

Menselijk of misdadig?

Kees van der Hoeven - Architect en oud-voorzitter BNA



De laatste maanden werden we opgeschrikt door berichten dat bouwprojecten werden gesloten (of nog niet geopend) door problemen met de veiligheid van de constructie. Zo stelde men de opening van een winkelcentrum met woontoren in Almere naar ontwerp van de beroemde Fransman Christian de Portzamparc uit, nadat bleek dat in de stabiliteitsvloeren rond de toren achteraf grote gaten waren gezaagd voor toegevoegde roltrappen. En toen een vrachtwagen het parkeerdek bij het nieuwe kantoor van het Amsterdamse stadsdeel Bos en Lommer opreed, sprongen er spontaan enorme scheuren in. Gelukkig ontdekte men deze veiligheidsproblemen bijtijds (sic!) en vielen er geen slachtoffers, maar we weten hoe de bouwfouten bij de uitragende balkons van het woongebouw Patio Sevilla in Maastricht wél hebben geleid tot twee doden.

Wat kunnen we als architecten nu leren van dit soort gebeurtenissen? Dat de gemeentelijke afdelingen Bouw- en Woningtoezicht niet meer toereikend zijn toegerust om geplande of gebouwde constructies adequaat te controleren? Of dat vandaag de dag door het grote aantal bij de bouw betrokken partijen de precieze verantwoordelijkheid - en daarmee de schuldvraag - volstrekt onduidelijk is geworden? Of ligt het aan de steeds gebrekkiger opleiding van architecten en constructeurs, leren ze het inzicht in het werkelijke krachten spel nog wel?

Bij de beantwoording van dit soort vragen is het verleidelijk om te verwijzen naar 'die goeie ouwe tijd': er werd vroeger geen beton gestort voordat de gemeentelijke constructeur de bekisting en de wapening had gekeurd... En binnen de ontwerpteams had de architect toentertijd nog het gezag over, én de verantwoordelijkheid voor de integratie van alle adviezen, inclusief dat van de constructief ontwerper... En vroeger was de opleiding zo ingericht dat architecten juist zoveel inzicht in het constructieve krachten spel werd bijgebracht, dat er in ieder geval effectief 'tegenspel' in de ontwerpdiscussie met de constructeur kon worden geboden...

Maar die tijden zijn kennelijk voorbij. De ontwikkelaar selecteert constructieve adviseurs tegenwoordig vooral op prijs en dus wordt de beschikbare ontwerp- en overlegtijd sterk geminiseerd. De gemeentelijke diensten hoeven niet meer vooraf te toetsen, want ze kunnen de 'gecertificeerde' adviseurs nu immers achteraf juridisch aansprakelijk stellen voor de eventuele gevolgen? En de eindverantwoordelijkheid ligt meestal niet meer bij de architect, want de leiding wordt toevertrouwd aan een of andere manager, die tijdens het proces simpelweg kan worden vervangen als zijn proceskennis ontoereikend blijkt te zijn...

De vraag blijft echter actueel hoe ontwerp- of bouwfouten kunnen worden voorkomen of achteraf effectief kunnen worden rechtgezet. De inspectie van het ministerie VROM maakte nog slechts rapport op van de platte daken die waren ingestort - of mogelijk zouden kunnen instorten - als gevolg van grote water- of sneeuwlasten. Kortgeleden pakten ze dat in Polen geheel anders aan: naar aanleiding van een daar door de sneeuw ingestort congresdak (met 60 doden tot gevolg) zijn de drie oorspronkelijke ontwerpers inmiddels in verzekerde bewaring gesteld.

Wat mij betreft terecht. Fouten als: te weinig wapening bij de opleggingen van een parkeerdak, het achteraf zagen van gaten in een stabiliteitszone, het in het werk frutselen aan de fundering van een balkonkolom, of in het algemeen: ontoereikende coördinatie in ontwerp- of bouwfase, zijn namelijk niet gewoon 'menselijk'... Ze zijn misdadig.

Leestip:

'Architektur konstruieren von Rohmaterial zum Bauwerk - Ein Handbuch' Andrea Deplazes (Red.), Birkhäuser - Verlag für Architektur, 2005, ISBN 3-7643-7188-9