

2005

Geen aarde, geen zand. Over bruggen en openbare kunstwerken

Volgens overlevering, ik heb het nergens in enige bron kunnen terugvinden, zou onze minister-president bij de start van het kabinet Balkenende II de kritiek op het ontbreken van een coherente cultuurparagraaf in het regeerakkoord met de volgende woorden hebben gepareerd: 'Hoezo hebben we geen cultuurbeleid? We besteden veel aandacht aan kunstwerken; er worden veel bruggen en wegen aangelegd. Kijk maar naar Rotterdam: daar worden bruggen als kunst beschouwd.' Onbedoeld gaf hij daarmee een rechtvaardiging van het *Groot Rotterdams Bruggenboek*, dat immers een bescheiden poging omvat de brug te beschouwen vanuit het perspectief van het openbare kunstwerk. Zonder kunst- en cultuurbeleid te willen reduceren tot infrastructurele processen, is een exploratie van de brug als kunstwerk een spannend gegeven.

Het is verleidelijk bij zo'n wederzijdse kennismaking de brug en het kunstwerk in eerste instantie metaforisch of filosofisch op te vatten. Termen als 'overbruggen' of 'een brug slaan' hebben zich diep verankerd in ons denken over de wereld, waarin tegenstellingen moeten worden overwonnen, verzoeningen aan de orde van de dag zijn of dialogen worden aangegaan. Zo verbindt de brug letterlijk verschillende oevers of werelden en aan de kunst wordt het vermogen toegedicht schijnbaar onverzoenlijke tegendelen op een hoger plan met elkaar te verbinden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat diepzinnige filosofen als Georg Simmel en Martin Heidegger serieuze verhandelingen aan bruggen hebben gewijd. Ook in het door Herman Moscoviter geschreven *Het Maasbeeld van Auke de Vries* wordt deze thematiek letterlijk genomen: 'Het gaat niet aan een sculptuur ergens willekeurig in de stad te parachuteren. Er moet oorzaak en gevolg zijn. Er moeten redenen zijn om de maat (de meetbare grootte) te "overbruggen". Het geeft de schaal van een plaats aan. Het *Maasbeeld* doet dat.'¹ Ook de Rotterdamse troetelnaam voor het *Maasbeeld* – de 'waslijn' – refereert aan die overbrugging. Maar, hoe nuttig zo'n metaforische exercitie ook moge zijn, dit is niet het belangrijkste motief achter *Het Groot Rotterdams Bruggenboek*.

Want ook op het meest basale niveau is er sprake van een 'kunstmatige' verwantschap tussen beelden en monumenten enerzijds en bruggen anderzijds. In beide domeinen is immers sprake van 'kunstwerken' en beide hebben de openbare ruimte doorgaans als werkterrein. Bovendien speelt de Dienst Gemeentewerken in Rotterdam op beide terreinen een belangrijke rol: zowel bruggen als kunstwerken in de openbare ruimte worden door die dienst beheerd en onderhouden. In de civiele techniek is de term 'kunstwerk' een courante term, waaronder vooral bruggen, tunnels en sluizen worden begrepen. Een kunstwerk is 'een zaak die door menselijk vermogen tot stand gebracht of vervaardigd is; werk waarvoor andere materialen dan aarde en zand gebruikt zijn', volgens het woordenboek (de 'dikke Van Dale'). Een kunstwerk is een menselijke schepping en dus een cultuurproduct. Aarde en zand

¹ Herman Moscoviter, *Het Maasbeeld van Auke de Vries; een handtekening aan de Nieuwe Maas*; Rotterdam 1995, p. 8.

staan voor 'grondwerk', maar aan een 'kunstwerk' liggen meestal constructieve materialen ten grondslag: steen, ijzer, hout, beton en staal.

Volgens civieltechnisch adviesbureau Arcadis is het geen wonder dat juist Nederland een land van kunstwerken is: 'Verschillende vormen van infrastructuur kruisen elkaar op vele plaatsen. In een dichtbevolkt land als Nederland zijn voorbeelden van deze kruisingen overal in het landschap te zien. Daar waar een gelijkvloerse kruising problematisch is, wordt meestal een kunstmatige voorziening toegepast om de verschillende infrastructuurstromen over of onder elkaar door te voeren. Kunstmatig, vandaar de naam "kunstwerk" die aan een dergelijke voorziening wordt gegeven. Kunstwerken zijn meestal te herkennen als viaduct, onderdoorgang, brug, ecoduct of aquaduct.'² De kunst van het kunstwerk ligt niet louter in het ontwerpen van een infrastructurele kruising, maar vooral in het inpassen van de fysieke kruising in de beperkte openbare ruimte: een goed kunstwerk vereist even deugdelijke aansluitingen, landhoofden, opritten en afritten. Vanuit deze optiek is Nederland zelf een gigantisch kunstwerk: schaarse openbare ruimte vraagt om een ingenieus plan van kruisingen en inpassingen en daarmee om een veelvoud van kunstwerken.³

Bruggen worden gebouwd om op efficiënte wijze een overkant te kunnen bereiken, waarbij – onvermijdelijk bij beweegbare bruggen – ofwel het weg- ofwel het waterverkeer hinder ondervinden, schrijven Henk de Jong en Nico Muyen in *Bruggen in Nederland*. Toch is ze '(in vaktaal) een "kunstwerk" (...en) in werkelijkheid naast een nuttig object om het verkeer doorgang te verlenen, vaak een sierraad in het landschap.'⁴

Een ander Nederlands bedrijf, de Nebest Adviesgroep, gespecialiseerd in bouwinspectie, technisch advies en projectmanagement in de civiele en bouwkundige sector, deinst er niet voor terug om – vertrekkend uit zijn eigen vakgebied – de term 'kunstwerken' dubbelzinnig op te vatten: 'Wat hebben bruggen en tunnels gemeen met schilderijen en sculpturen?', vroeg directeur Wim Brink zich ooit af.⁵ Geïntrigeerd door de dubbele betekenis van 'kunstwerk' besloot hij zijn bedrijf met aandacht voor *beeldende* kunstwerken een nieuwe impuls te geven. Hij richtte de Stichting Nebest Kunst op en begon met de opbouw van een eigen kunstcollectie. Opdrachtgevers ontvangen na oplevering een kunstwerk ter waarde van een procent van de opdrachtsom en kleine opdrachtgevers kunnen een kunstwerk in bruikleen krijgen, zoals in Rotterdam bijvoorbeeld het veelhoekige en veelkleurige *Marathonbeeld* (2001) door Henk Visch, op het plein tussen de Nieuwe Leuvebrug en de noordelijke aanbrug van de Erasmusbrug. Ook worden nieuwe opdrachten aan kunstenaars verstrekt. Tijdens de recentelijk door Nebest georganiseerde workshop 'Beheer en onderhoud van tunnels: een kunst' werd tevens een nieuw kunstwerk van Guido Geelen onthuld (juni 2004).

² Harrie Kuijper, www.arcadis.nl.

³ Nederland kan men in zijn geheel – immers een volledig *aangelegd* land – beschouwen als kunstwerk, getuige de tentoonstelling en het boek 'Nederland als kunstwerk' uit 1995: Toon Lauwen, *Nederland als kunstwerk; vijf eeuwen bouwen door ingenieurs*, Rotterdam 1995; de gelijknamige tentoonstelling vond plaats in het Nederlands Architectuurinstituut Rotterdam.

⁴ Henk de Jong en Nico Muyen in *Bruggen in Nederland*; Alphen aan den Rijn 2001, p. 9.

⁵ Op de website van het bedrijf.

Anderzijds getuigt ook de beeldende kunst in de openbare ruimte van een belangstelling voor bruggen, wellicht zelfs in toenemende mate. Ik doel hier niet op de fascinatie voor bruggen in de schilderkunst, maar voor bruggen als eigentijdse sculpturen. Het Belgische kunstenaarsduo Rombouts-Droste ontwierp negen bruggen voor de vier grachten van het Java-eiland in Amsterdam. Op basis van een door hen zelf ontworpen alfabet (het 'Azart') ontstond een serie van bruggen die zijn samengesteld uit letters en samen een woord vormen. Michiel Voet liet zich in Rotterdam door de brug inspireren. Hij ontwierp in 2001 'Bushalte 67 (69)', een houten wandelbrug in de wijk Wielewaal in de deelgemeente Charlois.⁶ De geografische afstand tussen bushalte en het aangelegen zorgcentrum was weliswaar enkele meters, maar vanwege de aanwezigheid van een dijk bleek de werkelijke loopafstand bijna een kilometer. De brug van Michiel Voet zorgde voor een rechtstreekse aansluiting en bespaarde de veelal oudere bewoners en bezoekers de gebruikelijke omweg. Kunstenaar Jeroen Doorenweerd werd in het kader van het Rotterdamse 'singelplan', het plan uit 2001 om het 19de-eeuwse singelplan van W.N. Rose in ere te herstellen, gevraagd een bestaande brug over de Noordsingel te revitaliseren. Over de lengte van de (Nieuwe) Bergstraatbrug komt in het midden een houten zitbank. De brug kenmerkt zich weliswaar door een bolling over de lengteas, maar het zitgedeelte blijft horizontaal. Het resultaat is een prachtige stadsbank, volledig verweven met de singelbrug.

Ook 'de Hef' is sinds lange tijd opgenomen in het domein van de beeldende kunst. In het nog altijd onovertroffen, door het Centraal Museum te Utrecht uitgegeven overzichtswerk *Film & Beeldende Kunst 1900-1930* wordt Joris Ivens' film *De Brug* uit 1928 genoemd als 'een studie over ritme en beweging', waaraan wordt toegevoegd dat voor Ivens het realisme 'zo belangrijk (werd), dat hij (...) door zijn communistische levensvisie (...) het gevaar (zag) van de esthetiek van *De Brug*: "niet de Brug zelf is het belangrijkste maar de mensen die hem bouwden."⁷ De film *De Brug* haalde daarmee de vaderlandse kunstgeschiedenis, de brug zelf is inmiddels een lokaal monument van betekenis: in zijn nutteloze werkloosheid symboliseert zij het Rotterdam van weleer, toen haven, industrie, spoorwegen en andere verschijningsvormen van infrastructuur het dagelijks ritme van grootstedelijkheid bepaalden en nog niet als een bedreiging voor leefbaarheid en grootstedelijke cultuur werden gezien. Daar monumenten als historische voorlopers van kunst in de openbare ruimte kunnen worden beschouwd, verdient 'de Hef' in deze context een bijzondere plaats. Dat de jaarlijkse onderhoudskosten van deze brug meer dan een miljoen euro betreffen, zegt genoeg over de status van dit openbare kunstwerk.

Hoe charmant deze voorbeelden uit de openbare kunst ook zijn, de grote doorbraak in het denken over bruggen als monumentale kunstwerken in de openbare ruimte – als hedendaagse Zadkine's of Naum Gabo's – hangt wellicht samen met het ontstaan van de Erasmusbrug. Het boek dat bij gelegenheid van de openstelling van de Erasmusbrug in 1996 werd uitgebracht, *De brug: poëzie en kunst*, lijkt ons te willen doen geloven dat het vóór de komst van de Erasmusbrug kommer en kwel was

⁶ Bushalte 67 (69) was onderdeel van de manifestatie 'Something about Charlois.... Adjustments, participation and changes', een serie interventies in Charlois waarbij kunstenaars anticipeerden op de herontwikkeling van deze deelgemeente in 2001. De regie was in handen van Kamiel Verschuuren en Jason Coburn. Zie: Kamiel Verschuuren, *Something about Charlois....*, Rotterdam 2002; p. 151-164.

⁷ Hoos Blotkamp, 'Inleiding'; in: *Film en beeldende kunst 1900-1930*; Utrecht (Centraal Museum, tevens catalogus bij de gelijknamige tentoonstelling) 1979, p. 7.

in Rotterdam.⁸ Termen als 'poëzie' en 'kunst' mogen dan van toepassing zijn op de voorlopig laatste brug over de Maas, voor bruggen uit eerdere periodes bestaat louter medelijden. De kritiek op de Willemsbrug is sinds de komst van de Erasmusbrug verbluffend negatief van aard: 'Ook de Willemsbrug (...) is niets anders dan een brug. Met haar hoge pylonen, haar opvallende kleur en haar ongepaste maat is ze, bij gebrek aan wat anders, tot stadsmonument verheven. (...) Het is een noodbrug, die op de verkeerde plaats ligt en nergens bij aansluit. (...) Ongeveer zoals nu de oude Hef het in haar overbodigheid doet, demonstreert ze het tegendeel van wat een stadsbrug behoort te zijn. Als men de oprit vindt, kan men zich over de Willemsbrug van de ene kant van de stroom naar de andere bewegen, maar dat is dan ook alles. Ze heeft geen geschiedenis zoals die waarop de Erasmusbrug nu al kan bogen.'⁹

Pas met de komst van de Erasmusbrug zou het openbare kunstwerk zijn waarachtige intrede in Rotterdam hebben gedaan. Heeft de Willemsbrug nog een 'toegevoegd' kunstwerk – het al eerder genoemde *Maasbeeld* van Auke de Vries –, de Erasmusbrug heeft geen begeleidend kunstwerk omdat ze zelf kunstwerk is geworden. De gebruikelijke middelen om een kunstwerk te realiseren bij een groot infrastructureel werk, uit de zogenoemde percentageregeling, zijn hier aangewend om het plan voor aanlichting van de brug te ontwerpen en uit te voeren. Dit plan kwam tot stand in overleg tussen de betrokken partijen, architect Van Berkel, Centrum Beeldende Kunst Rotterdam, grafisch ontwerper en voormalig directeur van Museum Boijmans Van Beuningen Wim Crouwel en beeldend kunstenaar Auke de Vries.¹⁰ In Judith Dupré's fraai uitgevoerde koffietafelboek *Bruggen. 's Werelds beroemdste en belangrijkste bruggen* krijgt de Erasmusbrug een prominente plaats in het internationale aanbod. Als 'kunstwerk' en 'wegbereider voor de nieuwe ontwikkelingen van De Kop van Zuid' wordt de brug terecht als de kroon op het ambitieuze stadsvernieuwingsplan van Rotterdam beschouwd.¹¹

Uiteraard ben ik geen bruggenexpert en heb ik geen civieltechnische achtergrond, maar beschouwd vanuit de openbare kunst is de geringschatting voor de Willemsbrug sinds de bouw van de Erasmusbrug bijna verbijsterend. Het eerste criterium in de beoordeling van een kunstwerk in de openbare ruimte is altijd haar *site specific* of 'locatiespecifieke' karakter. Dat karakter ligt vervolgens weer ingebed in een analyse van de stedelijke omgeving en stedelijke dynamiek. Met betrekking tot een stadsbrug lijkt het me evident dat dynamische aspecten als mobiliteit en infrastructuur een cruciale rol moeten spelen in de kwalitatieve beoordeling van een openbaar kunstwerk.

Persoonlijk ben ik een liefhebber van de Van Brienoordbrug, maar ook van de Willemsbrug: schijnbaar achteloos ontworpen, maar vooral magistraal functioneel in die zin dat ze mobiliteit bevorderen, verkeersverstoppingen tegengaan en meer dan welke andere bruggen ook een optimale en bijna naadloze verbinding tussen beide

⁸ Geert Bekaert, 'Een brug'; in: *Poëzie en kunst*; Rotterdam 1996, p. 5-29. Deel uit: *De Brug; geschiedenis, architectuur en kunst*, 3 delen in cassette; Rotterdam (Centrum Beeldende Kunst, Gemeentewerken Rotterdam, Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Nederlands Architectuurinstituut) 1996.

⁹ Geert Bekaert, 'Een brug', p. 8-9.

¹⁰ *Licht en techniek*; deel van: *De Brug; geschiedenis architectuur en kunst*, 3 delen in cassette; Rotterdam 1996; essay: Olof Koekebakker: 'De onzichtbare brug', p. 5-70, p. 65.

¹¹ Judith Dupré, *Bruggen. 's Werelds beroemdste en belangrijkste bruggen*; Keulen 1998, p. 104-105.

Maasoevers garanderen. Zoals we van onze internetproviders een hoge snelheid in ons digitale verkeer verwachten, zo verwachten we ook van bruggen een hoog mobiliteitsgehalte, een sterk vermogen tot doorstroom en geen overbodig oponthoud – we leven immers niet meer in de negentiende eeuw.

Want tot ver in de moderne tijd waren bruggen nog ‘plekken van stoppen en wachten’, schrijft Auke van der Woud in *Het lege land*.¹² ‘Ophaalbruggen waren een zeer vertrouwd element in de Hollandse en Friese steden, maar over breed vaarwater konden ze alleen daar gebouwd worden waar de getimmerde of soms gemetselde onderbouw van het vaste brugdek geen kwaad kon voor de scheepsvaart (...) Vaste bruggen kwamen tot ver in de negentiende eeuw over de grote rivieren niet voor; het is duidelijk dat ieder bouwwerk in de rivierbedding na een strenge winter immers reddeloos ten onder zou gaan. De drukste passages over de rivieren, zoals bij Arnhem, waren voorzien van schipbruggen; op minder drukke trajecten waren veren en ponten (...) De winter was een jaarlijks terugkerende tijd van economische depressie, van veel wachten en stilstand.’¹³ Ook in het Rotterdamse stadscentrum was ‘wachten voor de brug’ altijd aan de orde van de dag. Middenstanders speelden daar soms handig op in, zoals – naar verluidt – een boekverkoper bij de Lage Erfbrug met als aansporing aan zijn winkel de slagzin: *Brug open? Boekje kopen!*

Aan die situatie kwam in de loop van de twintigste eeuw enigszins verandering toen mobiliteit en infrastructuur met maatschappelijke en technologische vooruitgang werden geïdentificeerd – denk aan de prominente aanwezigheid van de Hef vlak bij het stadscentrum. Maar in de jaren zeventig gloorde opnieuw stagnatie. In zijn essay *De stedelijkheid van de snelwegzone* (2002) schrijft Wouter van Stiphout dat infrastructuur plotseling niet meer als een onlosmakelijk facet van grootstedelijkheid werd gezien, maar juist als een bedreiging werd ervaren.¹⁴ Zo werd in Rotterdam de band tussen haven en stad verbroken, werden bedrijfsterreinen voortaan in de stedelijke marges opgetrokken, en werden esthetisch ongewenste activiteiten van autosloperijen tot sportvelden en tippelzones naar restgebieden en rafelranden verdreven. Infrastructuur was ballast en diende zoveel mogelijk te worden ingeperkt. Ook de snelweg en de brug stonden nu symbool voor overlast, stank en lawaai en raakten in de greep van ‘negatieve planning’. Voor ‘kunstwerken’ was in de stad geen plaats meer. Vinden we die negatieve gedachtegang niet ietwat rudimentair terug in ‘de Zwaan’?

Want ondanks de architectonische pracht en praal van de Erasmusbrug kan toch niet ontkend worden dat de brug vanuit het oogpunt van mobiliteit en infrastructuur een bescheiden indruk maakt: de brug oogt prachtig, maar telt slechts twee verkeersstroken en een dubbele trambaan. Rotterdam mag nu dan over een tunnel en twee stadsbruggen beschikken (de Van Brienoordbrug niet meegerekend), als we kijken naar een vergelijkbare havenstad als Portland (Oregon), waar een achttal bruggen binnen een straal van een kilometer beide rivieroeveren met elkaar verbindt, dan blijft de Maasstad toch enigszins in de greep van de door Van Stiphout

¹² Auke van der Woud, *Het lege land: de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*; Amsterdam/Antwerpen 1998.

¹³ Auke van der Woud; p. 146-147.

¹⁴ Wouter van Stiphout, ‘De stedelijkheid van de snelwegzone’ in: Harry Geerlings, Wim Hafkamp, Gerard Peters (red.), *Mobiliteit als uitdaging. Een integrale benadering*; Rotterdam 2002, p. 177-185.

beschreven 'negatieve planning': met de Erasmusbrug is infrastructuur architectuur geworden.

Maar laten we dit heikele debat tussen bruggenbouwers en architecten – of tussen functionalisten en estheten – verlaten en terugkeren naar onze exploratie van de brug als openbaar kunstwerk. Van oudsher wil een regulier *beeldend* kunstwerk graag 'eeuwigheid' tot uitdrukking brengen – kunstwerken dienen geen modieuze trend te vertegenwoordigen, maar streven ernaar de tijd te overwinnen. Kunst verzet zich tegen de waan van de dag. Vandaar de steeds weer terugkerende commotie als monumentale kunstwerken door de immer transformerende stad in het gedrang worden gebracht. Recentelijk organiseerde de Internationale Beelden Collectie (IBC) een symposium over de permanente bedreiging die Ossip Zakine's *De verwoeste stad* in Rotterdam ten deel valt. In een klimaat van stadsvernieuwing en oprukkende stedelijkheid zijn openbare kunstwerken tot speelbal van urbane dynamiek geworden. Rien Vroegindeweyj beschrijft dit in *De verwoeste stad 1953-2003*: 'De ruimte om *De Verwoeste Stad* werd en wordt steeds kleiner, alles in de omgeving steekt de hoogte in, gebouwen, kranen, bruggen, er is nauwelijks meer een horizontale lijn van enige lengte waarneembaar, waaraan het beeld zijn verticaliteit kan ontlener.'¹⁵

Bruggen echter hebben minder moeite met de onontkoombare loop van de geschiedenis en de stadsontwikkeling. Sterker nog, ze ontlener hun status juist aan tijdelijkheid en verandering. De brug maakt per definitie gebruik van het technische vernuft van het moment: zowel de technologische stand van zaken aan onze universiteiten als de voortschrijdende materiaalkennis binnen het bedrijfsleven wordt in de brug tot uitdrukking gebracht. Een brug is principieel modern en principieel modernistisch – ze is een kind van haar tijd en daarmee altijd gedateerd in chronologische zin. Aan bruggen kun je de tijd en de geschiedenis letterlijk aflezen. (Uiteraard geldt dit eveneens voor andere kunstwerken in de openbare ruimte, al keert het discours zich doorgaans af van die tijdelijkheid.) Als gevolg van die modernistische fixatie kan er ook niet zoiets ontstaan als 'een Rotterdamse school' in de bruggenbouw. Als er al iets 'Rotterdams' in onze bruggen aanwezig zou zijn, dan is het een verlangen naar actualiteit. Vanwege zijn geschiedenis wil Rotterdam 'modern' zijn en is ze niet zo 'historisch belast' als een stad als Amsterdam. Ontwerpen van nieuwe bruggen zijn doorgaans nooit gebaseerd op oude ontwerpen: zo herinnert de nieuwe Willemsbrug in niets aan haar illustere voorganger. Ook worden in Rotterdam geen stalen of betonnen elementen van voorgangers in de nieuwe bruggen verwerkt – op een enkele uitzondering na: de Lodewijk Pincoffsbrug over de Binnenhaven in Rotterdam-Zuid is de herplaatste vroegere Stokkenbrug over de Zalmhaven – herinneringen lijken systematisch te worden uitgebannen. Omkijken behoort (nog) niet tot het dagelijkse repertoire van Rotterdamse bruggenbouwers. Het vervaardigen van bruggen dient ook niet noodzakelijkerwijs in de Rotterdamse regio te geschieden – zulk chauvinisme is bruggenbouwers vreemd. Zo werd de oude Willemsbrug bijvoorbeeld door het bedrijf Cail uit Frankrijk gebouwd.

Toch is er recentelijk sprake van overeenkomsten tussen kunstwerken en bruggen, bijvoorbeeld op het gebied van de auteurskwestie. Tot omstreeks de jaren negentig van de vorige eeuw wist geen sterveling wie een brug had ontworpen. Architecten

¹⁵ Rien Vroegindeweyj, *De verwoeste stad 1953-2003*; Rotterdam 2004; p. 39.

waren meestal in dienst van de overheid en de brug diende nu eenmaal een algemeen maatschappelijk belang. De persoonlijke signatuur kwam daarbij op de tweede plaats. Geleidelijk echter kwam ook hier de ontwerper meer op de voorgrond te staan en betrad de brug de wereld van kunst en architectuur. De Erasmusbrug werd ontworpen door Ben van Berkel, en ook architecten van Gemeentewerken, bijvoorbeeld Maarten Struijs en Marja Haring, hechten aan hun auteurschap.

Een andere overeenkomst vinden we in de publieke ontsluiting van kunstwerken: zowel kunstwerken in de openbare ruimte als bruggen staan steeds vaker centraal in varianten van educatief toerisme. Kunstroutes en bruggenroutes zijn op het moment populair en bieden toeristen, scholieren, studenten en andere liefhebbers een aangename kennismaking met Rotterdam. In het kader van 'industriële toerisme' of 'kunsteducatie' bestaat er een scala van georganiseerde stadsreisjes, waarbij aan de hand van opmerkelijke artistieke en monumentale objecten, zoals kunstwerken en bruggen uiteenlopende aspecten van de geschiedenis en/of de actualiteit van de stad onder de aandacht van het publiek worden gebracht. Ook studenten van uiteenlopende disciplines maken in het kader van aanschouwelijk onderwijs of kunstzinnige vorming dankbaar van deze routes gebruik. Ter bekrachtiging van de verwantschap tussen openbare kunstwerken en bruggen neemt het Centrum Beeldende Kunst een selectie uit het Rotterdamse bruggenbestand op in zijn publiek toegankelijke digitale collectie.

Ten slotte dit: een van de meest intrigerende essays over de relatie tussen stad en infrastructuur verscheen in *The New Yorker* (2 november 2003). In 'Concrete Jungle' gebruikt David Owen een bezoek aan de Hoover Dam in de Colorado Rivier, het grootste betonnen kunstwerk ter wereld, als vertrekpunt van een verhaal over de geschiedenis en de toepassing van beton in New York en de betekenis van deze technologie voor de metropool. Tijdens zijn speurtocht ontdekt hij dat New York iedere achttien maanden de totale hoeveelheid beton van de dam toevoegt aan haar stad: ruim zes miljoen ton. Die constatering brengt hem tot het inzicht dat het beton letterlijk het cement vormt tussen alle verschijnselen die we aanduiden met het begrip 'stad'. Met andere woorden, het is het beton dat New York mogelijk maakt en zijn identiteit verschaft. Een vergelijking met de bruggen van Rotterdam dringt zich op. De Maasstad, 'drijvend' op een moerassig veenlandschap, omhooggehouden door onzichtbare palen, en bijeengehouden door een kleine zevenhonderd zichtbare bruggen, lijkt vooral te bestaan bij de gratie van dit 'uitwendig skelet' van staal en beton. Een framework dat vorm en identiteit garandeert en de stad voor een wegzinken in het moeras lijkt te behoeden. Geen wonder dat de Rotterdamse bruggen bij uitstek als stedelijke logo's fungeren.

Geen aarde, geen zand. Maar staal en beton. Deze wel erg bondige omschrijving van bruggen als openbare kunstwerken verdient beslist nadere aandacht en toewijding. Voorlopig volstaat de opmerking dat kunstwerken en bruggen elkaar meer te vertellen hebben dan tot op heden geschiedde. Dit boek wil daartoe een eerste poging zijn. Maar hoe zat het nou met die uitspraak van Balkenende?