ringen waardoor het licht van de energiezuinige buislamp een speciaal effect krijgt. De kleur van de mast is helder rood, evenals de meerpalen en de parkeerpaaltjes.

Bastions

De T-splitsingen langs het kanaal worden gemarkeerd door 37 halfronde bastions in het water. De bastions worden gemetseld van loodgrijze stenen en om de drie lagen wordt een geglaazuurde tegelrij aangebracht in dezelfde kleur als de lantaarnpalen. Op de bastions staan railings en leilindes, je kunt er uitkijken over het water, vissen en bij een aantal worden aanlegplaatsen voor de waterrecreatie gemaakt. De bastions worden alleen aangelegd aan de Groningse kant van het Stadskanaal, waar een brede asfaltweg loopt. Aan de Drentse kant is dat niet het geval en daar wordt dan ook niets gedaan. Er komt slechts één nieuwe brug in

Musselkanaal, het wordt een hefbrug voor fietsers en voetgangers en ook hier worden dezelfde bastions gebouwd.

Over de weg aan de Groningse kant rijden gemiddeld 6000 voertuigen per etmaal. *'In de bebouwde kom gaan we de 10 meter brede weg versmallen tot 5,25 meter, daarnaast komt een parkeerstrook van klinkers en daarnaast weer een strook groen met leilindes en gras en tenslotte een fietspad en een trottoir. Buiten de bebouwde kom is de wegbreedte 6 meter.'*

Wootoren boven het kanaal

Op het punt tegenover de Beneluxlaan wil Timmer een hoog element plaatsen. Als je nu Stadskanaal binnenkort zie je alleen de watertoren als bakken.

'Eén baken geeft geen richting aan, wel twee', aldus Jan Timmer. 'We willen hier eigenlijk een wootoren op 2 poten over het kanaal plaatsen met 25 verdiepingen en een totale hoogte van 80 meter. De benedenverdiepingen zijn gepland voor burevoorzieningen en daarboven komen appartementen.' Op de vraag of dit een kwaliteitslokatie moet worden, zegt Timmer bescheiden: *'Dat moet de provincie maar beoordelen. In ieder geval geeft het een fantastisch uitzicht en bij helder weer kijk je van de Dollard tot Emmen.'* Tegen dit plan is enig verzet, zoals te doen gebruikelijk bij lokale overheden. *'Het is een exponent van het plan en als het er niet komt is het jammer, want waar kun je Stadskanaalster wonen dan in zo'n wootoren.'*

Wootoren boven het Stadskanaal

