

# Rond punt

Over verkeersrotondes  
als context voor kunst

VLAAMS BOUWMEESTER

MERCATORFONDS

---

---

## *Introductie*

Kunstwerken — lees: min of meer monumentale sculpturen — op verkeersrotondes behoren reeds enkele decennia tot de meest opvallende artistieke ingrepen in de openbare ruimte. Sinds de vroege jaren 1990 is het aantal rotondes in Vlaanderen bovendien exponentieel gegroeid: om redenen van verkeersveiligheid en mobiliteit wordt er steeds vaker voor geopteerd het traditionele kruispunt met verkeerslichten te vervangen door een rond verkeersplein.

Dat de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester, vanuit haar dienstverlenende en bemiddelende functie bij de voorbereiding en realisatie van kunstopdrachten in de publieke ruimte, speciale aandacht heeft voor dit aspect van de openbare infrastructuur, kan niet verwonderen. Een algemene reglementering voor kunstopdrachten op rotondes bestaat immers niet. In Vlaanderen zijn de rotondes eigendom van de Vlaamse overheid, maar worden deze meestal in concessie gegeven aan de betrokken gemeente. De concessienemer is niet gebonden aan artistieke criteria bij het formuleren van een kunstopdracht, terwijl de concessieverlenende instanties vooral de verkeersveiligheid willen bevorderen en ervan uitgaan dat een in het oog springend 'kunstwerk' de automobilisten tot meer voorzichtigheid zal aanmanen. Een diepgaande reflectie omtrent de kwaliteit van de publieke ruimte, vanuit een ruim maatschappelijk perspectief, is hier dus vaak ver te zoeken.

Net deze reflectie, en niet het minst het nadenken over het functioneren van infrastructuren in het landschap, behoort tot de opdracht van de Vlaamse Bouwmeester. Door de hoge graad van verdichting en het steeds meer naar elkaar toe groeien van verstedelijkte gebieden, wordt het Vlaamse landschap immers haast volledig bepaald door infrastructuren: wegen, bruggen, waterwegen... Ter voorbereiding van een kwaliteitsbeleid voor het vormgeven van de leefomgeving in Vlaanderen, werd tijdens het mandaat van de eerste Vlaamse Bouwmeester, b0b Van Reeth, tevens beslist een aantal

specifieke facetten van kunst in de openbare ruimte te onderzoeken. Als een soort experimenten ter voorbereiding van het ontwikkelen van een beleidsvisie, werd de adviesverlenende rol van de Vlaamse Bouwmeester aangegrepen om bij twee grote infrastructuurprojecten<sup>1</sup> ook een artistieke interventie te initiëren, te begeleiden en te coördineren. Alleen vanuit de praktijk kunnen immers de krijtlijnen worden uitgezet om de juiste artistieke samenwerkingsverbanden en procedures op adequate wijze in een integrale aanpak mogelijk te maken en een open dialoog met het publiek te vrijwaren.

Belangrijk bij deze terreinverkenning was het uitgangspunt om kunst in de openbare ruimte, gelinkt aan infrastructuurwerken, niet louter op te vatten als het te pas en te onpas plaatsen van monumentale sculpturen, maar als één van de mogelijke wegen om de kwaliteit van de leefomgeving te helpen verbeteren en eigentijds te maken. Daarom werd ernaar gestreefd kunstenaars te betrekken bij de conceptuele fase van de infrastructuurwerken, liever dan hun rol te herleiden tot het aanbrengen van de obligate ‘kers op de taart’. Kunstenaars kunnen binnen het technische team van ingenieurs, stedenbouwkundigen en verkeersdeskundigen nieuwe impulsen geven en een infrastructuuropdracht ‘opentrekken’ door met de context van de plek andere verhoudingen aan te gaan dan de louter infrastructurale.

Een van die grote infrastructuurprojecten was de aanleg van het sluitstuk van de ring tussen de Kennedyrotonde en het kruispunt De Bolle te Oostende. Dit was de aanleiding tot een van de interessantste en meest ambitieuze kunstopdrachten die de voorbije jaren door de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester werden geïnitieerd. In hun voorstel (het project is tot op heden nog niet volledig gerealiseerd) lieten de geselecteerde kunstenaars—Luc Deleu, Lois Weinberger en Joëlle Tuerlinckx—de nieuw aan te leggen verkeersrotonde eensgezind en ostentatief... links liggen. Zij stelden voor de aanleg van het verkeersplein te beperken tot het storten van een schijf asfalt en het plaatsen van de verplichte blauwe verkeersborden, en richtten hun interventies op andere delen van het traject.

Deze strategie mag symptomatisch heten voor een malaise, die zich ook elders in het culturele en artistieke veld al geruime tijd laat gevoelen. Terwijl het gegeven van kunst in de openbare ruimte op zich al geregeld het voorwerp uitmaakt van kritische reflecties en

1. Met name de bouw van een sluiscomplex op de Ringvaart Noord in Evergem, en de aanleg van het sluitstuk van de ring tussen de Kennedyrotonde en het kruispunt De

Bolle te Oostende. Zie in dit verband *Kunst in Opdracht 1999-2005*, Brussel, Vlaams Bouwmeester, 2006, pp. 104–109 en pp. 170–175.

---

discussies, heeft ieder van ons zich wel eens geërgerd aan, of—in een sarcastische bui—vrolijk gemaakt over de soms weinig verheffende creaties waarmee de weggebruiker ongevraagd wordt geconfronteerd. Het feit dat kunst hier op extreme wijze wordt geïnstrumentaliseerd (want ingezet ter bevordering van de verkeersveiligheid!), is wellicht aan dit onbehagen niet vreemd.

Toch zijn de voorbije jaren, juist vanuit hogergenoemde, ‘bredere’ en meer integrale benadering van infrastructuur- annex kunstopdrachten, interessante projecten opgestart met verkeersrotondes. Zo komt binnenkort op de ring rond Geel, op de rotonde nabij de hoofdingang van het Openbaar Psychiatrisch Zorgcentrum (OPZC), een kunstwerk van Kris Vleeschouwer.<sup>2</sup> De artistieke interventie op deze rotonde komt niet voort uit een infrastructureel streven naar verkeersveiligheid, maar uit het zoeken van het OPZC naar wat het als instelling voor Geel betekent en vice versa. Geel heeft een eeuwenoude traditie inzake de thuisverpleging van psychiatrische patiënten. De Geelse gezinnen staan bekend om hun gastvrijheid en gevoeligheid voor diegenen die moeilijker hun plaats vinden in de maatschappij. Kris Vleeschouwer speelde hierop in door voor de rotonde een ronddraaiende pijl te concipiëren, die via drukgevoelige tegels in verbinding staat met het nieuwe ziekenhuis. Wanneer in het ziekenhuis over de tegels wordt gelopen, zal de pijl van positie veranderen. Elk pleeggezin wordt ooit wel eens aangewezen. De pijl fungeert zo als een metafoor voor de verbondenheid tussen het OPZC en de honderden pleeggezinnen in Geel en omgeving.

Recenter nog werd de kunstcel door de stad Kortrijk om advies gevraagd met het oog op het uitschrijven van een kunstopdracht in het kader van de aanleg van de kluifrotonde ‘De Appel’. De herinrichting van het kruispunt ‘De Appel’ had als problematisch neveneffect het ontstaan van een reeks blinde muren rondom de nieuwe kluifrotonde. De uitdaging bestaat er hier in om als het ware ‘van de nood een deugd te maken’. Stedelijke, commerciële en artistieke belangen dienen samengebracht tot een interessant maatschappelijk en stedelijk gegeven, dat niet alleen artistieke ambities waarmaakt maar ook innoveert op het vlak van stedelijke beeldvorming. Jan De Cock werd uitgenodigd een artistiek concept te ontwikkelen. Uitgangspunt hierbij is dat niet wordt gestreefd naar het realiseren van een enkele blikvanger. Voor de toeschouwer zal het namelijk onmogelijk zijn om de artistieke ingreep als geheel te beschouwen en te bevatten. Door die radicale keuze voor fragmentatie—en van daaruit, voor een integrale aanpak van de site—wordt de positie van de toeschouwer/gebruiker

2. Ibid., pp. 210–215.

---

belangrijk voor de betekenissen die het kunstwerk kan genereren.

Met voorgaande bedenkingen en ervaringen in het achterhoofd, wil de kunstcel met de hier voorliggende publicatie een soort tussen-tijdse balans opmaken. De tekst van architecten Guy Châtel en Kris Coremans over een segment van de steenweg Gent-Kortrijk, die reeds in 2004 in het tijdschrift *Andere Sinema* verscheen en hier in een geactualiseerde versie wordt gepresenteerd, fungeert daarbij als een soort introductie. De tekst articuleert het probleem van (de instrumentalisering van) 'kunst' op rotondes aan de hand van een concrete case, en plaatst de kwestie in een ruimer stedenbouwkundig perspectief. Fotograaf Niels Donckers, die oorspronkelijk door de kunstcel was uitgenodigd het besproken steenwegsegment te (her)fotograferen ter illustratie van de tekst, raakte geïnspireerd tot verder onderzoek. Hij doorkruiste het Vlaamse land op zoek naar markante verkeersrotondes en legde, op de hem eigen strakke, neutraal-registrerende wijze (én zonder te vervallen in een sensationeel 'cabinet des horreurs'), een kleine 'bloemlezing' aan, die resulteerde in het hier gepresenteerde beeldessay.

Aansluitend worden de resultaten voorgelegd van een door de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester uitgeschreven onderzoeksopdracht aan een internationale selectie van acht hedendaagse kunstenaars in 2005. Deze kunstenaars werd gevraagd een voorstel te doen voor een kunstwerk op een verkeersrotonde. Daarbij werd expliciet in het midden gelaten of zij zich al dan niet op een welbepaalde, bestaande rotonde (en op een toekomstige realisatie van hun voorstel) zouden richten, dan wel de opdracht eerder als een vrije, theoretische oefening zouden opvatten. De kunstcel ambieerde hier in haar experimenteerfase voor kunst en infrastructuur voor het eerst een artistieke onderzoeksopdracht voor kunstenaars. Vermits de rotonde de voorbije decennia generator bleek van problematische vormen van kunst in de publieke ruimte, meende de kunstcel dat de visie van een internationale selectie kunstenaars de reflectie op deze materie zou kunnen aanzwengelen. De ingediende voorstellen weerspiegelen overigens het controversiële karakter van de problematiek: een aantal kunstenaars reageerde op een zeer kritische, ja soms baldadige wijze op de onderzoeksvraag, terwijl anderen heel concreet een naar hun gevoel realistisch voorstel uitwerkten.

Inmiddels is de controverse, of toch minstens het hoger genoemde onbehagen, ook al een tijdje doorgedrongen tot de Vlaamse overheid. Niet voor niets werd de Vlaamse Bouwmeester eind 2006 door het Agentschap Wegen en Verkeer benaderd, met de vraag de (artistieke) invulling van verkeersrotondes te evalueren en een nieuwe aanpak te helpen ontwikkelen. Het gesprek mondde begin juni 2007 uit in

---

een nieuwe dienstorder betreffende de inrichting van de rotondes en een nieuw 'Model van concessieovereenkomst voor de inrichting van een rotonde met een kunstwerk'. Met het Agentschap Wegen en Verkeer werd afgesproken om met het team van de Vlaamse Bouwmeester de inrichting van rotondes op een ruimere schaal te bekijken. De aanleg van wegeninfrastructuur en van rotondes in het bijzonder zal telkens vanuit een multidisciplinaire invalshoek worden geëvalueerd, waarna een advies zal worden geformuleerd ter attentie van het Agentschap Wegen en Verkeer. Kunst kan hierbij een eventueel onderdeel zijn. Voor de rotondes die op basis van een dergelijke globale analyse een interessante context voor kunst lijken te bieden, zal de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester de betrokken gemeente adviseren en/of begeleiden bij de selectie van kunstenaars. Een aantal gemeenten vond, aan de hand van deze nieuwe richtlijnen, reeds de weg naar de kunstcel.

Uit wat voorafgaat, mag ruimschoots blijken dat deze publicatie niet de uitkomst is van een exhaustief onderzoek, maar een schakel in een proces dat nog lang niet is afgerond. Zij wil voornamelijk elementen aandragen in de discussie over hoe om te gaan met een steeds vaker voorkomend gegeven in het Vlaamse landschap. In die optiek werd ook cultuurfilosoof Lieven De Cauter door de kunstcel uitgenodigd tot een vrije en bredere reflectie omtrent de problematiek in het algemeen en de door de kunstcel uitgeschreven opdracht in het bijzonder, wat resulteerde in onderhavig essay. In zijn afsluitende bijdrage doet huidig Vlaams Bouwmeester Marcel Smets, met al deze elementen in het achterhoofd én vanuit een ruimere landschappelijke en stedenbouwkundige visie, een voorstel voor een toekomstige benadering van de rotonde als onderdeel van de publieke ruimte en als mogelijke context voor kunst.

*Piet Coessens, Katrien Laenen,  
Ulrike Lindmayr, Catherine Robberechts*

*De militaire weg zal een aanmerkelijke verfraaiing vinden in het landschap dat hij doorkruist, op voorwaarde dat het goed is onderhouden, wel beplant, bezaaid met vele villa's en andere bouwsels, rijkelijk toegerust met geriefelijkheden en provisie; met uitzichten op de zee of de bergen, dan wel op een meer, een rivier of een bron, op schrale kliffen of vlaktes, op bossen of een dal. Het zal ook zijn sierlijkheid ten goede komen als hij niet grillig, steil of ordinair is, maar zich bij wijze van spreken drentelend voordoet, gelijkmatig en open. (...) Als de reiziger er bovendien vaak kleine en grote veranderingen in de landschapswisselingen bezielen, dan kan dit worden beschouwd als de grootste waardigheid. 'Op weg is welbespraakt en niet verlaten,' zei Laberius. Zeer zeker doet het gesprek er niet toe dat de weg niet is te lenigen. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*,*

## Het ornament op de rotonde

Guy Châtel en Kris Coremans

## rotonde\*

*het slotstuk van zijn mechanische ballet draaimolen van de verkeersrotonde. Op verzameling voertuigen rond een keurig aangelegde rotonde is stervormig beplant met dwerghagen en in de middenstrook een witte lolly, een cilindrische spiraal die de rotonde versierd. De lolly valt stil wanneer een taxi wordt aan- en de rotonde met een parkeermeter brengt de carrousel weer in beweging.*

De rotonde met de lolly en de dwerghagen is ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans. De lolly is ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans. De dwerghagen zijn ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans.

De rotonde met de lolly en de dwerghagen is ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans. De lolly is ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans. De dwerghagen zijn ontworpen door de architecten Guy Châtel en Kris Coremans.

\* 'Het ornament op de rotonde' is de aangepaste en geactualiseerde versie van een tekst die eerder werd gepubliceerd in *AS Mediatijdschrift*, nr. 171, 2004, pp. 106–112, onder de titel 'Op weg met Laberius,

verfraaiing als tactiek van een lichte stedenbouw.' De auteurs zijn vennoten van het ontwerpteam ssa/xx en tevens verbonden aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de Universiteit Gent.



Jacques Tati, still uit *Play Time* (1967)  
© 2007 Les Films de Mon Oncle



*De militaire weg zal een aanmerkelijke verfraaiing vinden in het landschap dat hij doorkruist, op voorwaarde dat het goed is onderhouden, wel beplant, bezaaid met vele villa's en andere bouwsels, rijkelijk toegerust met geriefelijkheden en provisie; met uitzichten op de zee of de bergen, dan wel op een meer, een rivier of een bron, op schrale kliffen of vlaktes, op bossen of een dal. Het zal ook zijn sierlijkheid ten goede komen als hij niet grillig, steil of ordinair is, maar zich bij wijze van spreken drentelend voordoet, gelijkmatig en open. (...) Als de reiziger er bovendien vaak dingen aantreft die tot verheven gedachteswisselingen bezielen, dan kan dit worden beschouwd als een ornament van de grootste waardigheid. 'Op weg is welbespraakt gezelschap evenzogoed als een voertuig,' zei Laberius. Zeer zeker doet het gesprek er veel aan om de eentonigheid van de reis te lenigen. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*, Boek VIII – Hoofdstuk 1, vert. G.C.).*

## Het ornament op de rotonde\*

*In de voorlaatste scène van Play Time (1967), het slotstuk van zijn mechanische ballet van de moderniteit, vertoont Jacques Tati de draaimolen van de verkeersrotonde. Op een vrolijk kermisdeuntje toert een bonte verzameling voertuigen rond een keurig aangelegd plantsoen. Het conisch opgaande terpje is stervormig beplant met dwerghagen en bloempartijen. Het culmineert in een roodwitte lolly, een cilindrische spiraal die de draaiing in een opwaartse zwier verhevigt. Alles valt stil wanneer een taxi wordt aangeroepen. De inworp van een muntstuk in een parkeermeter brengt de carroussel weer op gang.*

In regio Vlaanderen, waar elke vorm van nieuwlichterij met argwaan wordt bekeken alvorens met volle overgave te worden aangenomen, hebben ze pas in de jaren 1990 ingang gevonden. In de kortst mogelijke tijd werd toen een groot deel

\* 'Het ornament op de rotonde' is de aangepaste en geactualiseerde versie van een tekst die eerder werd gepubliceerd in *AS Mediatijdschrift*, nr. 171, 2004, pp. 106–112, onder de titel 'Op weg met Laberius,

verfraaiing als tactiek van een lichte stedenbouw'. De auteurs zijn vennoten van het ontwerpteam ssa/xx en tevens verbonden aan de Vakgroep Architectuur en Stedenbouw van de Universiteit Gent.



Jacques Tati, still uit *Play Time* (1967)  
© 2007 Les Films de Mon Oncle

van de kruispunten van het wegennet vervangen door ronde verkeerspleinen. De gecompliceerde verkeerssituatie van het kruispunt werd daarmee herleid tot een eenvoudig gegeven, een dwingend systeem dat de weggebruiker voor een overzichtelijke reeks van simpele handelingen plaatst. De rotonde komt de fluiditeit van het verkeer ten goede. Haar capaciteit ligt merkkelijk hoger dan die van de ouderwetse kruising. De lichte ergernis van een wachttijd aan de verkeerslichten, evenals de bruuske rembewegingen en het onhebbelijke schakelen die er dikwijls mee gepaard gingen, lijken nu tot het verleden te behoren. Met deze voorziening zou het verkeer zichzelf reguleren.

*Aanbevelingen inzake de aanleg van verkeerspleinen*, een nota van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten daterend van 1993, bepaalde dat de verkeersveiligheid twee belangrijke eisen stelt aan de rotonde: ze dient voor- eerst van op een behoorlijke afstand zichtbaar en herkenbaar te zijn zodat de bestuurder tijdig zijn rijgedrag kan aanpassen. Daarenboven moet men erover waken dat niemand in de waan zou verkeren dat de weg ongehinderd doorloopt. Daarom worden voorzieningen getroffen om te beletten dat de automobilist er over of doorheen kan kijken. Het document legde de nadruk op de belangrijke rol die de centrale plek in dit opzicht vervult: ‘Het middeneiland is als het ware het kern- stuk van een verkeersplein...’ En daarop volgde het advies voor zijn aanleg: om zichtbaarheid en herkenbaarheid te bevorderen en om de rondgaande beweging te stimuleren, wordt het middeneiland best verhoogd aangelegd en verder ingevuld ‘met beplanting, met bewegwijzering, met vlaggenmasten, met een kunstwerk, met een lichtmast, etc.’

*De viervaksbaan die ons uit de stad leidt, stevent op een rotonde af. Knipperende rode pijlen waarschuwen voor de bocht. We rijden iets te snel. De bruuske snelheidsafname noopt ons tot een lichte buiging voor de hindernis. Even voel ik de greep van de veilig- heidsgordel over mijn linkerschouder. We kunnen nu moeiteloos inschuiven en de omloop volgen. Reflectoren, gele lichtkegels en een drom giratietekens defileren aan de linkerszijde. Flarden groen hangen mismoedig tussen het signalisatiemateriaal. Met een korte draai naar rechts keren we de frenetieke opeenhoping de rug toe. Vanaf hier heeft de N43 een breed uiteengelegd profiel: één rijvak per richting en een ruime midden- berm. We rijden in colonne richting Kortrijk. De parkeerstrook langs de weg is vrijwel leeg. Hier en daar maakt ze plaats voor de voorsorteerstroken die het afslaan inleiden.*



foto Guy Châtel



foto Guy Châtel

*Magere bomen staan in de rij op de midden- en de zijberm die het fietspad beschermt. De trage cadans van onze voortgang wordt aangegeven door het gelid van zwarte lichtmasten. Tot voor kort was de N43 hier een brede, gedeukte en opgelapte asfaltvlakte met een doorlopend middenvak als een aanhoudende uitnodiging tot vermetel rijgedrag. Behalve de motorrijders, aan wie berustende automobilisten doorgang verlenen, maakt niemand nog aanstalten om een voorligger in te halen.*

Verkeerstechnische parameters bepalen de vorm en de grootte van de rotonde. De diameter van de figuur is gegeven door de correlatie van de toegelaten snelheid en de draaicirkels. Maar de verkeerskundig gedetermineerde omtrek isoleert de plaats die hij feitelijk onbestemd laat. Verkeerspleinen worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer. De eerste zorg gaat uiteraard naar de verwezenlijking van de technische eisen. Wat het middeneiland betreft, gaat het dus om het oprichten van een visueel obstakel dat tegelijk als signaal fungeert. De aanbevelingsnota die destijds stipt werd nagevolgd, verraadt echter het ongemak van de verkeerskundigen ten aanzien van de relatieve onbestemdheid van dit centrum, het zogenaamde *kernstuk* van de rotonde. Om het imminente schandaal van de onbestemdheid te ondervangen, werd de problematische taak om het eiland vorm te geven aan een andere instelling toevertrouwd: de Afdeling Bos en Groen van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (nu opgenomen in het Agentschap voor Natuur en Bos). De kerntaak van dit orgaan is het adviseren van de gemeenten omtrent groenaanleg, maar het treedt ook op als gespecialiseerd ontwerp bureau voor de provinciale diensten van de Vlaamse overheid. De deskundigen van dienst breidden het geheel aan doelstellingen uit waaraan de rotonde moet voldoen. Als waardige ontwerpers zochten ze naar een ruimtelijke vertaling van de conditie van de plek. Ontwerpwerk dat zich toelegt op zichtbaarheid en herkenbaarheid trekt vanzelf het gehele visuele register open. Zo werd de voorwaarde om de voorziening herkenbaar te maken, uiteindelijk het beding van de gehele site. Door hun nadrukkelijke visuele aanwezigheid herschikken de rotondes de configuratie van hun omgeving. Waar ze werden toegepast, transformeerden ze de landschappelijke situatie. In het dichte netwerk van de Vlaamse wegen zijn ze een eigen samenstel van visuele merktekens gaan vormen.



foto Guy Châtel



foto Guy Châtel

*Het segment van de steenweg Gent-Kortrijk dat over het grondgebied van Sint-Martens-Latem loopt, en tussen het Driesleutelkruispunt in Sint-Denijs-Westrem en de kruising met de N437 in Deurle is gevat, werd in de tweede helft van de jaren 1990 volledig vernieuwd. De aanleg van verkeerspleinen op de betrokken kruispunten maakte deel uit van een integrale aanpak die er op gericht was om het autoverkeer te pacificeren. Beide rotondes zijn 4,5 km van elkaar verwijderd. In het voorjaar van 1997 werden er bomen en klimplanten aangeplant, en ze werden vervolmaakt met ornamenten. Op elk van de midscheidslandjes werd een merkwaardige metalen buisconstructie gemonteerd; die van Sint-Denijs was helgeel gelakt, haar tegenhanger in Deurle felblauw. Afgezien van het op zijn scherpst gevoerde kleurencontrast, waren beide dingen identiek. De versieringen bestonden uit een aantal losse elementen die telkens ten opzichte van elkaar waren verdraaid. Elk van de elementen was samengesteld uit een drietal vlakken, gevormd door parallelle buizen. Bovenaan waren ze boogvormig afgezoomd. De compositie van de curven suggereerde dat een bol er perfect aansluitend had kunnen op rusten.*

Het systeem van de steenwegen dat onder Oostenrijks bewind als militaire infrastructuur werd uitgebouwd, is gekenmerkt door het feit dat het alle belangrijke kernen onderling verbindt. Dit heeft met zich meegebracht dat het een vooraanstaande rol mocht vervullen in de economische ontwikkeling van het gewest. Zonder al te veel aanpassingen kon het zich ten dienste stellen van de zich ontwikkelende automobiliteit en zo voor een aanzienlijk deel van het regionale personen- en goederenvervoer instaan.

Toen de voorkeur werd gegeven aan een sterke lokale verankering van de snelwegen, heeft het wegennet een aanmerkelijke mutatie ondergaan. Het grootste deel van de gemeenten waarvan het grondgebied door de snelweg wordt doorkruist, werd immers voorzien van een eigen toegang tot het systeem. Met de tijd is het gebruik van de oorspronkelijke interstedelijke infrastructuur hierdoor drastisch veranderd. In het bijzonder zijn de wegen die door een snelwegtracé werden verdubbeld, nagenoeg volledig op lokale bediening overgeschakeld.

Fenomenen als de stadsvlucht en een reglementaire bevordering van de lintbebouwing hebben veranderingen in het gebruik, het uitzicht en de aard van de steenwegen verder in de hand gewerkt. Ondertussen woont een aanzienlijk deel van de Vlamingen in een vrijstaande woning ergens te lande of in de huizen die langs het perifere wegennet in de rij staan. Het maaswerk van het dichte maar



foto Niels Donckers



goed gehiërarchiseerde weefsel, dat het nederzettingspatroon van Vlaanderen vormde, wordt steeds verder opgevuld. Op korte tijd is het duidelijke systeem van steden en dorpen door de vulsubstantie ontwricht. Wat er van de oorspronkelijke structuur overblijft, is door de linten vanaf het wegennet onzichtbaar geworden. Over een aanzienlijk deel van het gewest strekt zich een semi-stedelijk agglomeraat uit waarin de kernen niet veel meer lijken te zijn dan lokale verdichtingen.

Concentratie kan nu om het even waar optreden: evengoed ergens op een knooppunt van de infrastructuur, als rond of in de oude centra. Er is echter een duidelijke specialisatie van de concentratiegebieden vast te stellen. Terwijl de historische steden hun bestaan voornamelijk bestendigen als chique winkelcentra en openluchtmusea, zoeken bedrijven die aangewezen zijn op een omvangrijk afnemerspubliek andere vestigingsplaatsen op. Bereikbaarheid en ruime parkeergelegenheden zijn meestal doorslaggevend bij die keuze. In een stelsel waar de vestiging van het ene bedrijf de beslissing van een ander kan bepalen, hebben vele locaties langs de steenwegen een grote bijval gekend. De neostedelingen vinden er alles aangeboden om hun woning te stofferen, hun tuin te versieren, hun wagen en hun lichaam aan te kleden of om zich te vermaken.

*De heraanleg van een oude steenweg tussen twee monumentale tekens kan worden beschouwd als een vervolmaking en een bezegeling van een transformatiefenomeen dat zich spontaan heeft voorgedaan. De ornamenten hebben het ordenende effect van een symmetrische schouwgarntuur. Ze leggen de klemtoon op wat ze omkaderen, op wat er wordt aangehaald door het markeren van de uiteinden. De toepassing van identieke dingen die door hun kleurcomplementariteit duidelijk naar elkaar verwijzen, benadrukt de eenheid van het stuk dat ertussen is gevat.*

*De steenweg werd hier ingericht als iets wat het midden houdt tussen een landelijke dreef en een stedelijke boulevard. Hij tracht de isotropie tegen te gaan en een identiteit uit te dragen. Het onderscheiden deel kan nu gelezen worden als een entiteit; het zou een naam kunnen krijgen. Op die manier stelt het zich ten dienste van de bedrijven die daar zijn gevestigd. Hoewel hun situering vooral wordt bepaald door technische en commerciële parameters, zijn ze duidelijk gebaat met een herkenbare situatie. De boulevardstrip dient zich aan als een hoofdstraat in de nevelstad. Maar de identiteit die hij uitdraagt is die van een hybride; tegelijk shoppingcenter, recreatiegebied en verkeersverbinding.*



foto Niels Donckers

In Vlaanderen is er nooit veel ambitie aan de dag gelegd om de verstedelijking onder controle te houden. Ze ontwikkelt zich als een natuurfenomeen. Haar selectieve groei wordt beheerst door verdringing en dominantie. *Structuurplan Vlaanderen* biedt nu een kader voor de duurzame ontwikkeling van het gewest. De vooropgestelde principes zijn daarbij de bundeling en de verdichting van vestigingsarealen en de bestending van open gebieden. Hoewel de doelstellingen door de meeste actoren worden onderschreven, blijken planning en effectieve bouwpraktijk elkaar zelden op het terrein te kunnen vinden. Principes worden dikwijls uit het oog verloren als er concrete belangen op het spel staan. Ongeregelde exploitatie, onmiddellijk particulier belang en een beleid dat vaak wordt opgevat als dienstbetoon, tenderen uiteindelijk naar eenzelfde resultaat: de mutatie van de oude kernenconstellatie in een ongedifferentieerde nevelstad. De aanpassing van de verkeersinfrastructuur is gericht op veiligheid en fluiditeit maar strekt naar dezelfde uitkomst. Het gesleutel aan de infrastructuur mikt op het optimaliseren van haar rendement in een ruimtelijk bestel dat het gezamenlijke product is van het particuliere initiatief en een pragmatisch beleid. Terwijl verkeerstechnische vraagstukken worden opgelost, wordt onnadenkend ook aan stedenbouw gedaan. Het stelsel van de rotondes dat over het gewest is uitgezet, heeft op dit vlak een stevig resultaat geboekt. Het legt de nadruk op het verbreidingsprincipe van de nevelstad. In werkelijkheid wordt de ruimtelijke transformatie gestuurd door de mobiliteit. De in alle andere opzichten losse urbanisatie ent zich vooral op het wegennet. De rotondes consolideren de ongeregelde verstedelijking door haar ingeschapen articulatiepunten te beklemtonen.

*De geleiding van de strip volgt een tweevoudig register: 'de voor de hand liggende visuele orde van de straatinrichting en de moeilijke visuele orde van de gebouwen en de tekens. De zone op de steenweg is een gedeelde orde. De zone naast de steenweg is een individuele orde. De elementen op de steenweg zijn publiek. De gebouwen en de tekens zijn privaat. In combinatie met elkaar omvatten zij continuïteit en discontinuïteit, gaan en stoppen, duidelijkheid en dubbelzinnigheid, samenwerking en concurrentie, de gemeenschap en rauw individualisme. Het steenwegsysteem brengt orde in de kwetsbare functies van afritten en opritten, evenals in het beeld van de strip als een samenhangend, geschakeld geheel. Het creëert eveneens plaatsen waar individuele ondernemingen kunnen groeien en beheerst de globale richting van die groei. Het laat afwisseling en*



foto Niels Donckers

*verandering langs zijn zijanten toe en biedt ruimte aan de contrapuntische, concurrerende orde van de individuele ondernemingen.'*

(R. Venturi, D. Scott Brown en S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, Londen, 1972, p. 20. Met uitzondering van het gebruik van 'steenweg' voor 'highway' (i.p.v. 'snelweg') is de Nederlandse vertaling overgenomen uit *Dat is architectuur; Sleutelteksten uit de twintigste eeuw*, red. H. Heynen, A. Loeckx, L. De Cauter en K. Van Herck, Rotterdam, 2001, p. 424).

De verfraaiing is bedoeld om de publieke infrastructuur van meerwaarde te voorzien. Ze wordt beoefend om het gemeenschappelijke bezit de schijn van waardigheid en elegantie mee te geven. De ontwerpers die haar in praktijk brengen zoeken onbevangen naar een mogelijke consonantie met de vormtaal die de particuliere bouwsels uitdragen. Dat betekent nog niet dat de verfraaiing zomaar deelneemt aan het concert van hun soms hoerige opmaak. Ze kiest voor bemiddeling en poogt de spanning te dempen, het conflict te smoren. Ze lijkt onbehoorlijkheid te willen beschaven, extravagantie te civiliseren. Met haar vrijmoedige inschikkelijkheid verbreedt ze de speelruimte van de particuliere vormtaal. Eigenlijk volbrengt ze in het visuele register wat de rotonde voor het verkeer doet: ze biedt een glijmiddel aan de verkwisting. De verfraaiing is nochtans evenmin als de technische verbetering van de infrastructuur een echte stedenbouwkundige strategie. Daarvoor is haar programma te vaag en wordt ze ten slotte met te weinig doelmatigheid ingezet. Welbeschouwd is ze een tactiek die zich onbeschoord ten dienste stelt van de collectieve exploitatie van het territorium.

Via de verfraaiing en voorbij het regelen van het verkeer en de toegankelijkheid van vestigingsplaatsen, accommodeert de publieke infrastructuur dus ook de vormgeving. Ze tendeeert naar vereniging en probeert samenhang in het decor te brengen. Het is echter goed te begrijpen dat de ambivalentie van de gerealiseerde eenheid het eenvoudigst kan worden belichaamd door een minimale of lichtzinnige vorm. Zo kunnen de ornamenten die op de rotondes werden geplaatst alleen gelezen worden als ruimtelijke voorwerpen. Hun enige sofisticatie is een expliciete gerichtheid op kinetische registratie. Hun vorm geeft zich prijs in de cirkelgang. Maar de waarneming leidt hier tot een stereotype ervaring. De verfraaiing volbrengt wat ongerijmd of onmogelijk lijkt; ze monumentaliseert verstrooiing, leegte of afwezigheid.



foto Niels Donckers

*Na een paar jaar werden de ornamenten van de N43 weggehaald. De verantwoordelijke administraties waren het moe om steeds opnieuw de kunstwerken te moeten herstellen of te vervangen. Toen ze in de loop van 1997 en 1998 in positie waren, werden ze als met regelmaat door voertuigen geramd. Dikwijls had een verknalde auto voor enkele uren deel aan de garnering van de rotonde. De pers miste geen kans om op alle mankementen van de betrokken verkeersvoorziening te wijzen. Maar bovenal waren de incidenten het onderwerp van talrijke gesprekken. Er werd geschertst over de mallemlolen van het verkeer, over het onvermogen om het beest te temmen. De antithese die tot uiting kwam in de aanwezigheid van verstrengelde wrakken op de voorziening die de pacificatie van het verkeer moest aankondigen, bleef niet onopgemerkt. Soms werd de schendige aard van een paring die alleen maar brokken oplevert in de verf gezet. Sommigen lazen het gebeuren als een metafoor voor de bedreiging van het stadscentrum door het verkeer; van de schotse kern belaagd door de periferie; van een aloude verwantschap, een onderlinge afhankelijkheid, die alleen nog in de vernieling tot uitdrukking komt.*

*Alle rekvisieten van de verkeerssignalisatie, die eerst werden ingezet om de kunstwerken te beschermen en nu zelf de rotonde opmaken, kunnen niet voorkomen dat de middeneilanden nog vaak door ingedommelde chauffeurs en verbeterde snelheidsdruivels worden verbouwd.*

*Schoonheid kan zelfs de toorn van een hardnekkige vijand bedaren en aldus vernieling verijdelen. Ik zou derhalve durven stellen dat geen middel zo doeltreffend is om een werkstuk voor schending te vrijwaren en zijn integriteit duurzaam veilig te stellen dan de waardigheid en de elegantie van zijn vorm. (L.B. Alberti, *De re aedificatoria*, Boek VI – Hoofdstuk 2, vert. G.C.).*





## Niels Donckers

De Antwerpse fotograaf Niels Donckers is niet aan zijn proefstuk toe wat het fotograferen van het Vlaamse landschap betreft. Zo bracht hij tijdens het mandaat van de eerste Vlaamse Bouwmeester, b0b Van Reeth, de bouwopdrachten van de Open Oproep in beeld. Bewuste aandacht voor de directe omgeving als voorwaarde voor het creëren van goede architectuur, was voor de Vlaamse Bouwmeester de beweegreden om consequent de blik van een fotograaf op de Vlaamse bouwopdrachten los te laten. Met dit beeldmateriaal droeg Donckers bij tot een uitgebreide foto-inventaris van het Vlaamse patrimonium.

Met zijn beeldessay over de rotonde in Vlaanderen gaat Donckers specifiek in op het typerende van dit



aspect van de geconstrueerde publieke ruimte. In strakke composities registreert hij haarscherp de ruimtelijke context van de rotonde. Met zijn selectie van rotondes verspreid over het Vlaamse landschap schetst hij een 'neutraal' portret: rotonde met groenaanleg, rotonde met kunstwerk, rotonde met al dan niet commercieel herkenbaar object... Niels Donckers onthoet de rotonde van haar functie en nodigt de toeschouwer, mede door de relatie die tussen de verschillende beelden kan worden gelegd, uit om de conditie van en de beeldvorming omtrent de rotonde te onderzoeken.





















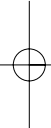
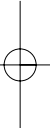














waarop haast als vanzelfsprekend een autonoom kunstwerk, een aanplanting of een commercieel object wordt geplaatst.

Vanuit een algemeen culturele ambitie wil de kunstcel van het team van de Vlaamse Bouwmeester de specifieke problematiek van deze opdrachten kaderen in een ruimer maatschappelijk perspectief, waarbij de kwaliteit van de publieke ruimte in al haar facetten voorop staat. Kunst in de publieke ruimte is een thema dat heel wat par-

## De verkeersrotonde als artistiek onderzoeksobject

Acht voorstellen

Piet Coessens, Katrien Laenen,  
Ulrike Lindmayr

De rotonde is in de eerste plaats een verkeerselement: een circulaire eenrichtingsweg waarop andere wegen uitkomen. Voornaamste kenmerken zijn: het middeneiland (het 'obstakel' waaromheen de weggebruiker een rondgaande beweging maakt), een buitenrand die cirkelvormig (soms ook ellips- of zelfs kluihvormig) dient te zijn, kanalisering en markering op de aanvoerwegen. Het blauwe rotondebord, dat de circulatierichting aangeeft, is een verplicht element

n vanuit culturele hoek  
gse benadering van deze  
ouwmeester stelt zich tot  
er te mobiliseren en te  
urdepartementen van de  
amse Bouwmeester dan  
omgeving bevorderen en

e artistieke omgang met  
en benadering vanuit de  
De kunstcel was van oor-  
de praktijk van kunst op  
open artistieke reflectie.  
worden uitgenodigd om,  
s uitgangspunt, een artis-

### *Het gegeven*

ides. In 1903 bedacht een  
punt waarbij alle wegge-  
n maken rond een obsta-  
ns en voetgangers moes-  
ng verlenen. In 1956 werd  
erne' rotonde aangelegd.  
nderen introduceerde de  
n 1990 langs de Vlaamse

---

---

## *De verkeersrotonde als artistiek onderzoeksobject*

Vlaanderen heeft een sterke traditie op het vlak van kunst in de publieke ruimte. Onze steden worden onder meer bezocht omwille van het onroerende kunstpatrimonium op straten en pleinen. Bij het vormgeven van de openbare ruimte van de 21ste eeuw hoort dan ook een reflectie op de artistieke potentie van nieuwe stedenbouwkundige elementen, zoals de rotonde. Sinds het begin van de jaren 1990 rijzen langs tal van openbare wegen in Vlaanderen de kunstwerken op rotondes als paddestoelen uit de grond. Bij de aanleg van wegeninfrastructuur en meer in het bijzonder van rotondes, vindt het eventueel bijbehorende artistieke proces echter zijn oorsprong in de regelgeving omtrent de verkeersveiligheid: het kunstwerk wordt mee opgesomd in een rijtje van mogelijkheden om de rotonde ‘minder gevaarlijk’ te maken. Daarnaast kan worden vastgesteld dat, na de aanleg van de rotonde, het midden van het verkeersplein in vele steden en gemeenten ervaren wordt als een braakliggende, nutteloze restplek, die erg in het oog springt en waar ‘iets’ mee moet gebeuren. Op gewestelijk niveau is er geen algemene beleidsvisie voor de inrichting van de rotonde. Elke stad of gemeente zoekt dus naar een eigen oplossing. Vooral de verkeersintensiteit en overwegingen met betrekking tot de verkeersveiligheid dienen hierbij als leidraad. Hoe kan voor de automobilist tegelijk het doorzicht belemmerd en toch een overzicht gecreëerd worden? Hoe maakt men van een rotonde een opvallend gegeven dat van ver zichtbaar is maar toch ook weer niet voor al te veel afleiding zorgt? Deze zeer verkeerstechnische uitgangspunten hebben vaak geleid tot eenzijdige en weinig locatie-specifieke ontwerpen van rotondes. De concessieovereenkomst met de Vlaamse overheid versterkt overigens alleen maar het *horror vacui* met betrekking tot het middeneiland. Dit laatste wordt bij de inrichting van de rotonde vaak als een sokkel behandeld, een ruimte

waarop haast als vanzelfsprekend een autonoom kunstwerk, een aanplanting of een commercieel object wordt geplaatst.

Vanuit een algemeen culturele ambitie wil de kunstcel van het team van de Vlaamse Bouwmeester de specifieke problematiek van deze opdrachten kaderen in een ruimer maatschappelijk perspectief, waarbij de kwaliteit van de publieke ruimte in al haar facetten voorop staat. Kunst in de publieke ruimte is een thema dat heel wat partijen in Vlaanderen bezighoudt: niet alleen vanuit culturele hoek groeit de belangstelling voor een hedendaagse benadering van deze problematiek. Het team van de Vlaamse Bouwmeester stelt zich tot doel vooral ook de publieke opdrachtgever te mobiliseren en te betrekken bij het debat. Met de infrastructuurdepartementen van de Vlaamse overheid wil het team van de Vlaamse Bouwmeester dan ook een kwalitatieve benadering van de leefomgeving bevorderen en maatregelen in die zin ontwikkelen.

Om tot een concrete her-denking van de artistieke omgang met rotondes te komen, koos de kunstcel voor een benadering vanuit de autonome praktijk van de kunstenaars zelf. De kunstcel was van oordeel dat de eenzijdige en artistiek beperkende praktijk van kunst op rotondes gecounterd moest worden met een open artistieke reflectie. Een internationale selectie kunstenaars zou worden uitgenodigd om, met de feitelijke gegevens van de rotonde als uitgangspunt, een artistiek voorstel te formuleren.

### *Het gegeven*

Nog voor er auto's reden, waren er al rotondes. In 1903 bedacht een Parijse architect het principe van een kruispunt waarbij alle weggebruikers een rondgaande beweging moesten maken rond een obstakel in het midden. De koetsen, karren, trams en voetgangers moesten het verkeer dat van rechts kwam, voorrang verlenen. In 1956 werd in Groot-Brittannië voor het eerst een 'moderne' rotonde aangelegd. Andere landen volgden dit voorbeeld. Vlaanderen introduceerde de rotonde vooral vanaf het begin van de jaren 1990 langs de Vlaamse gewestwegen.

De rotonde is in de eerste plaats een verkeerselement: een circulaire eenrichtingsweg waarop andere wegen uitkomen. Voornaamste kenmerken zijn: het middeneiland (het 'obstakel' waaromheen de weggebruiker een rondgaande beweging maakt), een buitenrand die cirkelvormig (soms ook ellips- of zelfs kluifvormig) dient te zijn, kanalisering en markering op de aanvoerwegen. Het blauwe rotondebord, dat de circulatierichting aangeeft, is een verplicht element

---

op de rotonde. Jarenlang bestonden er twee verschillende voorrangssystemen op rotondes. De laatste jaren wordt steeds vaker de voorkeur gegeven aan een systeem waarbij men voorrang moet verlenen wanneer men de rotonde oprijdt. Bestuurders die de rotonde willen oprijden moeten vertragen en zo nodig net voor de haaiantanden stoppen om voorrang te verlenen aan de bestuurders die al op de rotonde rijden. Sinds 1 januari 2007 is de wet aangepast ten voordele van dit regime.

Een typologie van rotondes, aangepast aan de verschillende verkeers- en verblijfsituaties, is volop in ontwikkeling. De Vlaamse overheid reikt in haar *Vademecum Rotondes* de criteria aan om te bepalen welk type van rotonde aangewezen is in een bepaalde situatie. Er worden drie soorten rotondes genoemd die bij toepassing in drie soorten gebieden in principe kunnen leiden tot negen verschillende types rotondes. Hoofddoel is te zoeken naar een duidelijke logica in de verkeersinfrastructuur, zodat er een relatie gelegd kan worden tussen de verkeersstructuur en de onderliggende ruimtelijke structuur.

Om voor de weggebruiker duidelijkheid te scheppen is het wegennet hiërarchisch opgedeeld. In het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* wordt een onderscheid gemaakt tussen volgende categorieën: de hoofdwegen hebben een verbindingfunctie; primaire wegen eveneens, eventueel gecombineerd met een gebiedsontsluitingsfunctie; secundaire wegen hebben een gebiedsontsluitingsfunctie en een lokale verbindingfunctie; lokale wegen ten slotte vervullen uitsluitend een erf functie. Deze categorisering is bepalend bij de inrichting en vormgeving van het wegennet.

Hoofdwegen en primaire wegen kunnen in principe ingericht worden als verkeersgebied, lokale wegen als verblijfsgebied. Bij de inrichting van secundaire wegen tracht men de verkeers- en verblijfsfunctie veeleer te verzoenen. Het is echter niet mogelijk om alle verkeerssituaties in deze twee soorten omgevingen op te delen. De overgangsgebieden tussen verkeers- en verblijfsgebied vragen een eigen inrichting en vormgeving.

Wat de rotonde zelf betreft, worden drie basistypes onderscheiden: de mini-rotonde, de compacte rotonde en de grote rotonde. Het verschil ligt niet alleen in de diameter maar ook in het verkeersgedrag op de rotonde. Gekoppeld aan de drie soorten omgevingen ontstaan negen mogelijke situaties voor de aanwending van een rotonde. Elk van deze types heeft zijn eigen inrichtingskarakteristieken. Vanuit een analyse van concrete situaties bepalen deskundigen welke kruispunten in aanmerking komen om als rotonde te worden ingericht en welk type rotonde op welk kruispunt moet worden toegepast.

---



---

### *Wie zet kunst op een rotonde?*

In Vlaanderen is de Vlaamse overheid voor het grootste gedeelte van de aanleg van ons wegennet verantwoordelijk en dus in de meeste gevallen ook eigenaar van de aangelegde rotondes. Bij de inrichting en vormgeving ervan treedt zij echter steeds in overleg met de lokale verantwoordelijken van de diensten voor openbare werken. Wanneer een stad of gemeente te kennen geeft dat zij een kunstwerk op een rotonde wil plaatsen, geeft de Vlaamse administratie de desbetreffende rotonde in concessie. De concessieovereenkomst regelt de tijdelijke terbeschikkingstelling van het middeneiland. In het document worden tussen beide partijen afspraken gemaakt omtrent de duur van de overeenkomst, de verdeling van de kosten, het onderhoud en de behandeling van eventuele schade aan of ten gevolge van het kunstwerk.

De kunstcel werd in haar praktijk geconfronteerd met de beperktheid van het artistiek referentiekader. Daarom werden voorstellen gedaan aan de infrastructuurdepartementen om te onderzoeken hoe via richtlijnen hieromtrent in de concessieovereenkomsten gewaakt zou kunnen worden over de kwaliteit van artistieke ingrepen. Met het oog op het streven naar meer artistieke kwaliteit heeft het Agentschap Wegen en Verkeer met de kunstcel van het team van de Vlaamse Bouwmeester in juni 2007 afspraken gemaakt met betrekking tot de aanpak voor kunst op rotondes. Voor die rotondes die een zinvolle aanleiding vormen voor een artistieke ingreep kan het team van de Vlaamse Bouwmeester bij de selectie van kunstenaars voortaan een kwaliteitsbevorderende rol vervullen.

### *Een artistiek onderzoek*

De kunstcel staat met haar opdrachten midden in de hedendaagse praktijk van kunst in de publieke ruimte. Zij is dan ook van mening dat ze een rol te vervullen heeft in het aanzwengelen van het debat terzake. Vanuit de vaststelling dat kunst op rotondes wel eens ter discussie staat en dat ook de media een verhoogde aandacht voor de problematiek aan de dag leggen, en dat, anderzijds, de kunstcel kan gelden als bevoorrechte getuige van het reilen en zeilen binnen de Vlaamse administratie, besloot de kunstcel in 2005 dat een initiatief van harentwege niet kon ontbreken. Daarbij leek het ons opportuun de feitelijke gegevenheid van problematische ingrepen in de publieke ruimte niet meteen concreet aan te grijpen en eerder in alle openheid een verfrissende artistieke analyse te laten ontwikkelen.

---

De kunstcel besloot bijgevolg haar eigen middelen aan te grijpen om een artistieke onderzoeksopdracht uit te schrijven en hiervoor acht kunstenaars uit binnen- en buitenland uit te nodigen. Door acht inhoudelijk zeer divers ingestelde kunstenaars aan te spreken, hoopte de kunstcel dat de veelheid aan artistieke reflecties potentiële opdrachtgevers zou kunnen inspireren bij het ondernemen van eigen concrete projecten.

In gecondenseerde vorm was de opdracht aan de acht kunstenaars als volgt geformuleerd: 'De Vlaamse wegen worden in het kader van de mobiliteitsproblematiek op vele plekken uitgerust met rotondes. De kunstcel wenst met een artistieke onderzoeksopdracht voorstellen te ontwikkelen die aangeven dat een artistiek concept niet in tegenstrijd hoeft te zijn met de context van de opdracht en de plek. Het genereren van voorstellen die de publieke ruimte in al haar geledingen bespeelt, vormt in het bijzonder de uitdaging.'

De kunstcel reikte de kunstenaars tevens een aantal randgegevens aan die de betekenis van een artistieke ingreep voor de plek richting konden geven.

### *De kunstenaars*

In eerste instantie bleek het belangrijk een voldoende aantal kunstenaars te benaderen: alleen zo was het te verwachten dat voorstellen zouden worden uitgewerkt die de diverse aspecten van de problematiek belichten. Ten tweede leek het, omwille van de complexiteit van het gegeven, nodig een zeer hoogstaand artistiek niveau na te streven. De opdracht werd daarom zo internationaal mogelijk uitgeschreven. De internationale optie was ook ingegeven door de wens het onderwerp uit een te lokale context te halen. Voorts werd gestreefd naar een zo groot mogelijk diversiteit aan artistieke benaderingen, methodes en media.

De aangezochte kunstenaars zijn afkomstig uit verschillende continenten, behoren tot zeer uiteenlopende culturen, en beoefenen hun activiteiten wereldwijd. Kunstenaars uit niet-westerse culturen of met een artistieke praktijk die daarover handelt (zoals Francis Alÿs of Jimmie Durham), benaderen de publieke ruimte op een andere manier en kunnen bijgevolg de reflectie alleen maar verrijken. Van John Bock of Jef Geys kon een provocerende of zeer kritische lezing van de opdracht worden verwacht. De vertegenwoordigers van een eerder 'klassiek discours' in de beeldhouwkunst, zoals Manfred Pernice en Lili Dujourie, zouden ongetwijfeld instaan voor een eigenzinnige inhoudelijke en ruimtelijke benadering van de context.

Met de keuze van de schilder en beeldhouwer Ettore Spalletti krijgt expliciet de poëtische inbreng een plaats. Zijn beeldtaal kon een distantie creëren die het thema weer de nodige ademruimte kon geven. Van de Kabakovs werd vermoed dat zij de rotonde nieuw leven konden inblazen met een van de vele verhalen waarmee ze, zoals in hun installaties van de laatste jaren, universele menselijke thema's benaderen.

De acht kunstenaars werden na hun selectie vrij gelaten om te kiezen voor een artistieke reflectie 'in abstracto' dan wel een concrete rotonde als aanleiding voor hun voorstel te gebruiken.

### *De inzendingen*

De keuze van de kunstenaars resulteerde zoals verwacht in een zeer diverse waaier aan voorstellen en reflecties. Elke kunstenaar reageerde anders op de opdracht, in de eerste plaats door zeer verschillend van start te gaan. Hoewel de opdracht zoals gezegd niet meteen aan een concrete locatie gekoppeld was, werd meteen duidelijk dat een aantal kunstenaars vanuit een concrete context wilden vertrekken.

Zo vroegen Ilya en Emilia Kabakov expliciet naar een concrete locatie. De aanleg van drie opeenvolgende rotondes op de N36 te Izegem vormde voor hen de perfecte aanleiding om in te gaan op een belangrijke parameter in het verkeer, namelijk snelheid. De rotonde is in de eerste plaats een obstakel dat wil inspelen op het rijgedrag van de automobilist door hem op de kruising van wegen vaart te doen minderen. Met hun verhaallijn, die zich als een soort 'animatiefilm' over drie rotondes uitspint, motiveren de kunstenaars de bestuurder om zijn snelheid aan te passen. Tegelijkertijd is snelheid ook het thema van het werk en wordt de weggebruiker erdoor aangemoedigd om op vanzelfsprekende wijze zijn rit verder te zetten.

Ook Lili Dujourie ontwikkelde haar reflectie over de rotonde in de vorm van een concreet voorstel. Voor een van de centrale pleinen van Izegem, een rotonde die verschillende delen en functies van de stad met elkaar verbindt, formuleerde zij het voorstel *Sunset/Sunrise*. Lili Dujourie wenst in te gaan op de ruimtelijke mogelijkheden van het middeneiland en behandelt het als een visueel rustpunt. Met de plaatsing van een rond bassin waaruit continu water over de rand vloeit en waarvan het oppervlak als een spiegel werkt, benadrukt ze de dimensies en functies van het stadsplein en geeft ze het een plastisch karakter.

---

Manfred Pernices voorstel betreft geen concrete rotonde, maar leunt wel sterk aan bij de dagelijkse realiteit. Zijn verkenning van het Vlaamse wegennet resulteerde in een voorstel voor een sculpturale/architecturale ingreep. Manfred Pernice ziet de rotonde als een onderdeel van een verstedelijkte omgeving en geeft ze een 'gezicht' door er een façade met billboardfaciliteit voor te creëren. Hij heft het isolement van het middeneiland op en tilt de rotonde als ronde één-richtingsweg weer op het niveau van de vele wegen in onze verstedelijkte gebieden.

Spalletti's voorstel is bedoeld voor een rond verkeersplein in een stadscentrum. De rotonde wordt volledig in beslag genomen door de artistieke ingreep (een fontein), vanuit de overtuiging dat wat zich rondom bevindt er beeldend aan ondergeschikt is. Met zijn puur esthetische interventie en de creatie van een poëtisch verstilld beeld verdwijnt de omgeving naar de achtergrond. Het beeld dat Spalletti schept, straalt een zodanige puurheid en kracht uit dat gelijk welk rond verkeersplein er een upgrade mee kan krijgen. Deze publieke sculpturale ingreep kan een 21ste-eeuwse rotonde boven haar louter utilitaire functie uit tillen en een ongeziene artistieke status verlenen.

Als Belg levend in een Midden-Amerikaanse wereldstad ontwikkelde Francis Alÿs twee voorstellen die het weggebruik veeleer typeren vanuit een specifiek menselijke ervaring. Op het middeneiland van de rotonde plaatst hij een soort op Midden- en Latijns-Amerikaanse voorbeelden geïnspireerde, 'gebricoleerde' gedenktekens voor verkeersslachtoffers. In plaats van overwegingen inzake functionaliteit en verkeersveiligheid te willen overstijgen of verdoezelen, lijkt hij ons juist aan te moedigen ons die realiteit opnieuw toe te eigenen en ze kritisch door te lichten.

Ook Jimmie Durham speelt in op het verkeersveiligheidsaspect. De wagen is een zodanig dominant gegeven geworden en is zo massaal op de weg aanwezig dat een rotonde een goede uitvalsbasis lijkt om op de uitkijk te staan voor wie in de dagelijkse strijd om het bestaan niet sterk genoeg bleek. In één beweging haalt Durham uit naar de stedelijke monumentale beeldhouwkunst en haar vaak imperialistisch-nationalistische inslag.

John Bocks voorstel heeft een erg provocerend karakter. Vrolijk lapt Bock een aantal elementaire kenmerken van en gedragscodes met betrekking tot verkeersrotondes aan zijn laars: dat een rotonde... rond is en dat een ingreep op het middeneiland dat circulaire liefst



---

ondersteunt; dat een rotonde vooral dient om op te *rijden*, *niet* om er halt te houden; dat men geacht wordt *om* het middeneiland te rijden en niet *erop*... De ingreep die hij voorstelt neemt de gedaante aan van een balkvormig gebouwtje dat een sushibar herbergt, met daar bovenop een (wel zéér) openbaar toilet. De omloop van het autoverkeer vindt zijn verlengde in een al even drukke circulatie van eetwaar en uitwerpselen.

Jef Geys ten slotte ijvert voor kunstvrije ‘ronde punten’. In plaats van een voorstel in te dienen voor een concrete interventie, manifesteert hij zich met een pamflet tegen de heersende neiging om de publieke ruimte ‘vol te zetten’ met kunst. Niet zozeer de rotonde als niet-plaats is hem een doorn in het oog, als wel de manier waarop rotondes als zogenaamde publieke ruimten door commerciële belangen een geprivatiseerd karakter krijgen. Hiertegenover plaatst hij, als een soort ‘tegengif’, de frisse onbekommerdheid van oefeningen door leerlingen aan een kunstacademie.

---

## ACHT VOORSTELLEN

Francis Alÿs

John Bock

Lili Dujourie

Jimmie Durham

Jef Geys

Ilya en Emilia Kabakov

Manfred Pernice

Ettore Spalletti

## Francis Alÿs

Het voorstel van Francis Alÿs omvat een reeks kleurenfoto's die hij nam langs wegen in Argentinië. Met deze beelden in het achterhoofd maakte hij twee computer-

simulaties van mogelijke ingrepen op twee willekeurige rotondes in België. Alÿs laat de beeldenreeks vergezeld gaan van een geschreven statement.



Patagonië, Argentinië, 2003

A/

In Latijns-Amerika kent men de traditie om met behulp van een geïmproviseerd altaartje of kwetsbaar gedenkteken de plek langs de weg te markeren waar een dierbare zijn of haar wagen jammerlijk in de vernieling heeft gereden. Deze kleine monumenten geven de plaats aan waar de betrokkene om het leven kwam óf waar hij/zij 'op wonderbaarlijke wijze' het ongeval overleefde.

B/

In België werd onlangs van overheidswege het verkeersnet hervormd, wat concreet resulteerde in een plotselinge woekering van rotondes over het hele nationale grondgebied. Deze structuren ter regeling van het doorgaand verkeer zijn gewoonlijk te vinden op de invalswegen naar stedelijke centra, maar je treft ze ook daarbuiten aan, bij de kruising van grote verkeersaders. De gedurfde strategie sorteerde tot nog toe een ongekend aantal effecten, waaronder ik alvast de volgende drie wil toelichten:

1/

een onverwachte en over het algemeen gunstig onthaalde uitbreiding van het 'randgebied', dat in de meeste geïndustrialiseerde landen de stedelijke centra omgeeft

2/

een overvloed aan opdrachten voor 'sculpturen in de openbare ruimte', uitgeschreven door plaatselijke overheden aan plaatselijke kunstenaars, met het oog op de invulling van het eiland dat ontstaat door het gesloten circuit van wegen op de rotonde

3/

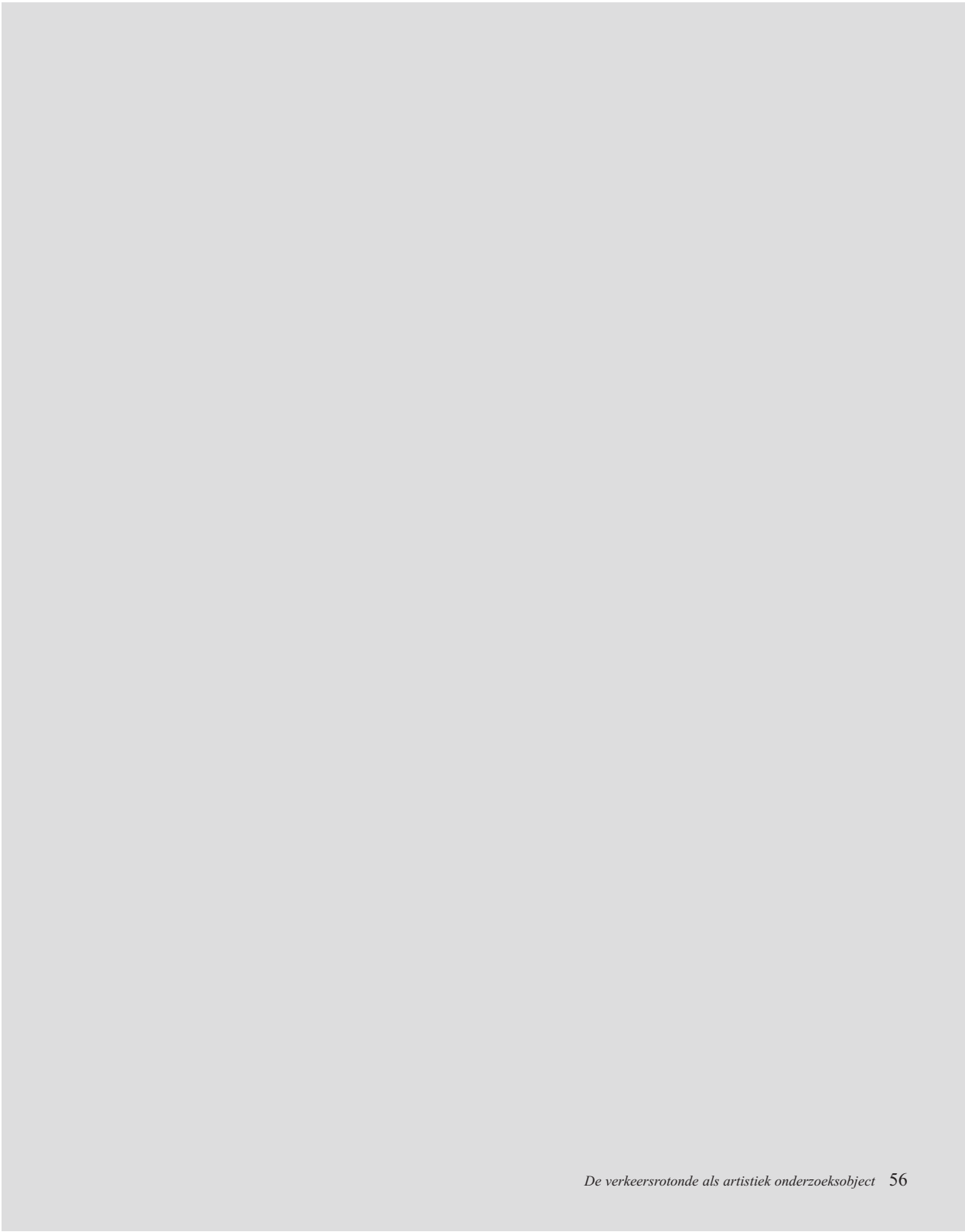
een niet nader genoemd aantal ongevallen en slachtoffers, omdat de duizenden automobilisten hun rijgewoonten slechts moeizaam blijken aan te passen aan de honderden plots opgedoken rotondes

Voorstel: de traditie zoals beschreven onder A transponeren naar en integreren in de situatie zoals aangegeven onder 3.

*Francis Alÿs*









## John Bock

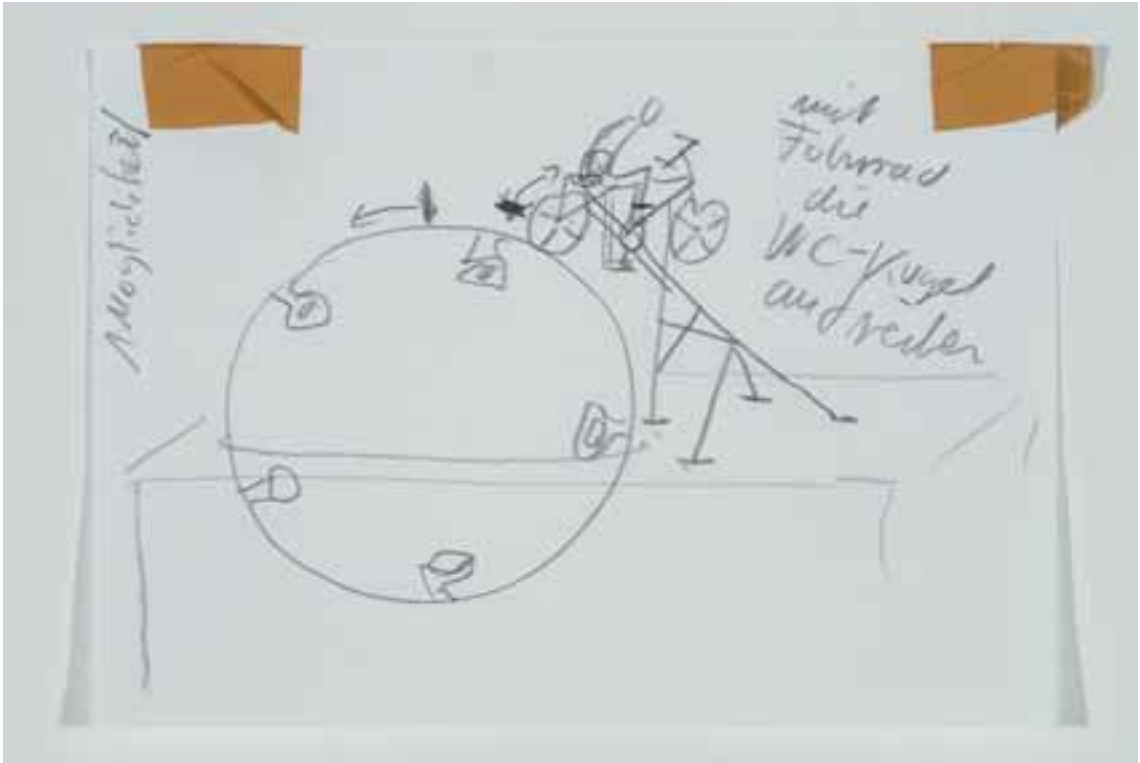
Het voorstel van John Bock heeft de gedaante van een maquette, gemaakt uit recuperatiemateriaal, en een reeks schetsen. Het betreft een schaalmodel van een drive-in sushibar met bijbehorende sanitaire voorzieningen, een eigenzinnige versie van het typische 'wegrestaurant annex plasstop'. Boven op

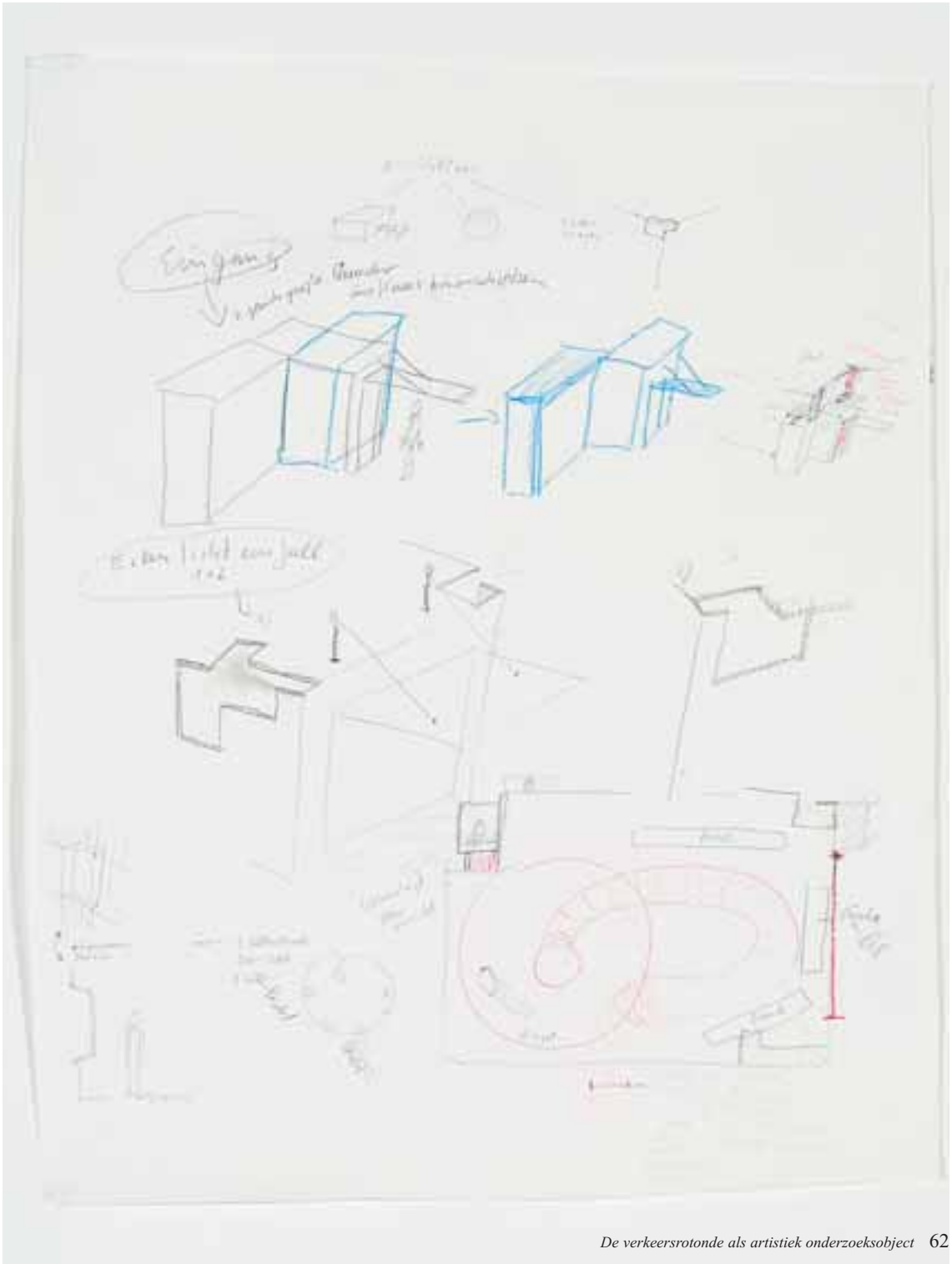
het balkvormige gebouwtje met bar, waar snacks worden aangeboden, staat een draaiende, sferische constructie, waarop toiletpoten zijn gemonteerd. De uitwerpselen worden via het gebouw, door een transparante buis die tevens dienst doet als eettafel, naar buiten afgevoerd.



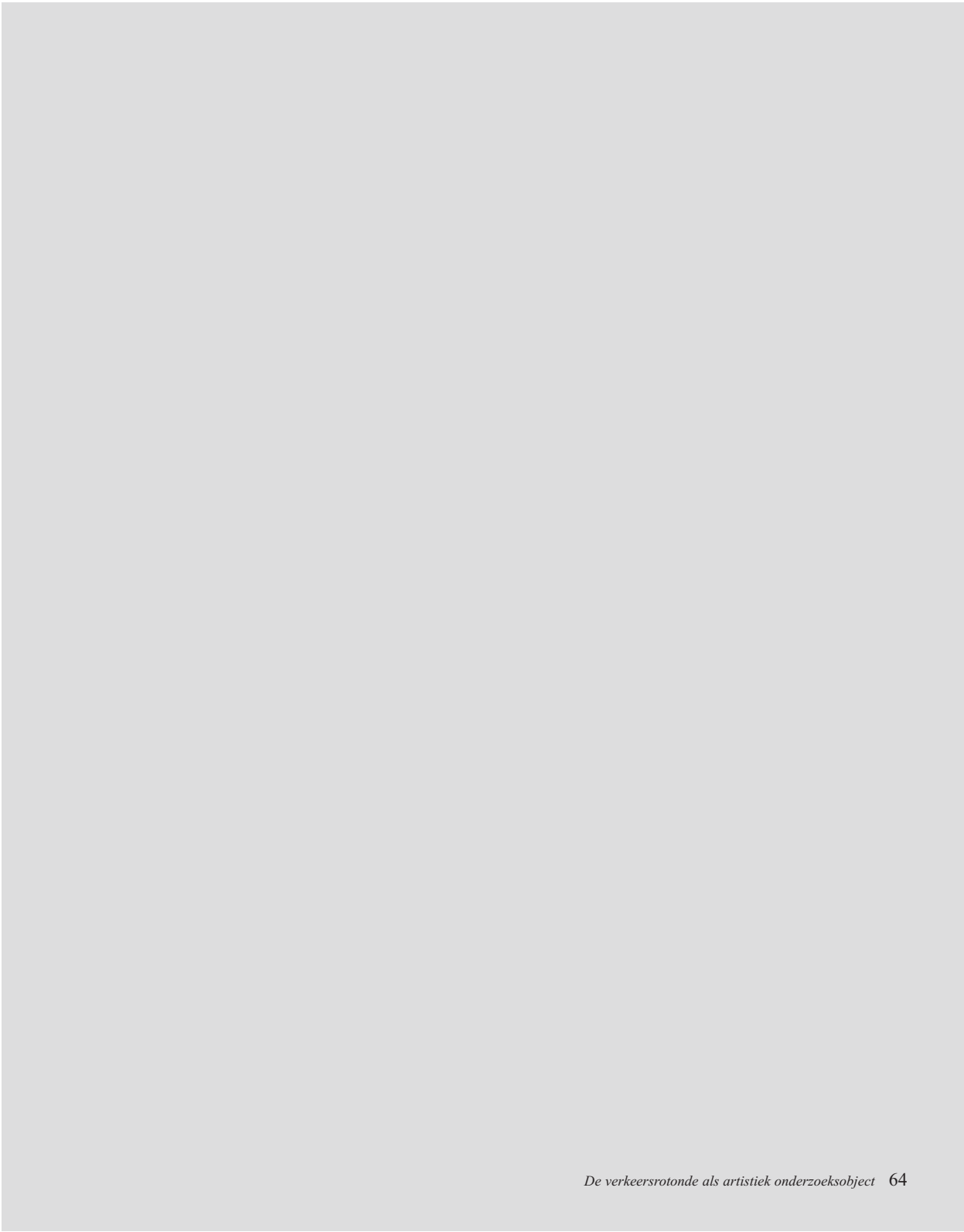














## Lili Dujourie

Lili Dujouries concept is bedoeld voor een concrete locatie. Zij koos een nieuw aangelegde rotonde op de kruising van de Gentsestraat en de Dirk Martenslaan, in het

centrum van Izegem, en bedacht hiervoor een waterbekken. Haar voorstel neemt de vorm aan van een tekst met bijbehorende computersimulatie.

## Sunset/Sunrise Herdefiniëring van een stadsplein

Pleinen zijn niet zelden de weinige open ruimten die je nog terugvindt in een stad. Meer en meer zijn de bestuurders zich ervan bewust dat open ruimten in een anders zeer dense omgeving van enorm belang zijn. Denken we maar aan steden zoals Gent, waar in de oude arbeidersbuurten woningen worden opgekocht en neergehaald om de noodzakelijke ademruimte te creëren.

Het spreekt voor zich dat een stad als Izegem zich in een andere positie bevindt. Niettegenstaande de bewoning geconcentreerd is, heeft een kleinere stad toch nog de troeven van groen en ruimte, die op de meest creatieve, sociale en economische manier moeten worden aangewend.

Een plein zoals het Sunset/Sunrise-plein is typerend voor een middelgrote stad. Het biedt ruimte en vormt een verbinding tussen verschillende delen en functies van de stad: wonen, werken, winkelen, spelen, fietsen, wandelen. Dit plein heeft een ruimtelijk voordeel, maar in de huidige constellatie wekt het ook een gevoel van leegte, verlatenheid. Doel is deze negatieve connotatie en bijbehorend gevoel om te buigen tot iets positiefs. Het moet een herkenningspunt worden in de buurt en de stad.

Dit herkenningspunt kan je tweezijdig maken, aan de ene kant druk en beweeglijk, aan de andere kant een rustpunt. Als kunstenaar opteer ik voor het rustpunt, waar ruimte, lucht, licht en een zekere 'stilte' samenkomen. Die elementen kunnen worden samengebracht in groen en water. Ze symboliseren het leven en de rust die de omwonenden en de voorbijgangers in hun eigen leven proberen te harmoniëren: de drukte in de woonwijk die erop uitgeeft en waar we kunnen veronderstellen dat

jonge gezinnen met kinderen hun leven opbouwen; de drukte van het winkelgedeelte met uitkijk op het plein; tegenover de rust die de verweerde stenen van de oudere gebouwen uitstralen, de rust van de blinde muren rond een ander deel van het plein.

Om een zeker evenwicht te brengen in deze verschillende facetten, is het nodig om dit creatief te verwoorden in het beeld dat het plein zal oproepen bij de passanten. Daar draait de creatie om. Het samenbrengen van de oer-elementen: lucht, water, aarde, vuur.

Het voorstel bestaat in een rond bassin uit ijzer (vuur en aarde), gevuld met water en omcirkeld door aarde en groen. Het bassin is een meter twintig hoog. Automobilisten en fietsers hebben de bassinrand op ooghoogte, zij die er langs wandelen ervaren hetzelfde door de ruimtelijke afstand.

Het water in het bassin staat bijna stil, maar 'vloeit' in feite in een ononderbroken stroom over de rand van het bassin. *The flow of life*, de continue mensenstroom. Het vloeien van het water is niet opvallend, maar brengt ontegensprekelijk het duale gevoel van rust en beweging over.

Het bassin is gemaakt uit dik, verweerd ijzer om de levende materie haar cyclus te laten volbrengen. Tegenover deze levende, verweerde materie staat de cirkel van gras. Deze cirkel van groen brengt opnieuw een associatie met leven, natuur en rust.

Het gevulde waterbassin weerspiegelt eveneens de lucht en de tijd. In dit spiegelbeeld zie je de wolken, de grisailles, de schemering, de bleekblauwe lucht, de maan, de oneindigheid. Het wateroppervlak laat het



spel van de wind toe. Beweging, ritme en stilstand.

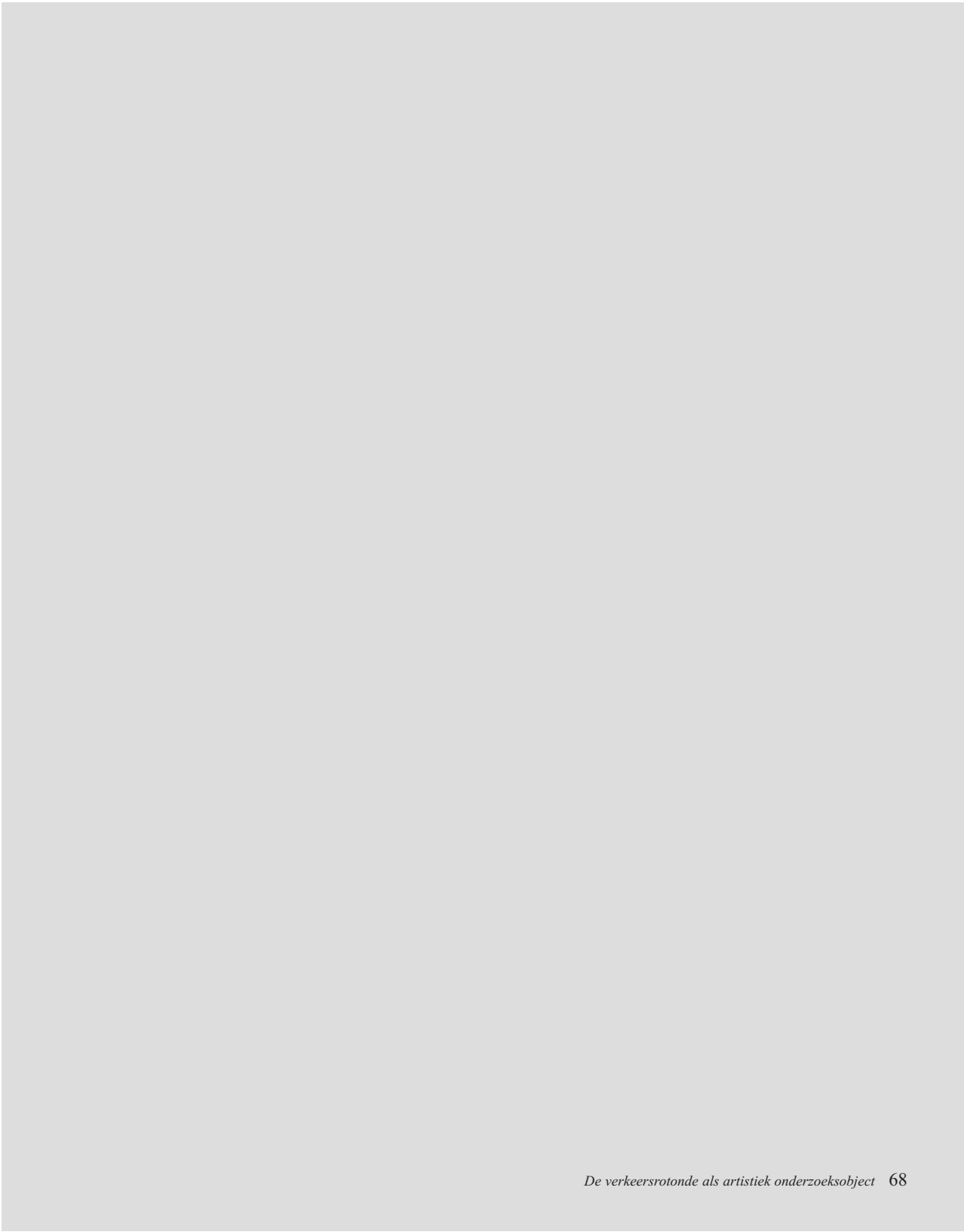
Het is een sober beeld met een enorme symbolische inhoud, die alle inwoners de kans biedt om dit zelf creatief in te vullen.

De lichtcreatie voor het bassin verwijst naar de zonsopgang en -ondergang. Met twee precies geplaatste lichten in het bassin creëren we een dag- en nachtcyclus. De lampen aan de westzijde verspreiden van zodra de duisternis invalt een rood-oranjeachtig licht, dat de zonsondergang belichaamt. 's Morgens geven de lampen aan de oostkant van het bassin een blauw-wit-geel licht. Dit diffuse licht op het zacht bewegende wateroppervlak, dat in een constante, stille beweging over de rand van het bassin loopt, is een stille baken.

Dergelijke ruimtelijke beelden hebben een impact op hun omgeving en kunnen stimulerend werken voor de mensen die er wonen. Dergelijke ingreep in een stedelijke omgeving brengt creativiteit en bewustwording teweeg bij de passanten en bewoners. Wat ooit een plein was dat velen ondanks de ruimtelijkheid niet echt opmerkten, krijgt plots een identiteit.

Het bassin en het plein staan niet langer op zich, dit vraagt ook om een zekere harmonie met de omgeving. Het aantal verkeersborden zou tot een wettelijk minimum moeten worden beperkt. De straatlantaarns zouden misschien een harmoniërende kleur moeten krijgen, bijvoorbeeld donkergroen.

*Lili Dujourie*



## Jimmie Durham

Jimmie Durham tekende een voorstel uit voor een sculptuur op een niet nader gespecificeerde rotonde. Bij de twee tekeningen

hoort een korte tekst, met bedenkingen omtrent kunst in de publieke ruimte en een beschrijving van de beoogde ingreep.

Enkele bedenkingen omtrent publieke kunst en rotondes

Publieke kunst is een misleidende term; ... hij suggereert dat het publiek op een of andere wijze bij deze kunst, of bij de keuze ervan, betrokken zou zijn, terwijl in werkelijkheid aan de bestelling en plaatsing van publieke kunstwerken meestal weinig of geen overleg met het publiek voorafgaat.

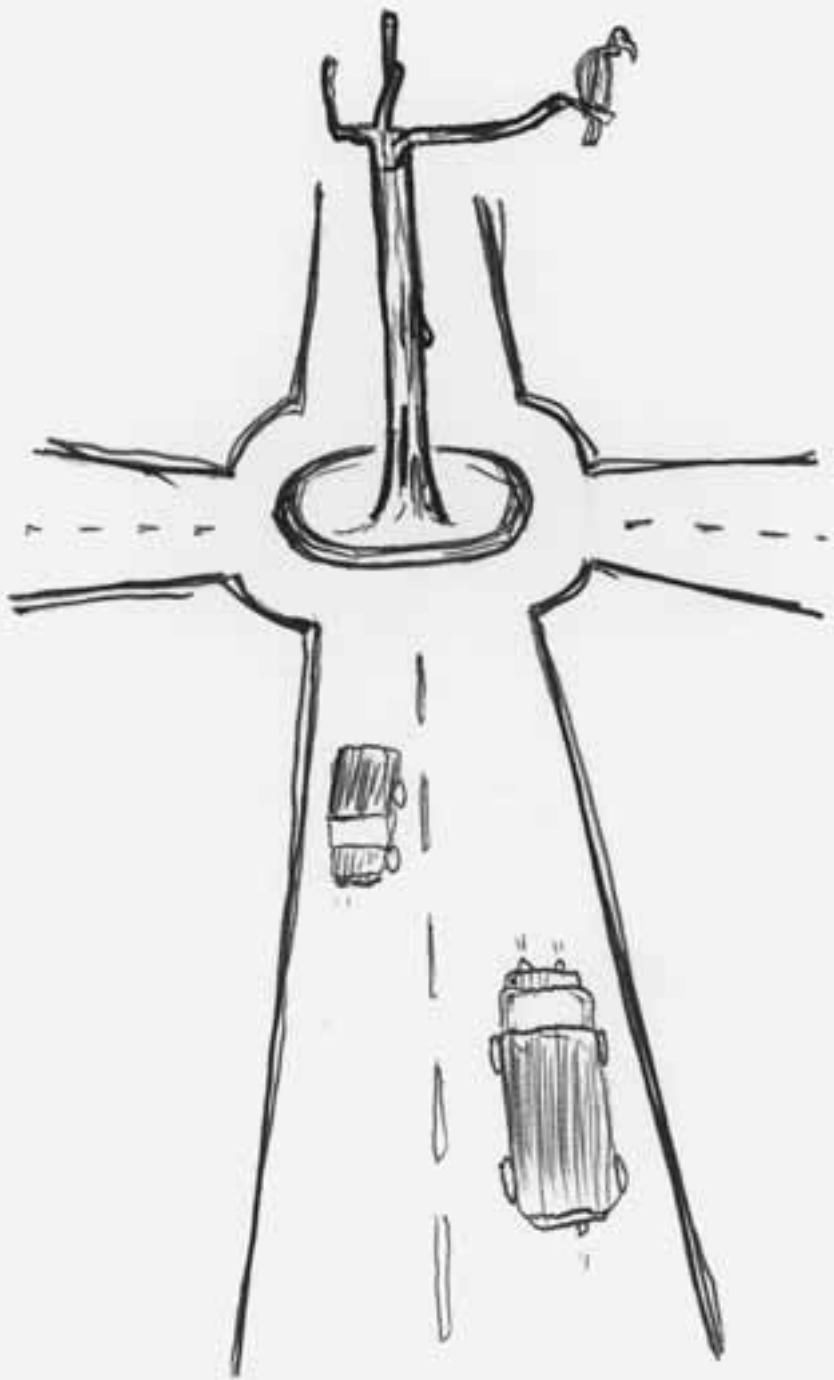
Zo'n overleg zou kunnen voorkomen dat er kunstwerken opduiken waar een specifieke groep mensen aanstoot aan neemt, maar zou vast geen betere kunst opleveren; vrijwel zeker het tegendeel.

Is publieke kunst bedoeld om de stad te 'verfraaien', te decoreren? Indien dit ook maar enigszins het geval is, dan moeten we toegeven dat ze daar niet in slaagt.

Op het Berlijnse rondpunt Grosse Stern staat een cenotaafachtig monument met een lelijke gouden engel erop. Het fungeert als een zware, overbodige 'mijlpaal'. Dit soort van monumenten getuigt van een nationalisme dat exclusief werkt in plaats van inclusief, ook al worden het onvermijdelijk toeristische attracties.

We behoeven publieke kunst die noch monumentaliteit ademt, noch de ijdelheid van de kunstenaar.

*Jimmie Durham*





*De verkeersrotonde als artistiek onderzoeksobject* 72



Een voorstel voor een sculpturaal  
werk op een rotonde in Vlaanderen

Het werk zou gegoten zijn in corten-  
staal of soortgelijk roestvrij ijzer  
of staal. Ongeveer vijf meter hoog  
vanaf de basis, maar vermoedelijk  
nog hoger vanaf het straatniveau.  
Gegoten in verscheidene onderdelen  
en vervolgens ter plaatse samenge-  
steld.

Het werk zou de gedaante hebben  
van een boom, in zijn meest elemen-  
taire vorm, met slechts twee 'dode'  
takken.

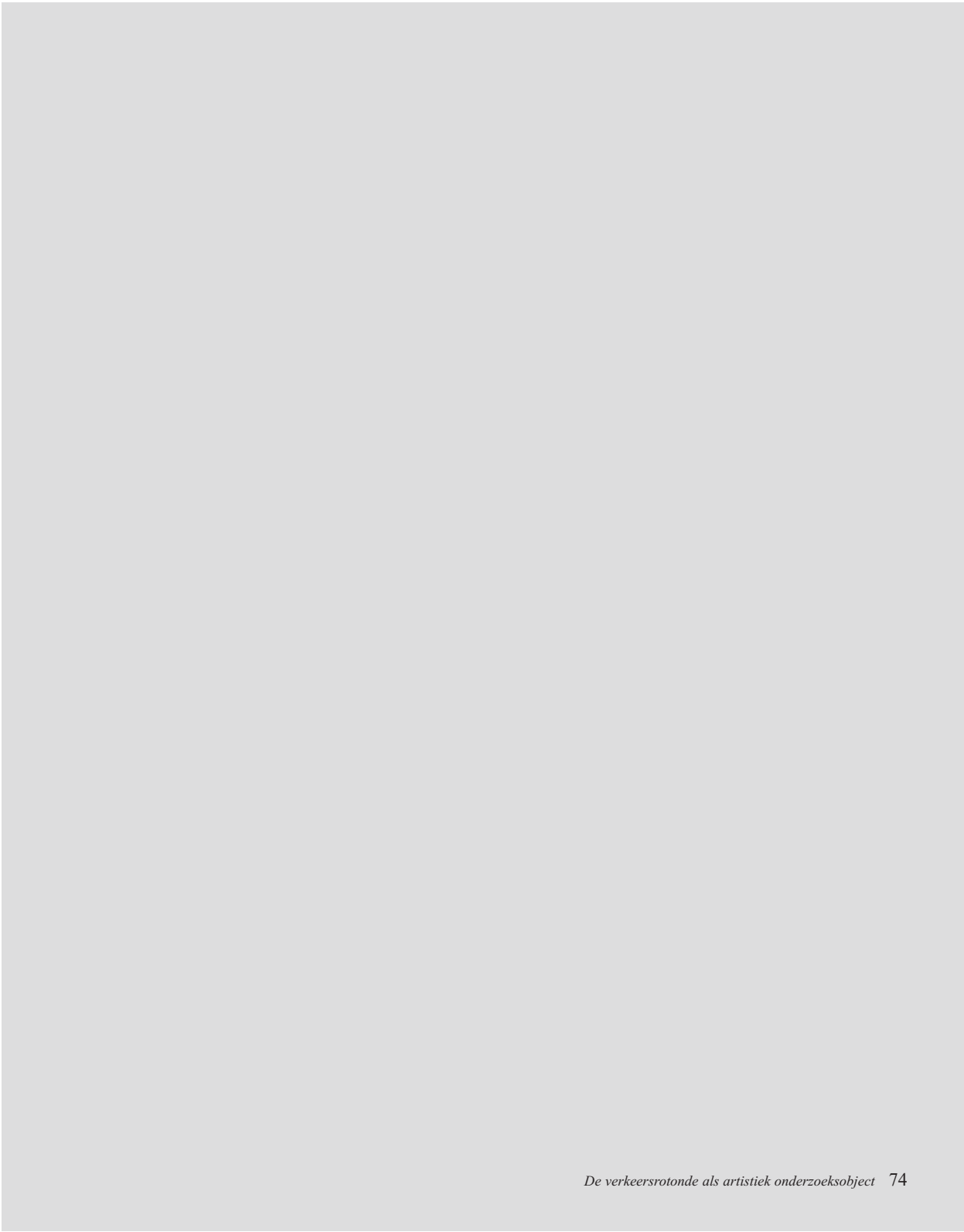
Op de bovenste tak zou een iets  
meer dan levensgrote, bijna-maar-  
toch-niet-helemaal cartoonachtige  
figuur van een gier zitten, die  
uitkijkt over het verkeer.

De titel (niet zichtbaar op het  
werk) is *Thinking of You*.

Mijn wens is dat het werk licht,  
goed zichtbaar en herkenbaar zou  
zijn, en tamelijk vandalisme-  
bestendig.

Ik stel me voor dat aan de voet  
van de sculptuur zowel doornstruiken  
als vele bloemen zouden groeien.

*Jimmie Durham*



## Jef Geys

Jef Geys reageerde op de uitnodiging van de kunstcel met een tekst, getiteld 'Rond een punt'. Hij illustreert deze aan de hand van beeldmateriaal uit zijn archief. Op de

volgende bladzijden is een selectie ontwerp-tekeningen en maquettes te zien van leerlingen van de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst in Geel.

## Rond een punt

Laat ons duidelijk zijn: het gaat hier niet over de puntstad van Rem Koolhaas maar om verkeerspunten waar te pas en te onpas 'kunstwerken' gezet worden. Dus openbare ruimte die 'vol' moet staan (liefst te begrijpen door iedereen? volks in de magerste zin van het woord).

Op het eerste gezicht lijkt de term 'openbare ruimte': open voor iedereen, toegankelijk voor het publiek. Meer en meer vervagen echter deze grenzen en moeten we ons vragen beginnen stellen. Hoe publiek is die ruimte, hoe toegankelijk is ze en onder welke voorwaarden?

Een voorbeeld in bijlage geeft min of meer een aantal antwoorden. Het is de foto van een rondpunt in Geel. De weg is denk ik van de provincie en dankzij onze betaling van de autowegenbelasting kunnen we regelmatig gebruik maken van dat rondpunt. We mogen echter niet halt houden op die weg en moeten voorrang geven aan de gebruikers die reeds op het punt aanwezig zijn. We mogen zeker niet 'te voet' van dichtbij het kunstwerk gaan bekijken.

Met onze mening over esthetica is geen rekening gehouden bij de keuze van het beeld en de kunstenaar moest de richtlijnen van zijn 'oude' werkgever strikt volgen: dit is het materiaal en we willen de firmanaam (niet die van de kunstenaar) op de ronde 'sokkel'. Zo staat op een bepaald tijdstip een publiciteitskunstwerk voor de firma op een belangrijk knooppunt.

Een stap verder gaat men rond Aarschot, waar op een verhoog reuze-grote batterijen liggen te wachten op super roze konijnen die langer kunnen lopen dan een TGV.

Als hier geen halt zal worden geroepen staat morgen de een of andere maffe president of koning zijn tanks op te stellen op die militair belangrijke punten en kunnen we weer zeggen: we wisten het niet.

Iedereen schijnt gelukkig te zijn:

- de firma krijgt bijna gratis een levenslange publiciteit
- de staat krijgt zijn markeertekens
- de burgemeester kan spreken op de opening van het punt
- de kunstenaar (ik vermoed niet of te weinig betaald) is fier

Hoe herkennen we de grenzen tussen publiek en privaat? Moeten we opnieuw beginnen nadenken over de ware inhoud en functie van de publieke ruimte? Welke invloed heeft het zakelijke op die publieke ruimte? Is er ondergrondse privatisering bezig? Is een publieke ruimte anders te benaderen in Borgerhout dan op de Avenue Louise? Publieke ruimte is niet meer 'plaatsgebonden': internet is een vorm van openbare ruimte.

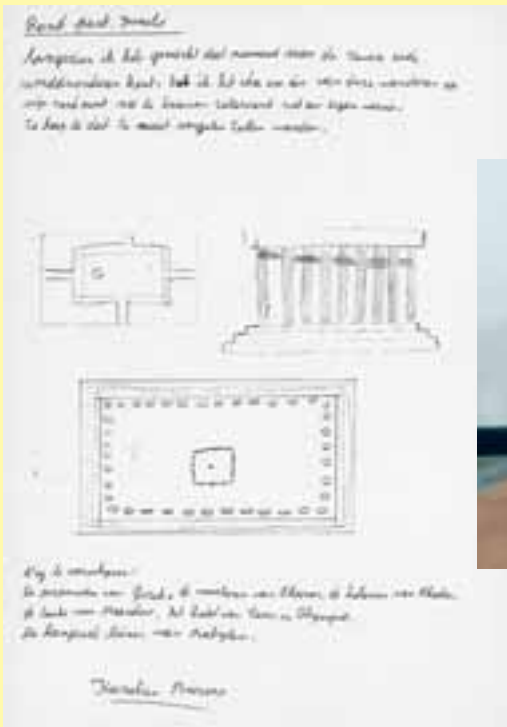
*Jef Geys, november 2005*



Tijdens het schooljaar 2005-2006 kregen leerlingen van de middelbare graad (16- tot 18-jarigen) aan de Stedelijke Academie voor Beeldende Kunst in Geel van leerkracht Inge Godelaine de opdracht 'ontwerp een rotonde met een functie'. Hieronder een selectie uit de ontwerptekeningen en maquettes van Marlies Bens, Ellen Bleys, Karolien Burms, Laurien Cauwenberg, Anke Cools, Arjan Cruysberghs, Anneleen Hannes, Valerie Janssens, Karolien Kenis, Vicky Kerckhofs, Liese Lenaerts, Veronique Sas, Sander Tilsley, Kristof Vandesinde, Evelien Vanlommel, Ruben Van Rompaey, Tuur Vanheertum, Inge Vansant, Katelijne Verachtert, Geertje Verdonck, Valerie Vos en Ans Willekens.



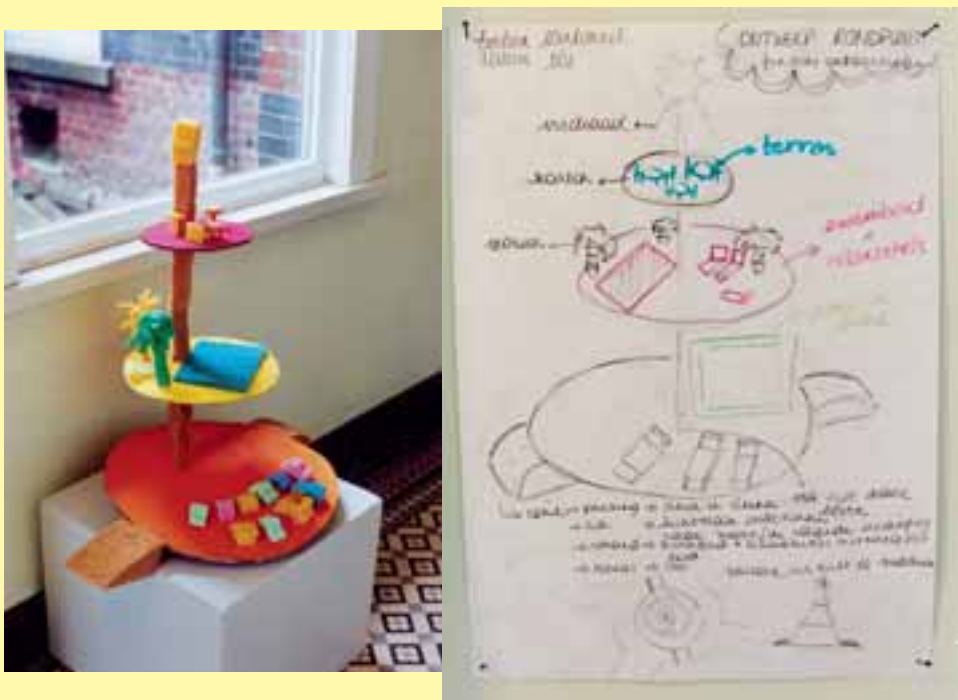
Valerie Janssens - Katelijne Verachtert



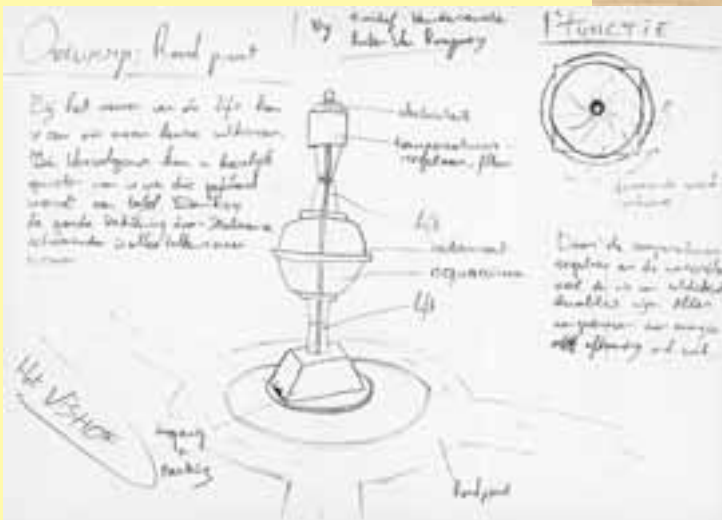
Karolien Burms



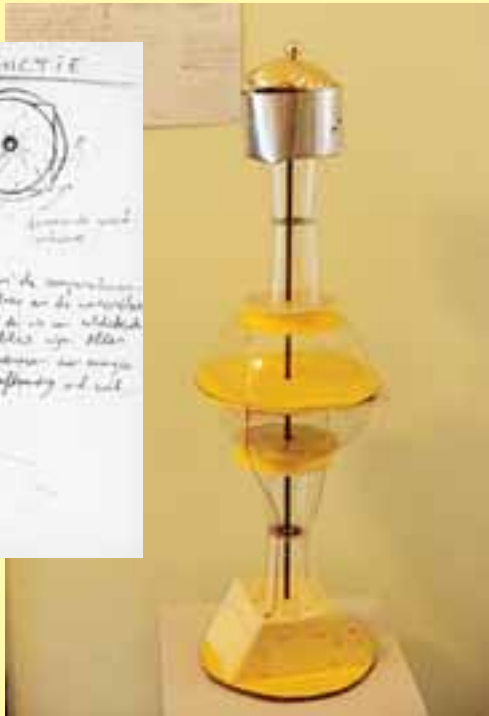
Anneleen Hannes - Ans Willekens



Evelien Vanlommel - Valerie Vos



Kristof Vandesande - Ruben Van Rompaey



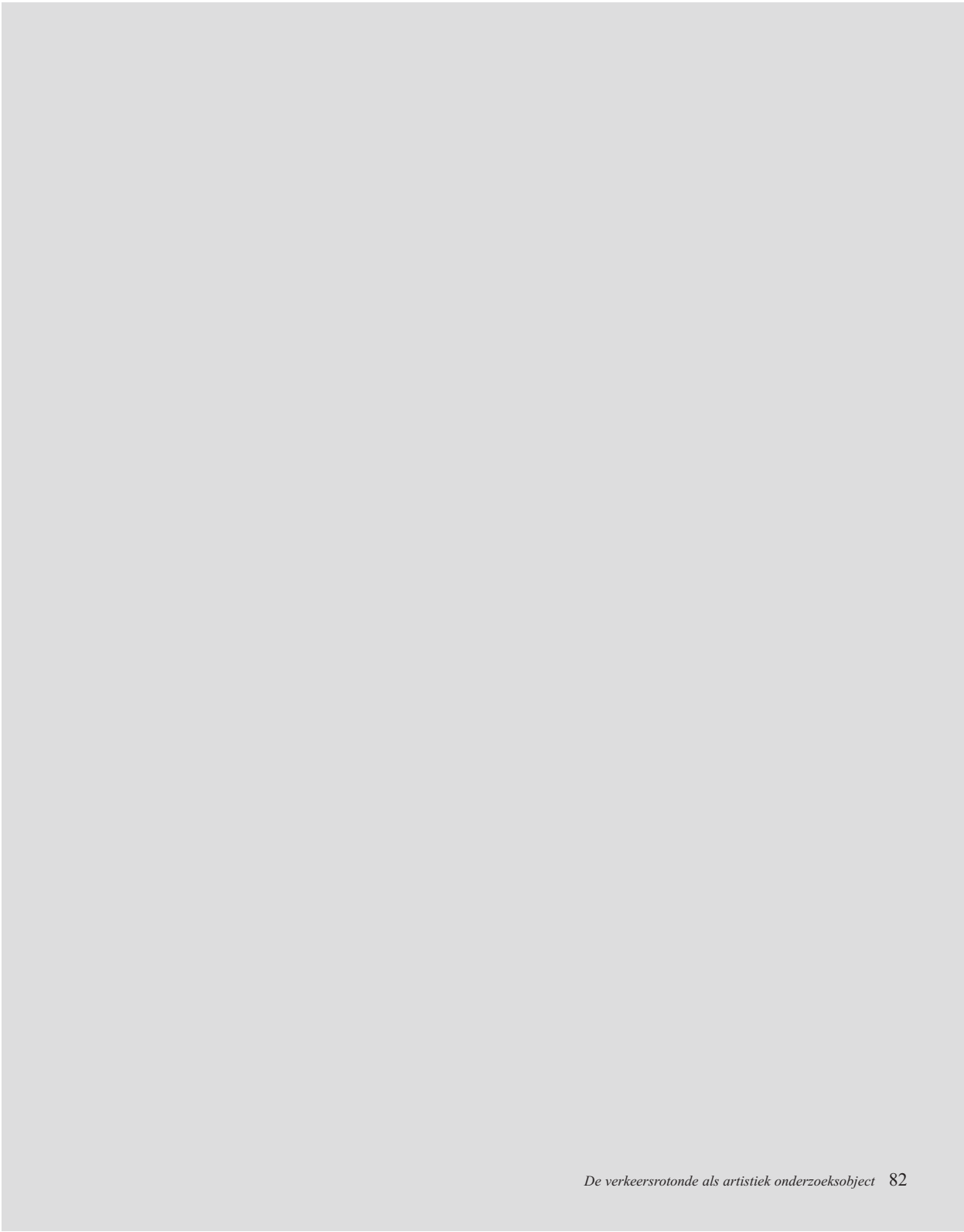
Ellen Bleys - Karolien Kenis





Vicky Kerckhofs - Inge Vansant







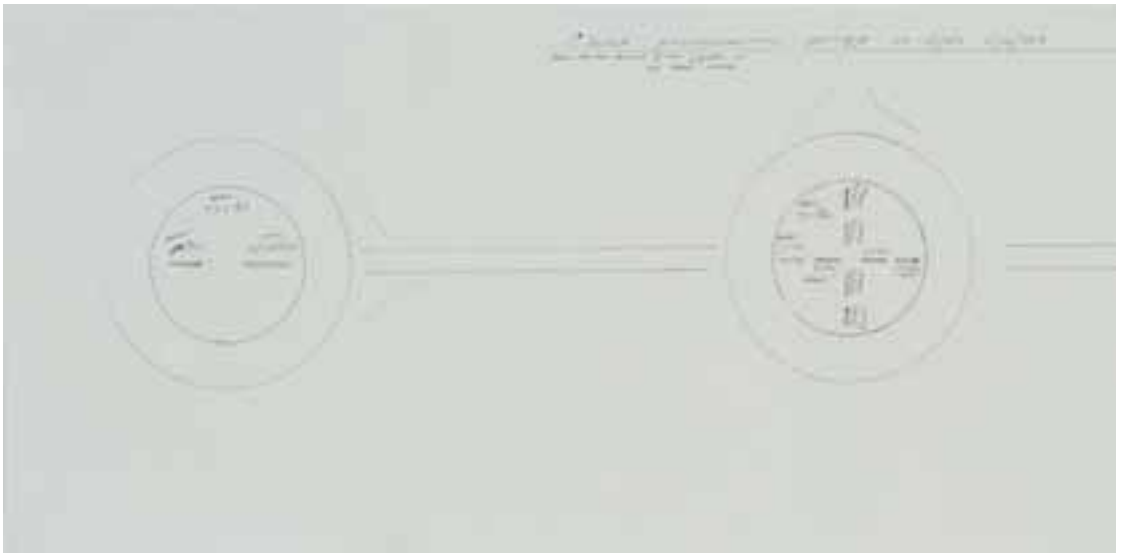
## Ilya en Emilia Kabakov

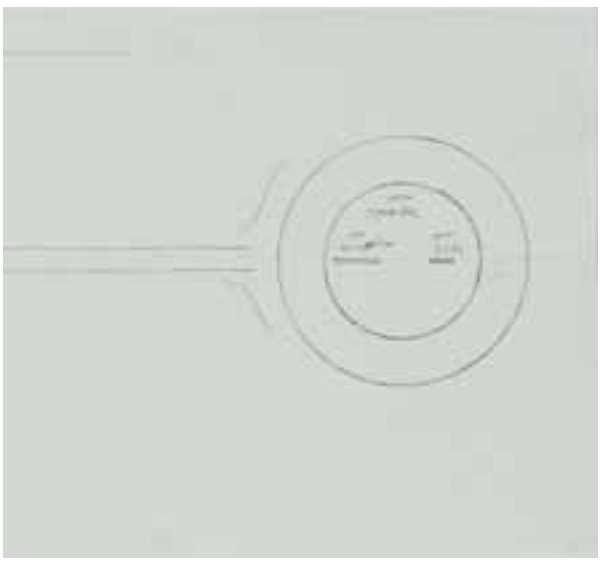
Ilya en Emilia Kabakov werkten een voorstel uit voor een concrete locatie: een reeks van drie rotondes aan de N36, een regionale verbindingsweg tussen Kortrijk en Roeselare,

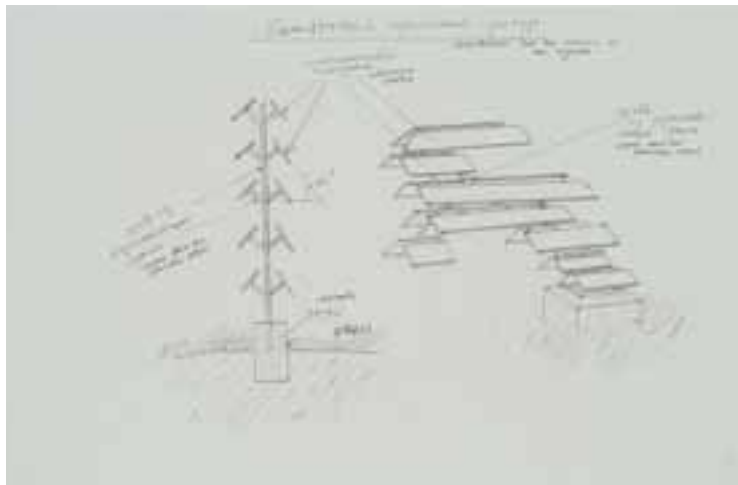
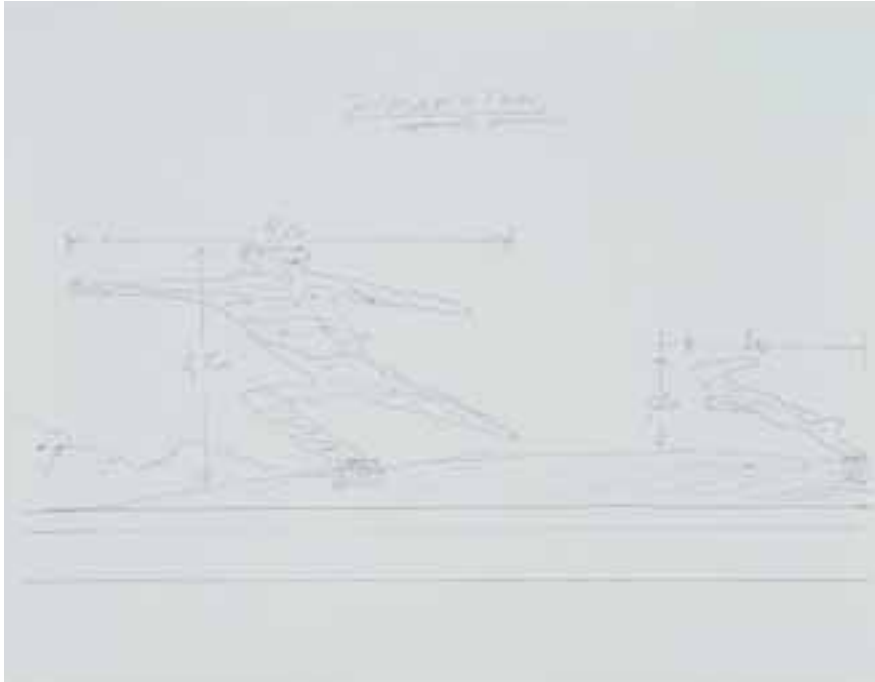
ter hoogte van Izegem. Zij bezorgden een aantal ontwerptekeningen en een geschreven toelichting annex technische beschrijving.













*Catching the Hare*

Project in de openbare ruimte

## I. Concept

Het voornaamste uitgangspunt voor dit voorstel is het feit dat de toeschouwer niet naar het werk kijkt vanuit zijn/haar gebruikelijke positie (staand of zittend) maar eraan voorbij snelt terwijl hij/zij er door het raam van de auto een glimp van opvangt. Het thema snelheid bepaalt dan ook de opzet van het hele project—het beeld van mensen die rennende hazen inhalen, nadat deze een eind met hen zijn meegelopen.

Snelheid bepaalt ook de vormen van de mensen en hazen: ze zijn opgebouwd uit parallelle segmenten, volgens lijnen die visueel samenvallen met de auto's die erlangs 'vliegen'. Het stationaire landschap dient als achtergrond voor zowel de figuren als de auto's.

Het concept heeft nog een derde belangrijk kenmerk: op dit deel van de weg rijden auto's in beide richtingen almaar rondjes. Dit bepaalt de symmetrie en de ingesloten beweging van de figuren rond een uitgerekt ovaal: de menselijke figuren op de twee tegenover elkaar geplaatste cirkels zijn identiek en kijken elkaar aan, waardoor de hele compositie een geïntegreerd geheel vormt ondanks de uitgerekte vorm.

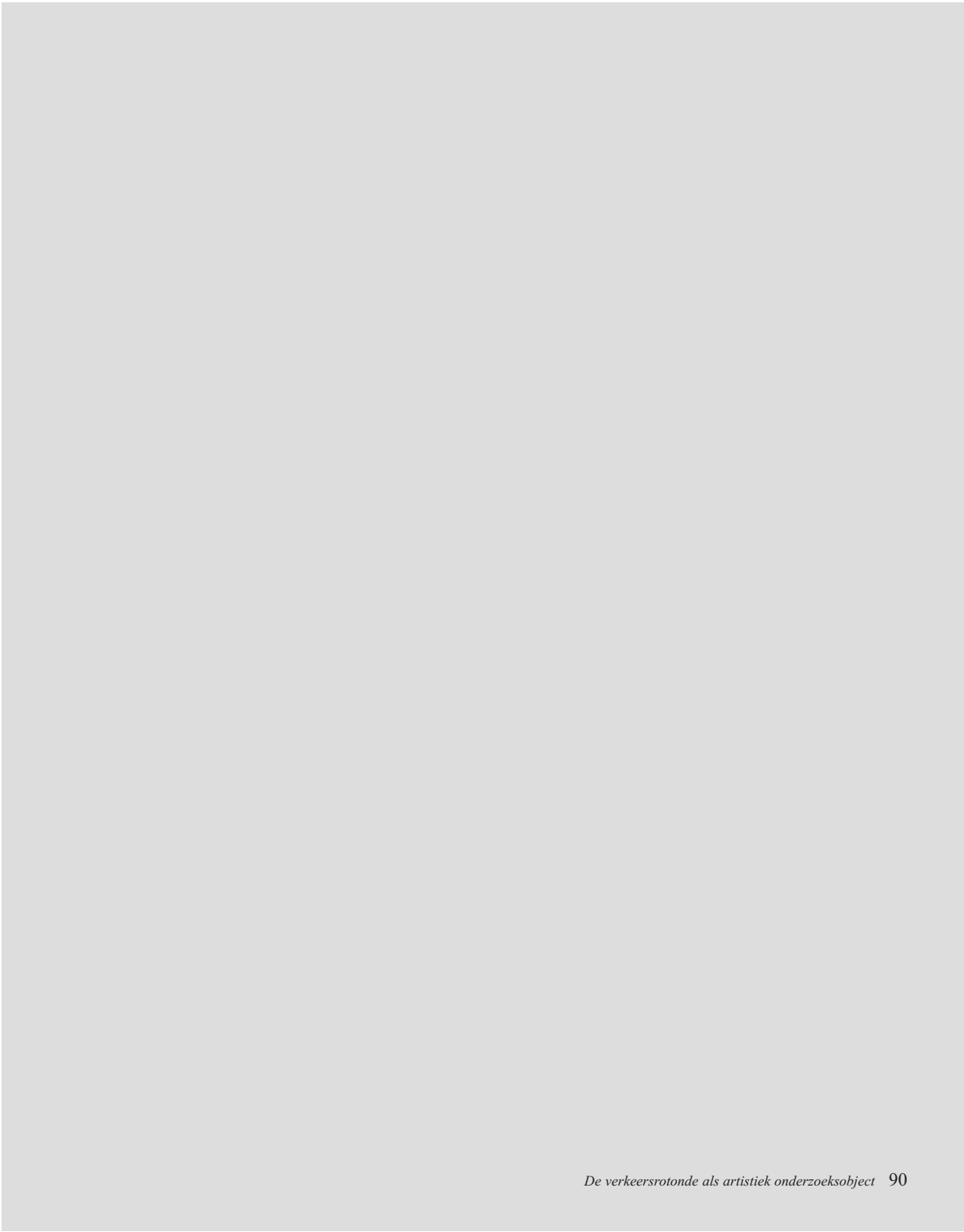
## II. Het aantal figuren in het project

Er zijn twaalf figuren in totaal: een mens en een haas in de eerste cirkel, acht hazen in de tweede cirkel en een mens en een haas in de derde cirkel.

## III. Technische uitvoering

1. De mensen- en hazenfiguren zijn gemaakt van gepolijste aluminiumplaat, aan beide zijden versterkt met stalen pijlers.
2. Elke plaat wordt geplaatst in een hoek van 60° (ten opzichte van de grond) zodat de hemel op elk ervan wordt weerspiegeld en er minder windkracht op wordt uitgeoefend.
3. De hele structuur is opgetrokken op een cementen fundering, waarvan de bovenzijde bovengronds zichtbaar is.

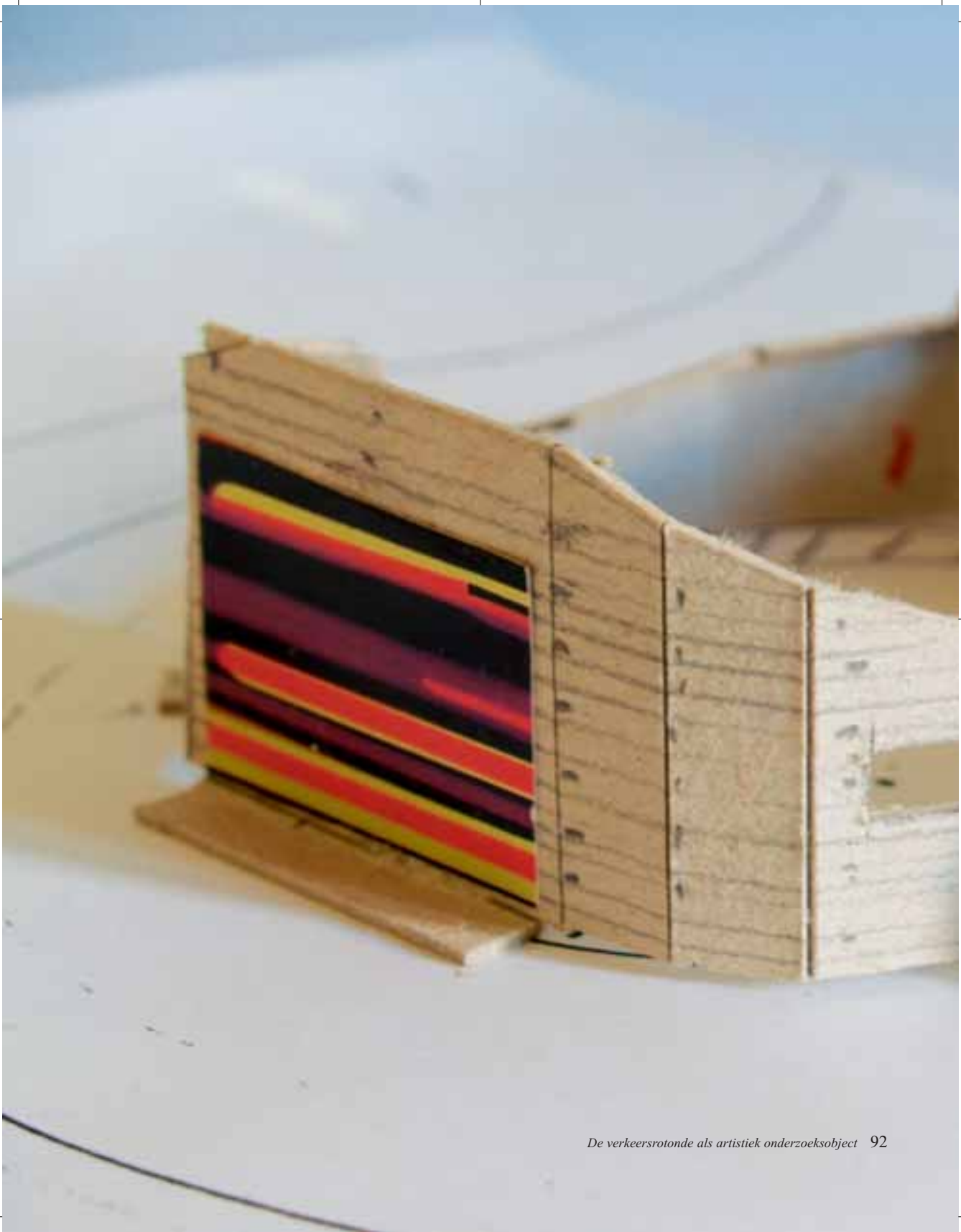
*Ilya en Emilia Kabakov*



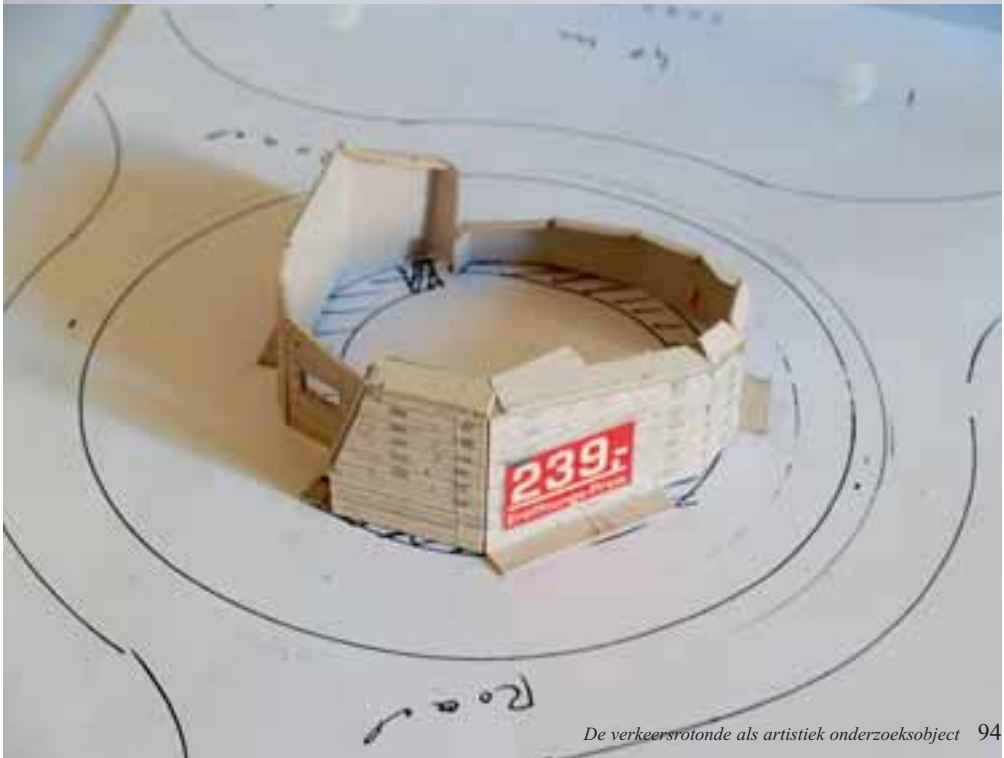
## Manfred Pernice

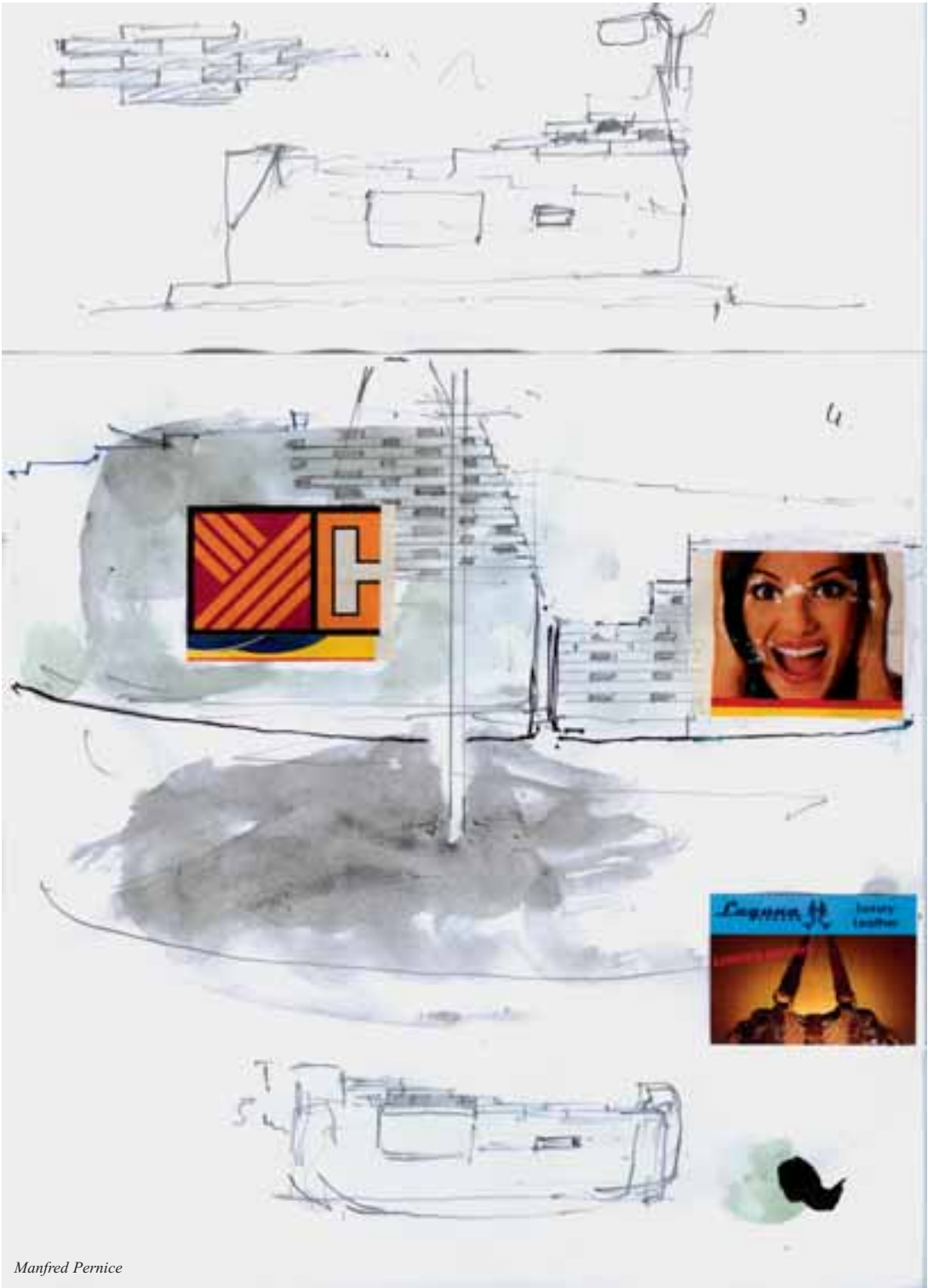
Manfred Pernice realiseerde een serie ontwerptekeningen en een schaalmodel voor een architecturale ingreep, bedoeld voor een

niet nader gespecificeerde rotonde. Bij het beeldmateriaal hoort een korte, beschrijvende tekst.









to KATRIEN LAENEN.  
Team of the architect of the Flemish Government  
Koning Albert II-laan 26 bus 9  
1000 Brussels / BELGIUM

M M.Pernice  
Berolinastr.21  
10178 Berlin, 11080f

Betr. : proposal for a sculptural/architectural work  
on a roundabout ( R O N D E L L )

"COMO" o5

description :

2 Kreissegmente - gebaut versetzt(Durchsicht) mit Beton-Stein-  
Platten - sind so zueinander gestellt, dass sie exzentrische  
Spirale bilden (ungefähr). Während ein Segment von Höhe 6m auf  
1,50 m abfällt, geschieht das Gleiche mit dem 2. kürzeren Segment.  
In die . Wände eingebaute Flächen werden als beleuchtete Leer-  
flächen, für Reklame oder/und visuell gestaltete Situationen  
benutzt (wechselhaft). oder künstlerische Arbeit.

Der Titel spricht ein Tessiner Italien-Gefühl an , das über  
die Vorstellung einer "Grand Tour"- einer Kulturreise als  
wahrscheinliches Gegenüber einer Pendler-Realität der vermuteten  
Mehrheit der passierenden Autofahrer.

" C O M O " o5



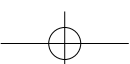
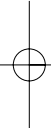
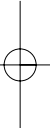
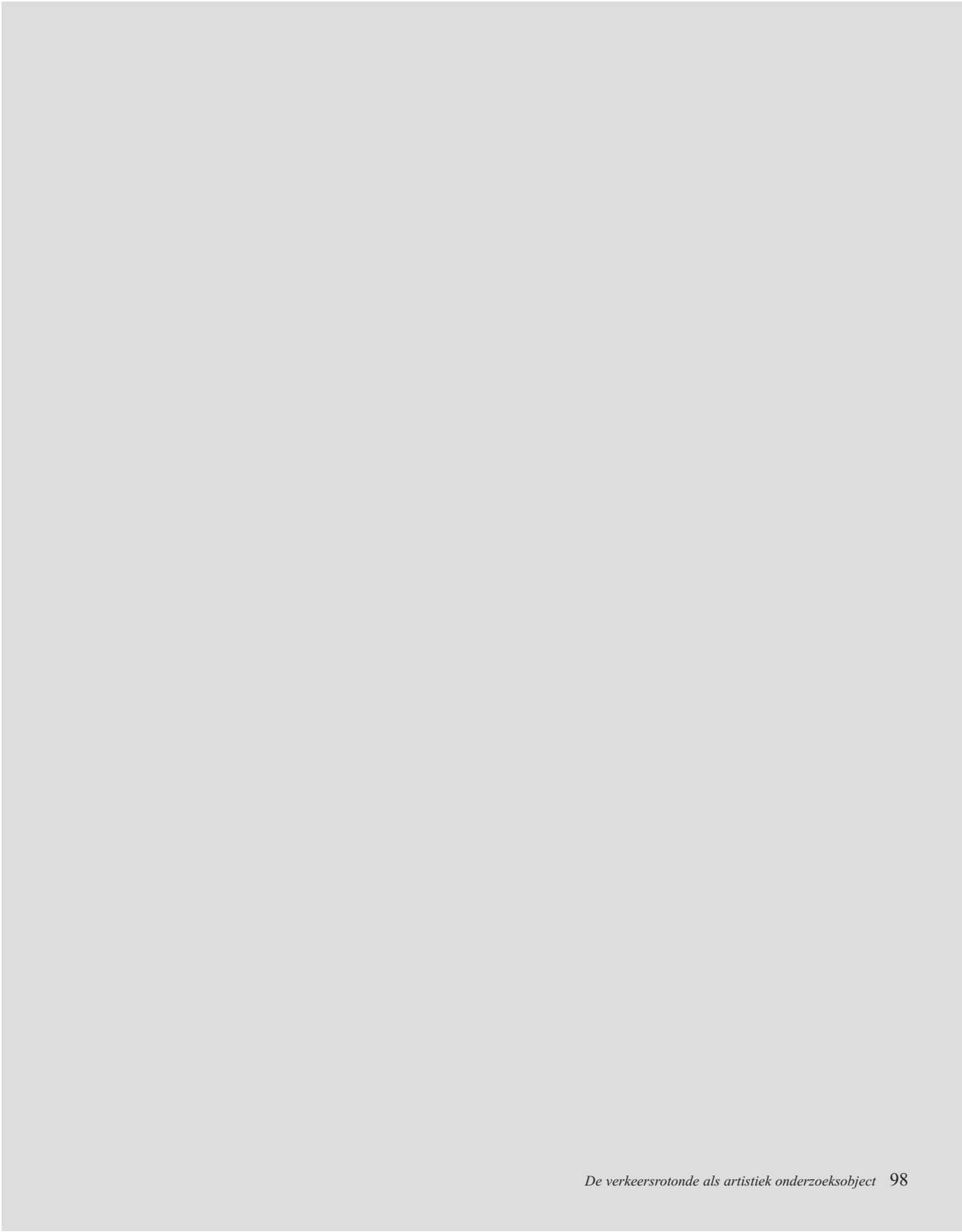
Voorstel voor een sculpturaal/  
architecturaal werk op een rotonde  
'Como' 05

Beschrijving:

Twee uit betonplaten opgetrokken cilindersegmenten worden zo ten opzichte van elkaar geplaatst dat er een doorkijk ontstaat en beide segmenten bij benadering een excentrische spiraal vormen. Het ene segment neemt in hoogte af van 6m tot 1,5m; het tweede, kortere segment eveneens, maar in tegenovergesteld richting. In de wanden zijn lege, verlichte vlakken voorzien, die kunnen worden gebruikt voor wisselende reclame en/of andere visuele communicatie of kunst.

De Italiaans klinkende titel verwijst naar de regio Ticino in Italië en hiermee naar de idee van een 'Grand Tour', een culturele trip als tegenhanger van het pendelverkeer waarin vermoedelijk het merendeel van de langsrijdende automobilisten betrokken is.

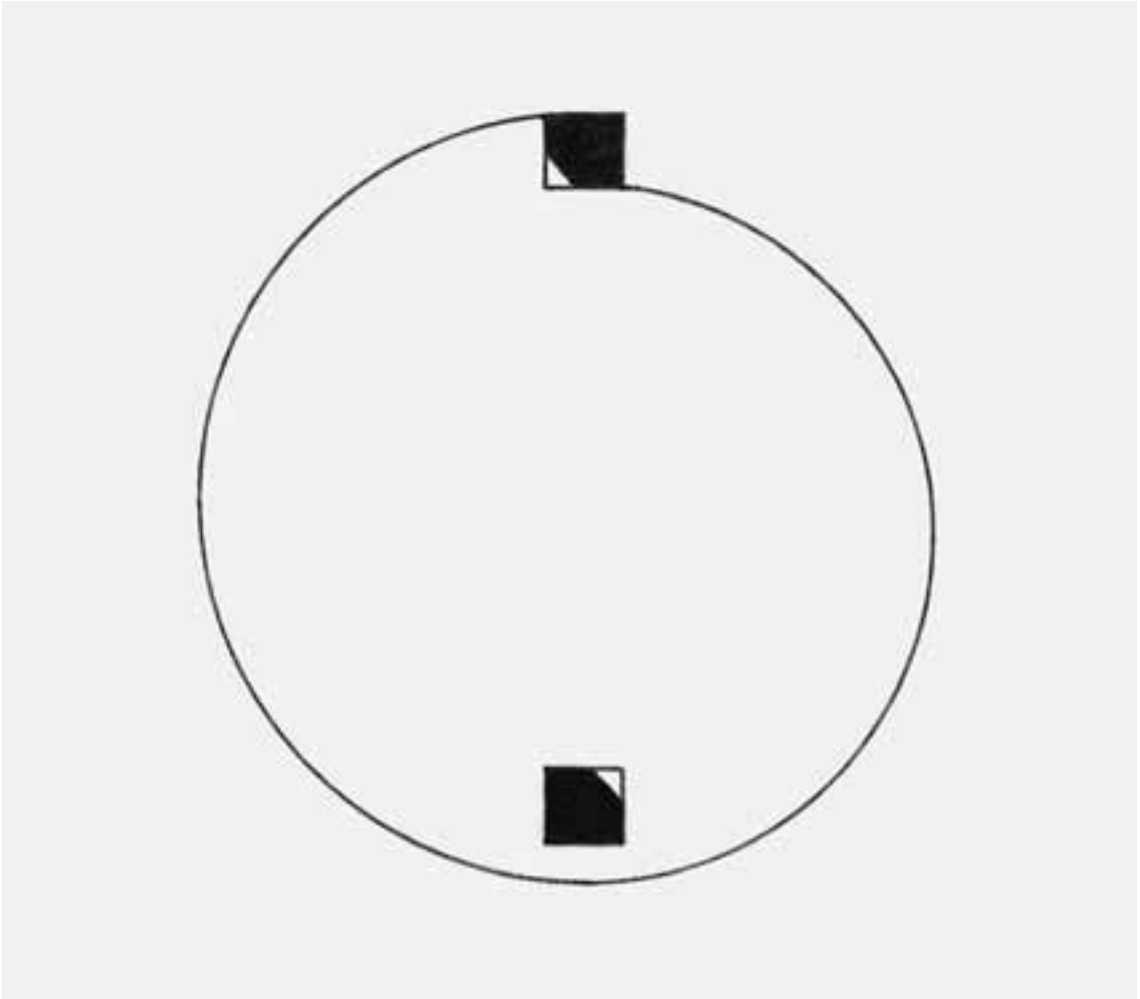
*Manfred Pernice*

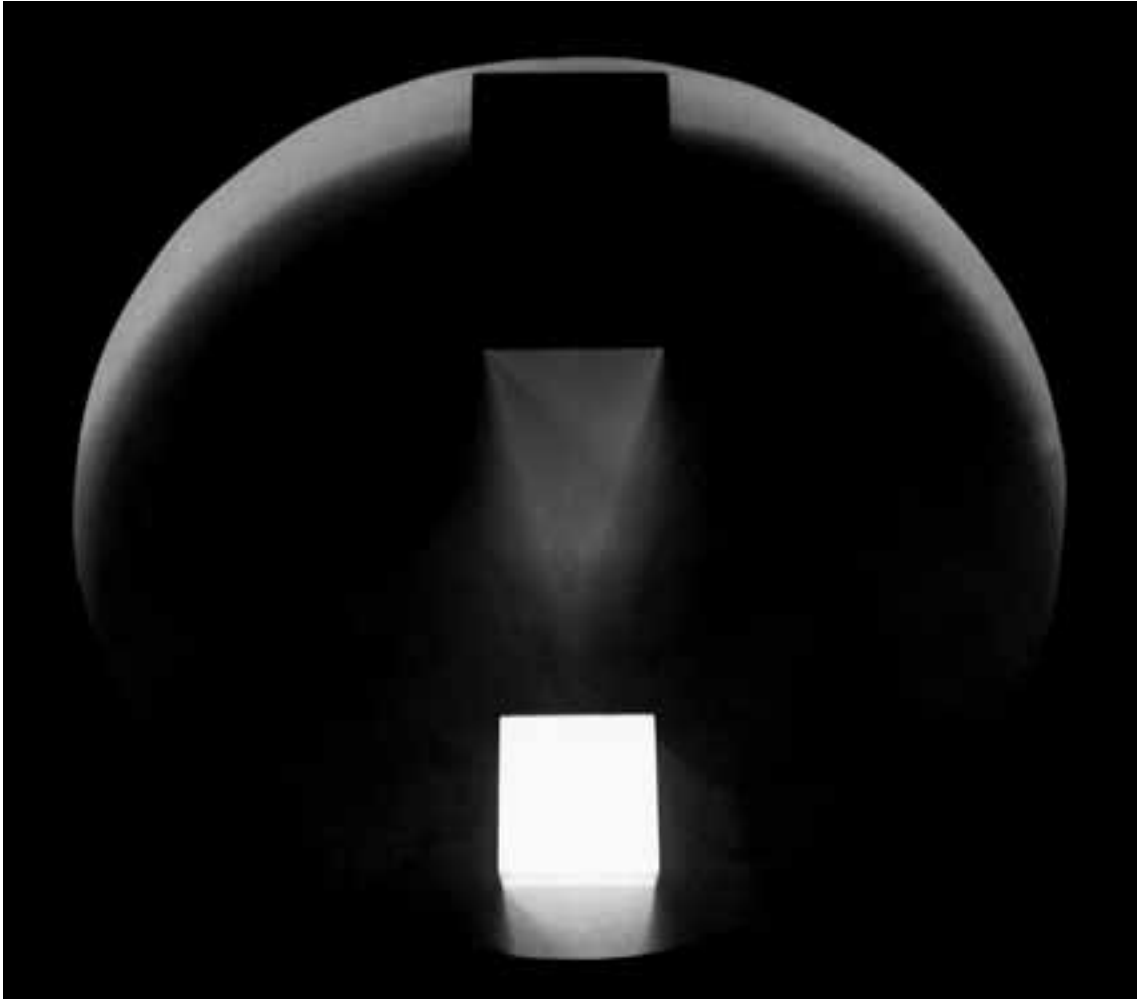


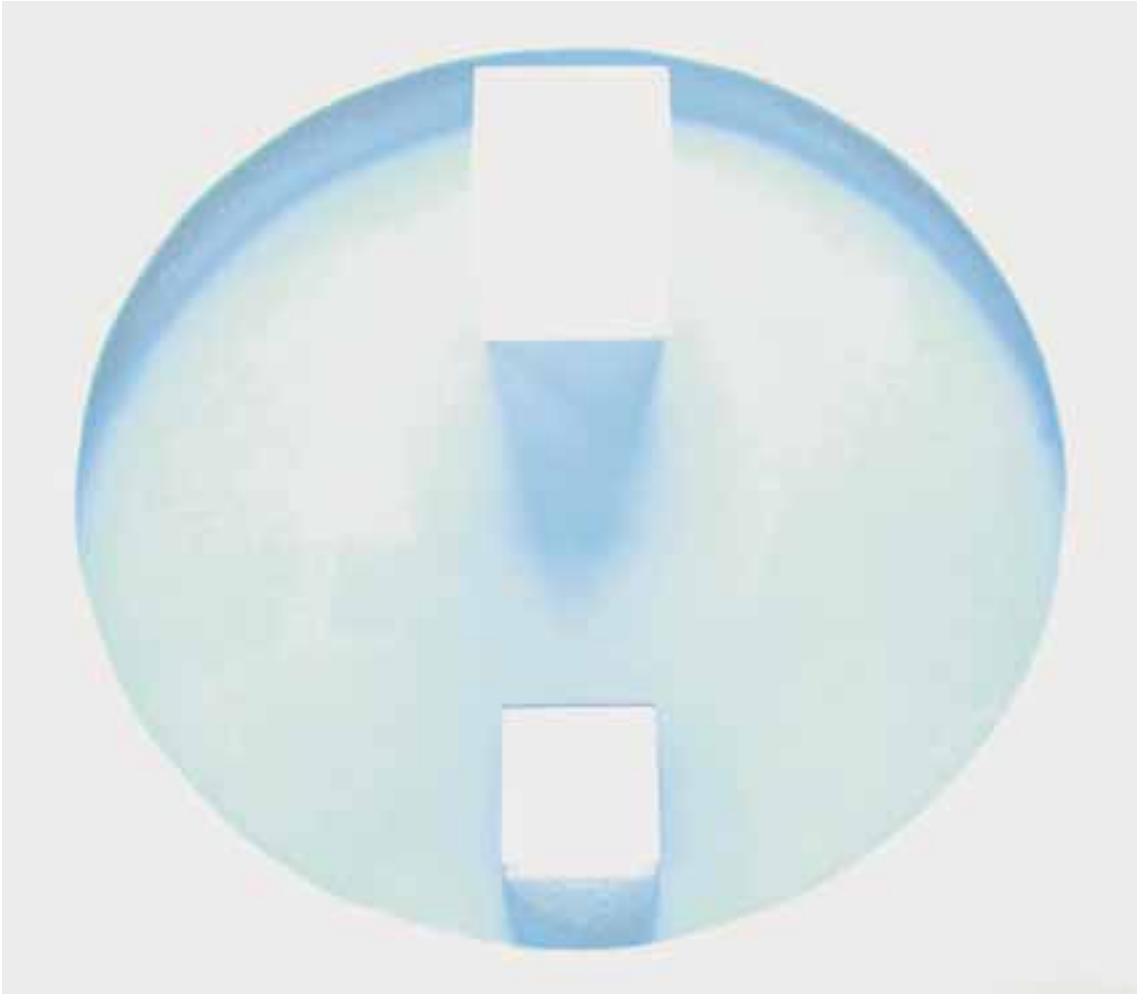
## Ettore Spalletti

Ettore Spalletti werkte enkele studies uit — een tekening (grondplan) en twee computersimulaties — voor een fontein. Hij heeft geen specifieke plek voor ogen, maar benadrukt wel dat het ontwerp bedoeld is voor een stadsplein en niet voor suburbaan gebied. Het betreft een ronde fontein in wit marmer. Het centrale gedeelte is een waterbekken. De twee vierkanten die op de plantekening te zien zijn, stellen twee kubussen voor met twee afgesneden hoeken en gekleurd met behulp van waterbestendige verf. Eén kubus

is in het bekken ondergedompeld, net onder het wateroppervlak; de andere lijkt op het wateroppervlak te rusten. Het water is lichtjes in beweging. De binnenkant van het waterbekken zou een lichtblauwe kleur kunnen krijgen. Men hoort het ruisen van het stromende water. Bij wijze van nadere toelichting bezorgde de kunstenaar nog enkele foto's van oudere werken, waar het huidige voorstel inhoudelijk en formeel bij aansluit.







### Ontwerp voor een rotonde-fontein

'*Gruppo della fonte* is de titel van een kleine tekening (21 x 29 cm) die ik in 1980 heb geëxposeerd in de Galleria Nazionale d'Arte Moderna in Rome. De titel ('Groep van de fontein') verwijst naar het adres waar ik als beginnend kunstenaar woonde. Het betrof een reeks huisjes uit het begin van de 20ste eeuw waaraan naderhand geregeld kamers waren toegevoegd, naargelang van de behoeften van de gezinnen die er woonden. Deze plek werd een weerkerend thema in mijn oeuvre, getuige een kleine fontein uit 1986 (*Fonte*, nu in het Museo d'Arte Contemporanea, Castello di Rivoli), de solotentoonstelling in 1988 in Rennes (La Criée, centre d'art contemporain) en iets later de publicatie *Gruppo della fonte*. Gevraagd naar een voorstel voor een verkeersrotonde (in vele steden die ik heb bezocht vervullen ruitersstandbeelden een soortgelijke functie), heb ik besloten naar dit motief terug te grijpen. Het werk dat ik heb bedacht—een fontein—is niet geschikt om op een verbindingsweg te worden geplaatst: het is bedoeld voor een rotonde in een stadscentrum.'

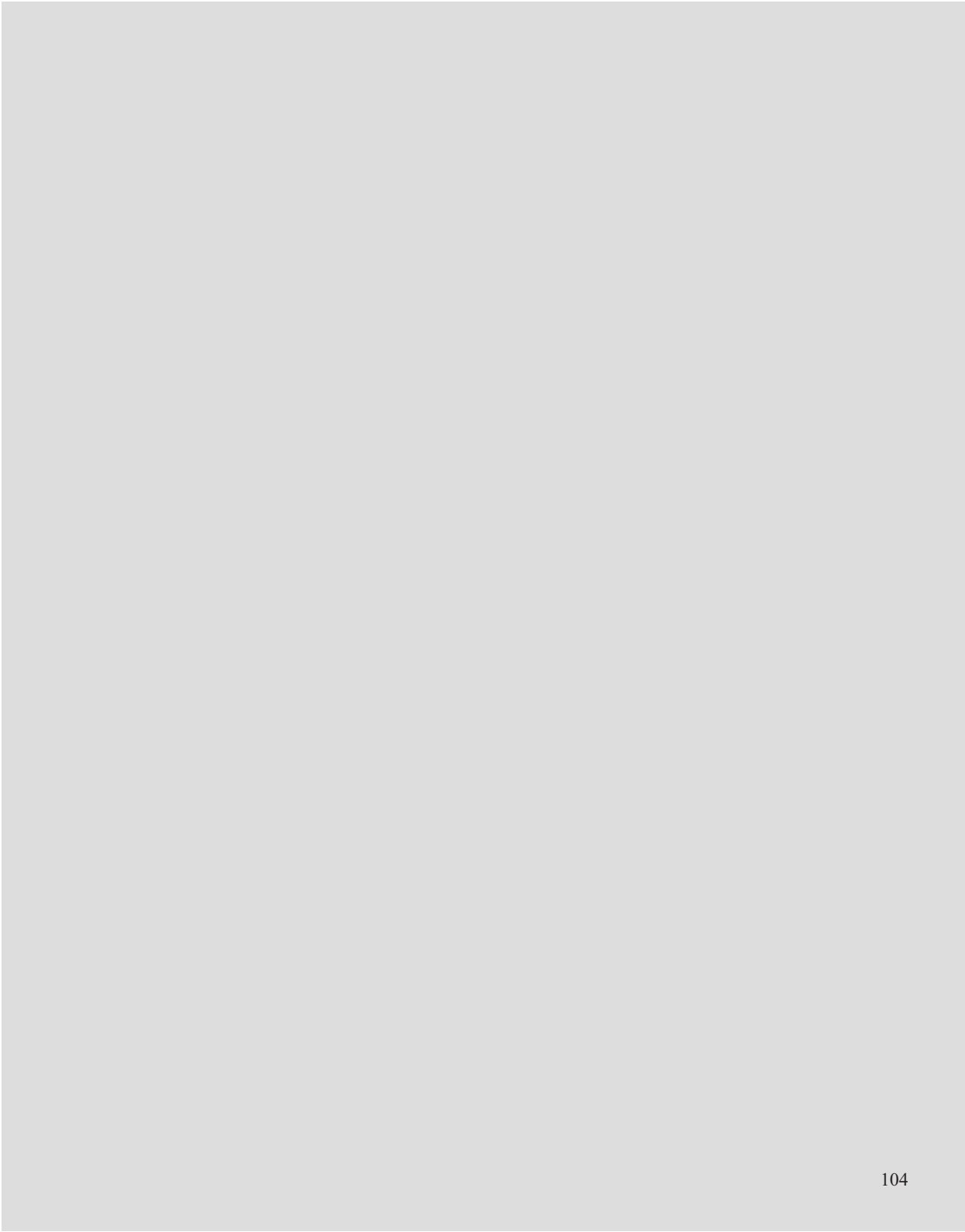
*Ettore Spalletti*



*Gruppo della fonte*, 1980



*Fonte*, 1986  
Collezione Castello di Rivoli Museo d'Arte Contemporanea, Rivoli - Torino  
(foto Paolo Pellion)





# Fremdkörper zonder lichaam

De rotonde als leegte in het landschap

## Fremdkörper zonder lichaam

De rotonde als  
leegte in het landschap

Lieven De Cauter

*ts past in wat geen barsten vertoont' – Lao Tse*

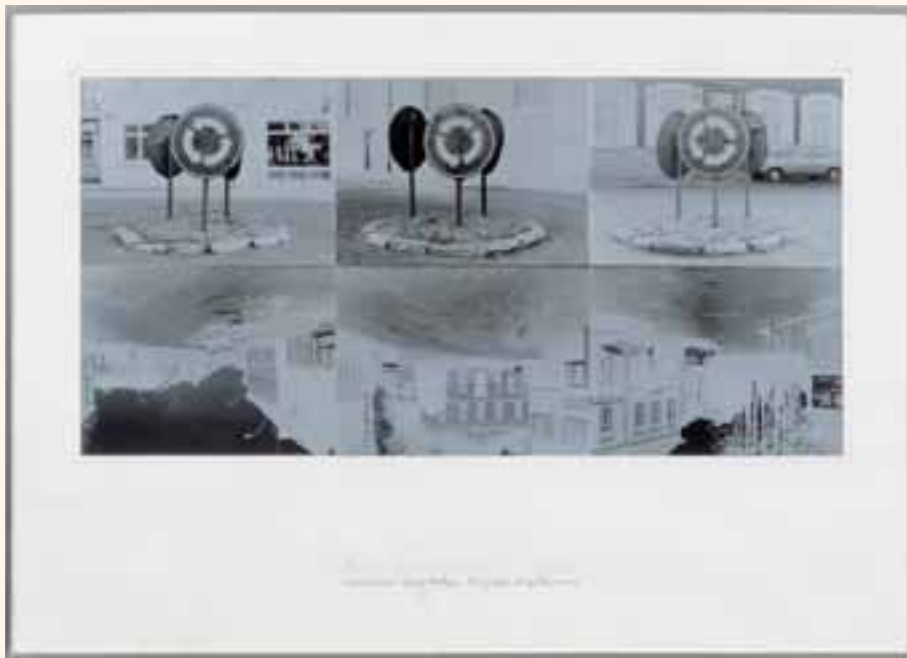
. In Vlaanderen zijn ze relatief recent aangelegd ter vervanging van het en. Maar ze blijven om zo te zeggen beeld de aardappel, die ook van elders niet goed wat ermee aan te vangen niet als urbanisten of landschaps- eurs. Want naar verluidt zijn er vooral de niet tijdig hebben geregistreerd

urbanistisch oogpunt is de rotonde te maken, vaak werkt ze als een *con van het Vlaams (architectuur)* volgt omschreven en meteen ook heel en groot aantal dorpen in Vlaanderen (*teenwegen*) die, naast hun verbindend

karakter, ook binnen de dorpskern neer wat ontwikkeling genereerden. Met de toename van het verkeer ontstond een conflict tussen deze verkeers- en verblijfs- functie. In het doortochtenconcept gaat men een duidelijke opdeling maken tussen deze verschillende types verkeersomgeving door een overgangsgebied tussen beide in te schuiven waarin de verkeersdeelnemer de kans krijgt te anticiperen



Danny Matthys, *Sint-Martens-Latem*, 1974



Danny Matthys, *Laarne Centrum*, 1973

# Fremdkörper zonder lichaam

## De rotonde als leegte in het landschap

*‘Alleen het niets past in wat geen barsten vertoont’ – Lao Tse*

### [I]

Rotondes zijn *Fremdkörper* in ons landschap. In Vlaanderen zijn ze relatief recent in voege gekomen en worden ze nog steeds aangelegd ter vervanging van het oude kruispunt met (of zonder) verkeerslichten. Maar ze blijven om zo te zeggen ‘cultuurvreemd’, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de aardappel, die ook van elders komt, maar allang is ingeburgerd. We weten niet goed wat ermee aan te vangen en hoe ermee om te gaan; niet als overheid, niet als urbanisten of landschaps-architecten en zelfs, zo blijkt, niet als chauffeurs. Want naar verluidt zijn er vooral ’s nachts nogal wat bestuurders die een rotonde niet tijdig hebben geregistreerd en er gewoon overheen rijden.

Nochtans is dat niet de bedoeling: vanuit urbanistisch oogpunt is de rotonde ingevoerd om het verkeer vloeiend en veilig te maken, vaak werkt ze als een drempel, of zelfs een poort. In *Het kleine Lexicon van het Vlaams (Architectuur-) Landschap* wordt het begrip ‘doortocht’ als volgt omschreven en meteen ook heel precies de plaats bepaald van de rotonde: ‘Een groot aantal dorpen in Vlaanderen ontwikkelde zich rond verkeersaders (vaak *steenwegen*) die, naast hun verbindend karakter, ook binnen de dorpskern heel wat ontwikkeling genereerden. Met de toename van het verkeer ontstond een conflict tussen deze verkeers- en verblijfs-functie. In het doortochtenconcept gaat men een duidelijke opdeling maken tussen deze verschillende types verkeersomgeving door een overgangsgebied tussen beide in te schuiven waarin de verkeersdeelnemer de kans krijgt te anticiperen

op het gewenste verkeersgedrag. De aankleding van de omgeving met allerhande *groen*, verlichting, *straatmeubilair* en kleurrijke betegeling moet de gewinning aan een nieuw verkeersregime bevorderen. Het sluitstuk in deze operatie is een ‘poort’, vaak een *rotonde* met bijpassend kunstwerk. Wie door de poort komt, dient zich aan de geldende regels in de gemeente te houden. De passant betaalt dan wel geen tol meer, maar de gemeente behoudt zich het recht voor te bepalen onder welke voorwaarden men op bezoek mag komen. (*verkeersdrempel*)<sup>1</sup>

De opkomst van de rotonde past in de suburbanisatie van het Vlaamse landschap. In de bebouwde kom betekende het aanleggen van een rotonde een kaalslag: een rotonde werd vaak een gat in het (voor)stedelijk weefsel. Die logica van de kaalslag is ook nog voelbaar aan de rotondes *in the middle of nowhere*. De rotonde is een leegte. Een eeuwige tabula rasa, een uitgewist kleitablet waarop men geen betekenisvolle boodschap meer kan schrijven, omdat alle schrijven te laat komt. Als vreemde leegtes accentueren de rotondes de lichte aliënatie die van het verkavelde, volgestouwde, moegetergde naoorlogse Vlaamse landschap uitgaat. *Fremdkörper* zonder lichaam zijn het.

Dat besef van de vervreemding vinden we heel vroeg terug in een reeks van Danny Matthys. Reeds in de jaren 1970 registreert Matthys koel maar met lede ogen de opkomende betutteling van de ruimte door tal van inperkingen, afbakening en begrenzingen, onder andere met behulp van rotondes. In een aantal snapshots (die deel uitmaken van een schier eindeloze reeks registraties) legt hij die onzichtbare, onooglijke ramp vast.

## [II]

Zijn rotondes een probleem — kunst biedt voor een keer de oplossing: de monumenten die meestal bij lokale kunstenaars worden besteld, zijn in eerste en laatste instantie instrumenten om de rotonde zichtbaarheid te geven, of om de poortfunctie te markeren. Daarover heerst een grote consensus: ‘De concessieverlenende overheden — zowel op lokaal als gewestelijk niveau — willen met deze opdrachten vooral de verkeersveiligheid bevorderen en gaan er van uit dat een in het oog

1. Lieven De Cauter en OSA (ed.), *Het kleine Lexicon van het Vlaams (Architectuur-)Landschap*, Desingel, 2002.  
Dit lemma is ondertekend NM (Nancy Meysmans).

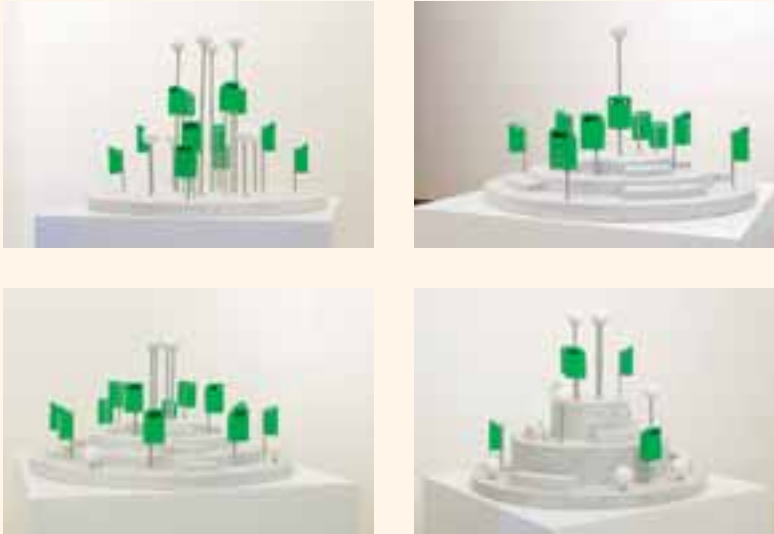
springend “kunstwerk” de automobilisten tot meer voorzichtigheid zal aanmanen.<sup>2</sup> Het woord kunstwerk staat hier tussen aanhalingstekens, en terecht. Het betekent hier in feite infrastructuur, want het gaat om een functioneel object dat de zichtbaarheid en dus de verkeersveiligheid moet verbeteren. In het jargon van urbanisten heten infrastructuren immers ook kunstwerken. Laten we daarover een specialist aan het woord. ‘Kunstwerk: term uit de burgerlijke bouwkunde waarmee ieder toebehoren van een weg wordt bestempeld dat geen deel uitmaakt van de standaardsectie. Kan dus zowel slaan op bruggen, viaducten, tunnels, onderdoorgangen, berm, ronde punten, specifieke wijzen van afwatering, greppels of grachten, enz. Absoluut niet te verwarren met het “kunstwerk” dat product is van een artistieke activiteit. In Vlaanderen hebben beide betekenissen spijtig genoeg zelden of nooit iets gemeen.’<sup>3</sup> En toch zou men kunnen beweren dat juist op de rotonde beide betekenissen samenvallen: het kunstwerk wordt infrastructuur (namelijk een object dat de verkeersveiligheid bevordert) en de infrastructuur is een kunstwerk. Al is het meer dan eens op de bedoelde ongelukkige, onesthetische manier. Kunst functioneert op een rotonde als een monumentaal accent maar ook en vooral als een baken, als signaal, zo je wil als ‘verkeersteken’: het moet het onzichtbare zichtbaar maken, hier niet op een diepzinnige, metafysische wijze maar op een banale, fysieke manier. Het kunstwerk is hier bijna deel geworden van de verzameling ‘bruggen en wegen’: een poortconstructie. Reden genoeg om de rotonde met grote ogen te bekijken en als een vreemd specimen onder de loep te nemen: hier werkt kunst als oplossing voor een verkeersprobleem. Stel je voor. Het heeft al meteen iets van een farce.

Kunst op rotondes. We zien het meer en meer gebeuren, met lede ogen, wenkbrauwenfronsend of gewoon schouderophalend. Als het al geen totale onverschilligheid is, tot en met de non-perceptie. ‘Ronde punten’ zijn geen punt. Ons landschap is toch verknoeid, denkt iedereen, ook meestal onbewust. Dus: wat kunnen ons rotondes schelen? Wie ligt daar nu wakker van? Lege rotondes raken ons inderdaad niet, maar rotondes met artistieke draken wel. De esthetie in ons wordt er altijd diep bedroefd van en ‘de mensen’ worden bevestigd in hun vooroordeel dat moderne kunst veel weg heeft van uit zijn voegen gebarsten, chaotische loodgieterij. Op rotondes staat kunst op een eiland, op een soort carrousel. Te kijk. Verweesd.

2. Zie de formulering van de kunstopdracht voor een rotonde door de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester.

3. Lieven De Cauter en OSA (ed.), *Het kleine Lexicon van*

*het Vlaams (Architectuur-)Landschap*, Desingel, 2002. Ondertekend door MS (Marcel Smets).



Koen Theys, *Composition Publique I, III, IV, V* (maquettes), 2001 (foto's Johan Luyckx)

Hoe komt dat toch? Wat is de oorzaak van deze tragikomische mislukking? Het eerste antwoord klinkt intussen bijna als een gemeenplaats: moderne of hedendaagse kunst in de openbare ruimte is meestal problematisch. Waarom? Simpel gesteld: omdat kunst haar 'animale esthetiek' (een term van Duchamp) heeft afgevoerd en zo de taal om decoratief en/of monumentaal te zijn, verloren heeft. Sprekende standbeelden of monumenten worden niet meer gemaakt, er is geen taal meer voor: het ruitersstandbeeld, het borstbeeld, de allegorische beeldengroep hebben afgedaan. De beeldtaal om collectieve, vaak ideologische inhoud uit te drukken, te symboliseren, te belichamen, is niet meer. De leegte van de rotonde kan dus moeilijk met kunst worden opgevuld omdat hedendaagse kunst nu eenmaal geen positieve boodschap meer kan brengen, geen verzoenende monumenten meer kan of wil maken, zonder in kitsch te vervallen.

Ook grote kunstenaars glijden uit over de bananenschil van de banaliteit die rotondes zijn. Daarenboven: hedendaagse kunst is essentieel ironisch, haar geliefkoosde tactiek is die van de vervreemding. Die ironie en die vervreemding zijn uiteraard niet van die aard om de vervreemding die van de rotonde als 'fremdkörper zonder lichaam' uitgaat, op te heffen. Monumenten zijn helend (ideologisch), hedendaagse kunst is daarom (en dat sinds de snor van Duchamp) antimonumen-

taal. Het beste wat intelligente kunstwerken kunnen doen, is deze ironie en deze vervreemding van de rotonde weerkaatsen, er ‘iets mee doen’.

Er is een soort paradox ontstaan. Enerzijds wordt ons landschap, onze stedelijke en voorstedelijke openbare ruimte gevuld met straatmeubilair allerhande, wat wordt aangevoeld als visuele pollutie: een woekering van verkeersborden, reclameborden, bus- en tramhaltes, signalisatie, toeristische wegwijzers, zitbanken, bloembakken, enzovoort. Anderzijds is er de gapende, problematische leegte van de rotonde. Koen Theys heeft de oplossing gevonden: in een concept dat hij ooit uitwerkte voor de gemeente Beersel, brengt hij al dat straatmeubilair als het ware tot een bos samen en zet dit als een vreemde sculptuur te kijk. Een schitterend, ironisch voorstel, waarvan de uitvoering door de gemeente is uitgesteld tot de *calendas graecas*, wellicht omdat het de vervreemding van ons landschap op een ironische manier terugkaatst; en dus geen oplossing biedt (voor een verkeerstechnisch probleem van zichtbaarheid), geen soelaas brengt (de troost van de schoonheid) en geen zingeving aandraagt (de diepzinnigheid van kunst). Zijn voorstel problematiseert zowel de rotonde als ons overbemeubelde landschap.

### [III]

Naar verluidt worden in het buitenland, met name in Nederland, ook al rotondes opnieuw afgeschaft, uit verkeerstechnische overwegingen. Uiteindelijk zou het onbewaakte kruispunt, waar elke automobilist ‘geresponsabiliseerd’ wordt, het veiligste zijn. Einde van de rotonde? Lopen we in Vlaanderen zoals gebruikelijk achter op een trend? Misschien. Maar zelfs als we aannemen dat ze veiliger zijn dan kruispunten, met of zonder verkeerslichten, dan nog zijn en blijven rotondes pijnpunten. Vooral vanuit ‘esthetisch oogpunt’, zal ik maar zeggen.

In de modelprojecten of voorstellen, die in opdracht van de kunstcel van de Vlaamse Bouwmeester door een aantal gerenommeerde kunstenaars zijn uitgewerkt of geformuleerd, is een hele scala van benaderingswijzen te herkennen. De acht kunstenaars zijn tot erg uiteenlopende, misschien zelfs tegengestelde oplossingen gekomen.

Ilya en Emilia Kabakov gaan de artistieke uitdaging met open vizier aan en trachten een poëtische visie te geven op de perceptie in beweging. Als dit project wordt gerealiseerd, en dat ziet ernaar uit, zal men vanuit de wagen silhouetten zien

van reusachtige hazen en lopende mannen. Een waagstuk omdat het een voor de hand liggende oplossing is: ergens in Noord-Frankrijk, nabij Rijsel, is een lopende mannenfiguur van opgestapelde gesneden glasplaten te zien, die heel flink beweging weergeeft, maar daarom nog geen grote kunst is. Misschien kunnen kunstenaars als de Kabakovs zo'n opdracht wél tot een goed einde brengen. Ongetwijfeld zinspelen de Russische ironische poëten op de figuur van de haas als schichtig, opgejaagd dier: ook de mens is opgejaagd in de 'hyperkinetiek van de totale mobilisering' (zoals Sloterdijk onze conditie in *Eurotaoismus* omschrijft).

Lili Dujourie gaat de uitdaging eveneens op een ongecompliceerde manier aan. Ook zij wil een poëtisch monument maken. Zij weet dat rotondes leegte uitstralen en wil de rotonde redden, en wel een heel concrete rotonde in Izegem. De eenvoud van haar project maakt het tijdloos maar ook 'posthistorisch', in die zin dat de oeroude tekens die zij inzet (de 'vier elementen') geen symboliek schragen, maar alleen nog voor zichzelf staan. Alle betekenis is eruit weggerot, opgebrand, weggevoerd, vervluchtigd. Toch is haar project wellicht zeer efficiënt, en kan het een geslaagde toepassing worden van een oude truc uit de landschapsarchitectuur: waterpartijen werken altijd. Aan de waterkant (en dat mag dan een plas of een bassin zijn) komt een mens tot rust, heerst er een sfeer van vredigheid en vakantie.

Ook Ettore Spalletti maakt een eerder traditioneel monument, een fontein die verwijst naar de plek waar hij zijn eerste atelier had. Hij wil de fontein in een stedelijke context laten functioneren. Ze zou niet misstaan in het park van een Engels circus. In welke versie dan ook Spalletti's voorstel weet het juiste en moeilijke midden te treffen tussen pure vorm en symbolische inhoud, de lichtheid van design en de *gravitas* van kunst: dit is poëzie. Dit soort monumenten zou de desolate rotondes, misschien, kunnen redden.

Manfred Pernices project, twee cirkelvormige af- en oplopende muren die half in elkaar haken, lijkt aan te sluiten bij de expressionistische architectuur. Het is een object dat tegelijk gebouw en sculptuur is (en daarom ook in zekere zin geen van beide), zoals hij zelf aangeeft: '*proposal for a sculptural/architectural work on a roundabout*'. De muren zijn voorzien van verlichte billboards voor reclame, die een soort van stedelijkheid suggereren. De rotonde kan zo kiosk worden. De kracht van dit ontwerp, hoewel dat niet helemaal uit de maquette en de schetsen valt af te leiden, zou wel eens hierin gelegen kunnen zijn dat het van de rotonde een soort van mini-stad maakt, een complexe, hoekige spiraal die de densiteit van stedelijkheid en de onoverzichtelijkheid van haar architectuur suggereert.



Jimmie Durham legt in zijn korte nota de vinger op de wond: ‘Is the purpose of public art to “beautify”, to decorate the city? If that is true in any sense at all then we should admit that it is a failure.’ Wat in de 19de eeuw nog vanzelfsprekend was, lukt nu niet meer, kan nu niet meer, en mag nu niet meer. Hij heeft een punt: ‘We need public art that has neither monumentality nor the vanity of the artist.’ Zo is het. Maar hoe doe je dat? Is zijn ironische voorstel de redding? Misschien. Het zou een vrolijke noot zijn in ons verhakkelde landschap, dat zeker.

John Bocks drive-in sushibar vertrekt bewust van de niet erg realistische premisse dat een rotonde toegankelijk kan worden: hij maakt er een stopplaats van voor onderweg. Misschien moeten we dit basisidee niet te snel afwijzen, want de idee van het Engelse *circus*, een *roundabout* met plein of park in het midden, wérkt. Ook in Brussel zijn er zo een paar, bijvoorbeeld op de Eeuwfeestlaan en, bekender nog, op de Rogierlaan. Urbanistisch gaat het hier echter om een andere typologie: wat de charme uitmaakt van het Engelse *circus*, is dat de hele rooilijn meedoet en de huizen van meet af aan in een cirkelvorm worden gebouwd. Bock is echter geen urbanist van Engelse snit, maar een subversieveling: hij maakt een extreem scatologische versie van het wegrestaurant. Kunst die ons met de neus op de bio-politieke realiteit van het heden drukt en die terugkeert naar de oude fascinatie van de avant-garde voor het scatologische: van Duchamps chocolademolen (het onderstel van het *Grote glas*), over Manzoni’s *Merda d’artista* tot Delvoyes *Cloaca*. Stront blijft de ideale grondstof voor schandaalkunst.

Het antropologische kijken van Francis Alÿs steekt hier scherp tegen af. Zijn voorstel vertrekt van de Zuid-Amerikaanse gewoonte om kleine rouwmonumenten, straat-epitaafjes, te maken voor verkeersslachtoffers. Deze producten van volkscultuur inspireerden hem om de leegte van de rotonde te accentueren met een *memento mori*. Misschien een van de meest kritisch-poëtische voorstellen: tegelijk een aanklacht tegen de overvloed aan verkeersdoden en een oproep om van de extraverte en extravagante dodencultus van Zuid-Amerika te leren.

Jef Geys ten slotte kiest resoluut voor de tautologie van het niets. Hij maakt zich boos over het gebrek aan kwaliteit van de obligate openbare kunst en vooral over de gewoonte om de publieke ruimte te misbruiken voor gesponsorde kunst, die in feite publiciteit is voor de betalende firma. Die rotondes leeg laten is voor hem de oplossing. Deze grote weigering is weliswaar perfect verdedigbaar maar komt niet tegemoet aan de vraag: de zichtbaarheid is daarmee niet gebaat. Dus, hoewel ze aantrekkelijk lijkt, is de leegte geen oplossing. Grote monumentale bomen (elke

rotonde zijn eik of zijn treurwilg, knotwilg, beuk) zullen ook wel het nadeel hebben van onderhoud en veiligheid, maar ik zou die optie toch laten onderzoeken en het lijkt me een goed idee om er driftig mee te experimenteren.

Een mogelijke oplossing, als er al een oplossing bestaat voor de problemen van de rotonde (van verkeersveiligheid tot esthetica en terug), zou zijn om de rotonde als geheel te behandelen. Niet alleen de leegte in het midden, maar de hele ruimtelijke omgeving van het punt zou in de projecten moeten worden meegenomen. In die zin is de rotonde in eerste en laatste instantie een probleem van (landschaps) architectuur. De rotonde kan alleen als geheel benaderd worden. En geen van de kunstenaars doet dat. Of dat aan de formulering van de opdracht ligt dan wel aan de kunstenaars zelf, valt moeilijk uit te maken. Als de leegte in het midden van de rotonde het enige punt is waar de kunstenaar kan of mag ingrijpen, dan kan die ingreep nooit *site specific* zijn en zal slechts een ander *fremdkörper*, dat om het even waar zou kunnen staan, worden toegevoegd aan de leegte van de rotonde als *fremdkörper*. *Het kleine Lexicon van het Vlaams (Architectuur-)Landschap* krijgt het laatste woord. Bij rotondes staat er: zie rond punt; en bij rond punt: zie rotonde. Het afwezige lemma geeft perfect weer wat er te zeggen is over rotondes. De ironie van rotondes is dat er blijkbaar alleen maar ironisch kan mee worden omgesprongen; en dat die ironie zich op de banaliteit van de rotondes te pletter loopt. Van verkeersveiligheid tot esthetica *en terug*.

De Europeanen leven al minstens zo'n duizend jaar in een cultuurlandschap. Elke fase van die cultuur krijgt het landschap dat het verdient. Het woekerende straatmeubilair, de Boomse steenweg en de meeste andere steenwegen, de lintbebouwing, de verkavelingsmanie, de noodarchitectuur van de meubelboulevards en industrieparken die als paddestoelen uit de grond schieten en blijven uit de grond schieten, de fermettes, de afrasteringen en de mausoleumgazonnetjes met coniferen, vtm als digitale badplaats, *en de rotondes* — dat is het landschap dat wij verdienen. Als ik naar ons landschap kijk, het onderga, dan moet ik aan Heideggers term *Seinsgeschick* denken: een gezonden noodlot, een toestand van het zijn die zich aan ons en in ons openbaart. De rotondes zijn niet meer dan de kers op de taart, een banale schakel in een onontkoombare keten: onze fatale, (post)historische onmacht om nog vorm en betekenis te geven aan onze omgeving.

wegprofiel en randbebouwing. De rotonde vindt alleen aansluiting bij haar gelijken. Ze hoort thuis in een assortiment van andere vers-trooide objecten: garages, showrooms en grote, blinde, commerciële dozen. Door haar gedaante verwijst ze als het ware automatisch naar de periferie en de suburb. Dat er voor het lokale wegennet in de nevelstad Vlaanderen dankbaar gebruik van wordt gemaakt, hoeft ons dus niet te verwonderen.

## De kunst van het coherente landschap

### Een nabeschouwing

Marcel Smets  
Vlaams Bouwmeester

ze wegebouwers willen de rotonde en bijbehorende natuurlijke band tussen is, zoeken zij naar een herstellen. Het idee dat ht begrijpelijk, maar niet kunst een vulgaire vorm t publicitaire tekenwaar- n veredelde wegwijzer of ent op de locatie door in agse leefomgeving ken- . Koen Theys heeft deze ronie aangekaart. In zijn alomtegenwoordige woe- in diverse varianten tot k gezet.

ikel. Het kunstwerk moet beletten dat die, wegmij- lt. Als dat gevaar is afge- ezet, wordt de blik noch- ruiker ziet de rotonde en ijn ooghoeken en die zij- otie. De wijze waarop de een centraal opgestelde gedramatiseerde signaal let ideale observatiepunt auto afremt en de roton- t ogenblik verwerft, dient in de gaten te houden en

met om te instaan op de rotonde te observeren. Het risico is dus reëel dat een opvallend kunstwerk de verkeersveiligheid eerder schaadt dan bevordert.

Van kunst in de openbare ruimte is in elk geval geen sprake. Door zijn plaatsing in het midden van rondcirkelend autoverkeer is het middeneiland van de rotonde immers per definitie ontoegankelijk. Het wordt op die manier van de publieke ruimte afgesloten en

---

---

## *De kunst van het coherente landschap*

De proliferatie van rotondes past perfect in de suburbanisatie die grote delen van West-Europa in haar greep houdt. Net zoals de benzinestations, ketenwinkels, bedrijvenparken, toonzalen, opslagruimten en kantoorcomplexen, lijken ze overal op elkaar, steeds meer van hetzelfde. Ze komen systematisch in de plaats van de klassieke kruispunten, maar ruilen daarbij de initiële betekenis van de plek in voor de generieke plaatsloosheid van het object. De kruising definieert inderdaad de plek. In de hiërogliefen staat ze symbool voor de stad. In de volkswijsheid *'komt men elkaar tegen, op het kruispunt der wegen'*. Het kruispunt sticht dus betekenis. Het legt een positie vast en fungeert voor de reiziger als een merkpunt op het wegtraject. Het creëert een hoek en produceert een ontmoetingspunt, dat vanuit alle richtingen zichtbaar is. Het kruispunt construeert dus steeds een soort van centrum, dat zich, door zijn aanhechting aan de weg, als vanzelfsprekend in het landschap inschrijft.

De rotonde daarentegen heeft niets vanzelfsprekends. Ze is aan het begin van de 20ste eeuw door Hénard uitgevonden om de afwikkeling van de op een kruispunt aankomende verkeersstromen te versnellen. Zoals andere modernistische dispositieven is ze in principe overal aanwendbaar. Ze stelt de weggebruiker in staat om de dode tijden weg te werken die bij verkeerslichten voorkomen telkens wanneer de fase verandert of er zich geen kruisend verkeer aandient. De efficiëntie van de rotonde verhoogt dus bij discontinue verkeersstromen. De stelselmatige toepassing ervan in onze perifere uitzaaiingsgebieden is dan ook in zekere mate logisch. Die regelmatige aanwending in karakterloze straatontwikkelingen draagt onwillekeurig bij tot de evidente associatie met plaatsloosheid, die hun verschijning vandaag kenmerkt. Het 'rond punt' heeft zich immers losgemaakt van zijn omgevende context. Het past niet in een weefselstructuur, waar zijn vorm leidt tot gaten in het raster en tot overtollige ruimten tussen

---

wegprofiel en randbebouwing. De rotonde vindt alleen aansluiting bij haar gelijken. Ze hoort thuis in een assortiment van andere verstrooide objecten: garages, showrooms en grote, blinde, commerciële dozen. Door haar gedaante verwijst ze als het ware automatisch naar de periferie en de suburb. Dat er voor het lokale wegennet in de nevelstad Vlaanderen dankbaar gebruik van wordt gemaakt, hoeft ons dus niet te verwonderen.

Men kan dan ook goed begrijpen dat onze wegenbouwers willen verhelpen aan het generieke karakter van de rotonde en bijbehorende gebouwde omgevingen. Aangezien de natuurlijke band tussen weg, bebouwing en landschap verbroken is, zoeken zij naar een kunstmatig middel om die identiteit alsnog te herstellen. Het idee dat kunst daarvoor zou kunnen dienen, is wellicht begrijpelijk, maar niet echt doordacht. Op die manier kent men aan kunst een vulgaire vorm van doelmatigheid toe die haar reduceert tot publicitaire tekenwaarde. Het kunstwerk op de rotonde wordt een veredelde wegwijzer of reclamebord. Het maakt de automobilist attent op de locatie door in de wildgroei van tekens die onze hedendaagse leefomgeving kenmerkt, nog een ander teken toe te voegen. Koen Theys heeft deze obsessie van de signalisatie met passende ironie aangekaart. In zijn visie (zie de afbeeldingen p.110) wordt de alomtegenwoordige woeking van wegwijzers en straatmeubilair in diverse varianten tot een onthutsend sculpturaal spektakel te kijk gezet.

Kunst wordt letterlijk herleid tot een obstakel. Het kunstwerk moet de aandacht van de bestuurder trekken en beletten dat die, wegmijmerend, gewoon over het middeneiland rijdt. Als dat gevaar is afgewend en de omcirkelende beweging is ingezet, wordt de blik nochtans van het kunstwerk afgeleid. De weggebruiker ziet de rotonde en wat er zich op bevindt nog slechts vanuit zijn ooghoeken en die zijdelingse waarneming vertroebelt de perceptie. De wijze waarop de gezichtsrelatie geconstrueerd wordt met een centraal opgestelde kunstcreatie, is dus hoogst inadequaat. Het gedramatiseerde signaal werkt alleen van op een zekere afstand. Het ideale observatiepunt valt samen met het moment waarop men de auto afremt en de rotonde oprijdt. Maar het overzicht dat men op dat ogenblik verwerft, dient natuurlijk om het links aankomend verkeer in de gaten te houden en niet om de installatie op de rotonde te observeren. Het risico is dus reëel dat een opvallend kunstwerk de verkeersveiligheid eerder schaadt dan bevordert.

Van kunst in de openbare ruimte is in elk geval geen sprake. Door zijn plaatsing in het midden van rondcirkelend autoverkeer is het middeneiland van de rotonde immers per definitie ontoegankelijk. Het wordt op die manier van de publieke ruimte afgesloten en

---

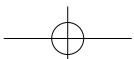
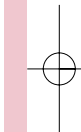
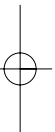
herleid tot een zwart gat. Elke kunstopdracht voor een rotonde krijgt daardoor een paradoxaal karakter. Als overheidsopdracht heeft ze tot doel om bij te dragen tot de kwaliteitsverhoging van de openbare sfeer. Maar om die ambitie waar te maken, kiest men precies voor een locatie die door haar constitutie uit de publieke ruimte is gelicht. Alsof men het bord waarop men de verkoop van een weide aankondigt, wegstopt achter de enige begroeiing die dat weiland telt. Of men alvorens een haas te schieten, zou wachten tot hij in zijn pijp verdwijnt. Die dubbelzinnigheid van iets te kijk te stellen waar men niet bij geraakt, van publieke ruimte die er geen is, bepaalt de essentiële conditie van het 'rond punt'. Ze creëert een wezenlijke tegenstrijdigheid, waar ook de kunstenaars die door de kunstcel voor een onderzoeksopdracht werden uitgenodigd, mee worstelen.

Enkele van de hier gedocumenteerde antwoorden houden zich aan de ruimte van het 'gat'. Ze onderstrepen zijn fundamenteel isolement door er een symbolische, tijdloze inrichting aan te geven: een spiegel voor de wolken (Dujourie), een fontein in de stad (Spalletti). Anderen spelen met de dubbelzinnigheid. Ze buiten de ambivalentie van de in het oog springende onbereikbaarheid uit: de complexe spiraal van Pernice die billboard wordt en de omringende stedelijkheid daarmee doet oplichten, het scatologisch eethuis van Bock, die het middeneiland toegankelijk maakt maar de bezoekers voor alle passerende toeschouwers te kijk zet. Durham gokt eerder op de ironie: op zijn monumentaal vervormde dode boom is een aasgier neergestreken... Geys klaagt de anomalie misschien het scherpst aan: vanuit de vraagstelling naar de betekenis van een publieke ruimte die door 'gesponsorde' kunst in feite voor privégebruik wordt toegeëigend, kiest hij bewust voor de leegte. Publieke kunst moet zich volgens hem van het middeneiland kunnen bevrijden. Eigenlijk is dat ook de stelling van zowel Francis Alÿs als de Kabakovs: hun keuze voor de naïeve inplanting van gefingeerde rouwmonumenten langs de weg of voor hazen en mensenfiguren die van het ene weguiteinde naar het andere rennen, ontsnapt inderdaad aan de enge begrenzing van de rotonde. Bij Alÿs krijgt deze laatste iets gratis en toevalligs. De primitieve rouwkapel is zichtbaar niet opgericht om de rotonde als bijzondere vorm in het wegprofiel te onderlijnen, maar om een onopzettelijk voorval te gedenken. De geometrie van het 'rond punt' verandert zo in een bijkomstigheid die volledig ondergeschikt is aan het werkelijke drama van het gewone leven. Kabakovs schichtige gestalten die elkaar nahollen anderzijds, vertolken het leidmotief van de beweging. Ze geven betekenis aan de afzonderlijke rotondes op het traject in Izegem, door ze onderdeel te maken van een geïntegreerde, kinetische waarneming, en ze door die ruimtelijke samenhang opnieuw op het openbare domein te betrekken.

---

In haar geheel heeft deze kunstopdracht dus inderdaad gewerkt als experiment. Ze heeft gewezen op de onmogelijkheid van de opgave. Of beter, op de onmogelijkheid om de opgave binnen de gebruikelijke limieten een zinnig antwoord te geven. Het 'rond punt' blijft een vreemd lichaam. Zijn generieke eigenschappen overwegen zolang geen duurzame relatie is opgebouwd met de omgeving waarin het is geland. Wanneer dat wel gebeurt, dan ebt de verzelfstandigde figuur weg in een ruimer landschappelijk geheel. De rotonde wordt als het ware onzichtbaar. Men kan ze niet meer onderscheiden omdat ze als bouwsteen fungeert voor een nieuw ruimtelijk verband.

Elke zinnige oplossing voor de ruimtelijke inrichting van een rotonde moet bijgevolg de vraag naar het ontwerp van de centrale leegte overstijgen en de rotonde integreren in de globale aanleg van het landschap en de bebouwing eromheen. Kunst wordt deel van zijn onmogelijke context door die context te veranderen in een coherent landschap.





indringende en in de hoogste mate absurde kunst. Hiervoor bouwt Bock met de grootste aandacht decors, hij ontwerpt kostuums en accessoires, schrijft teksten, werkt samen met acteurs en filmmakers, en grijpt met andere woorden alles aan wat zijn creatieve instinct kan voeden, in een poging om de wereld

## De kunstenaars

te Hannover (2000), MoMA te New York (2001) en het ICA in Londen (2004). In 2006 was hij met de 'theatrale Aktion' *Medusa* te gast bij de Berlijnse Staatsoper.

UL

### Lili Dujourie

°1941 in Roeselare,

leeft en werkt in Lovendegem (België)

Het oeuvre van de Belgische kunstenaars Lili Dujourie is niet tot één medium of discipline te herleiden en vertoont een zeer grote meele diversiteit. Ze debuteerde in de jaren 60 met werken opgebouwd uit metalen platen en stangen, die aansluiten bij het minimalisme. Deze periode werd afgesloten met *erikaans Imperialisme* (1972, maar pas voor het eerst uitgevoerd in 1979), een werk waarin verschillende versies bestaan en dat lijkt te wazelen tussen sculptuur en schilderkunst: een ijzeren plaat leunt tegen een muur; de muur is beschilderd in een felle kleur, behalve het gedeelte achter de plaat. Naar gelang de positie van de toeschouwer treden het beeld en de sculpturale aspect meer naar de voorgrond. De titel geeft deze reeks werken een polemische dimensie: een kritiek op de machtsverhoudingen binnen de toenmalige internationale kunstscène. Tussen 1972 en 1981 realiseerde Dujourie een aantal videofilms (toen nog een prilliedium), waarin zij onder anderen zichzelf in beeld brengt — iets wat destijds niet vanzelfsprekend was als het nu lijkt. Met deze werken, die pas recent en na een dringende restauratie opnieuw onder de aandacht kwamen, bevraagt Dujourie onder meer de voorstelling van het vrouwelijke in de westerse kunst en onze verhouding tot de premoderne esthetica. De werken gaan ook over de verlevening en het verglijden van de tijd. Daarnaast dateert een serie van opvallende en merkwaardige collages.

In het begin van de jaren 1980 ontstaat een reeks sensuele werken met kostbare gedrapeerde stoffen, die verwijzen naar de draperieën in de schilderijen van de oude Vlaamse meesters, maar ook naar (de afwezigheid van) het menselijk lichaam. Net als in haar vroegste werken het geval was, lijkt Dujourie

### Francis Alÿs

°1959 in Antwerpen,  
leeft en werkt in Mexico City

Francis Alÿs studeerde architectuur in Doornik en Venetië. In 1986 verhuisde hij naar Mexico City — waar een belangrijk deel van zijn oeuvre is ontstaan. Zo bestond een van de belangrijkste solotentoonstellingen van de kunstenaar tot nu toe, *Francis Alÿs. Walking Distance from the Studio* (Kunstmuseum Wolfsburg, 2004 / MACBA Barcelona, 2005), uit werken die alle tot stand zijn gekomen in een straal van tien huizenblokken rond Alÿs' atelier in de Mexicaanse hoofdstad en/of met dit 'territorium' verband houden. Maar Alÿs is ook een verwoed reiziger en bekend van verscheidene *site specific* projecten, zowel in Noord- en Zuid-Amerika als in Europa.

Alÿs bedient zich van de meest diverse media: zijn werk omvat teksten, tekeningen, schilderijen, objecten, foto's, videofilms, een webproject enz. Vaak houden deze verband met een actie of interventie van de kunstenaar in de openbare ruimte. Een sleutel-element in Alÿs' werk zijn de wandelingen die hij maakt door Mexico City en op de andere plekken waar hij verblijft. Het wandelen is voor Alÿs een instrument, dat hij enerzijds inzet om een plek of situatie in kaart te brengen, er toegang toe te krijgen, anderzijds om door de encensering van de publieke ruimte een context te scheppen voor zijn eigen handelen. Tijdens zijn wandelingen legt Alÿs de weerstand (hoe minimaal ook) van de inwoners tegen controlerende en uniformiserende krachten in de stad bloot. Daarbij gaat zijn interesse automatisch uit naar aspecten van marginaliteit en armoede. Ook Alÿs' eigen werken hebben vaak een erg 'bescheiden' gedaante: schetsen en notities op haastig aaneengetapete stukken papier, kleine figuratieve schilderijen, uit recuperatiemateriaal ineengeknutselde objecten

(cfr. de magnetische *Ghetto collectors*, trekkarretjes waarmee Alÿs door de straten wandelt, zodat zich allerlei metalen zwerfvuul en afvalmateriaal aan de collector hecht en een nieuw object gestalte krijgt). Tevens stelt hij graag kwesties als auteurschap en originaliteit aan de orde, bijvoorbeeld wanneer hij samenwerkt met Mexicaanse *róulistas* (reclameschilders).

Het werk van Francis Alÿs is de voorbije jaren zowel in Europa als in de Verenigde Staten en Mexico het voorwerp geweest van talrijke tentoonstellingen en publicaties. Vermelden we onder meer de expositie met Tacita Dean in Schaulager Basel (2006) en bijdragen aan de Biënnales van Istanbul (1999 en 2001) en Venetië (2001, 2007). Najaar 2007 presenteert Alÿs op uitnodiging van Dia Art Foundation een project in de New Yorkse Hispanic Society of America.

CR

### John Bock

°1965 in Gribbohm (Duitsland),  
leeft en werkt in Berlijn

Een hoofd in een kookpot vol met linzen, bergen van scheerschuim, grote houten constructies met decors uit een andere wereld, *Ich-Akt, Ich-Vorhang, Ich-Bühne, Ich-Drama* — een voordracht uit een auto gevuld met aardappelen, de cijferreeks 010010, Duitse leverworst vermengd met Nutella en kleefstof, *Intro-Inside-Cashflow Box* — gedachten over de grijze geometrische gaten en de zwarte-gatbruggen, astrofysische eigenschappen van muterende planeten, Raspoetin in gesprek met een filosofische boer, het onvermoeibare zoeken naar de essentie achter de verschijnselen, die we werkelijkheid noemen... John Bocks kunst is een wilde mengeling van performance, installaties, slapstick, film, theater, parodie: een bruisende, extraverte, hartstochtelijke,

indringende en in de hoogste mate absurde kunst. Hiervoor bouwt Bock met de grootste aandacht decors, hij ontwerpt kostuums en accessoires, schrijft teksten, werkt samen met acteurs en filmmakers, en grijpt met andere woorden alles aan wat zijn creatieve instinct kan voeden, in een poging om de wereld opnieuw te definiëren.

Hoe opgebruikt, leeg en verlamd onze wereld ook mag lijken, Bock confronteert ons met een geweldige lawine van visuele indrukken en artistiek krachtvertoon, alsof we daarvoor nooit iets hadden begrepen, gezien of gehoord. Zijn universum is grenzeloos: een eindeloze verzameling van duizendmaal vermenigvuldigde indrukken, subjectieve gedachten, geraffineerde processen, heldere gevoelens — ingeslikt en weer uitgekotst: 'Porzellan isoschizo Küchentat des neurodermitischen Brockenfalls im Kaffeestrudel und das alles ganz teuer'. Als publiek worden we geconfronteerd met pure chaos, die permanent pogingen onderneemt om in jeugdige enthousiasme één mogelijke realiteit voort te brengen. Een droevige clown, Buster Keaton, Harpo Marx, Kurt Schwitters in één persoon: de hofnar uit de Middeleeuwen, die ons laat lachen en tegelijk de vinger op de wonde legt.

John Bock heeft gestudeerd aan de Hochschule für bildende Künste te Hamburg. Zijn werk werd getoond op *Aperto* in Venetië in 2005. Hij nam tevens deel aan *documenta 11* (2002) en presenteerde de voorbije jaren talrijke solotentoonstellingen in Europa en de Verenigde Staten, onder meer in de Kunsthalle Basel (1999), het Sprengel Museum te Hannover (2000), MoMA te New York (2001) en het ICA in Londen (2004). In 2006 was hij met de 'theatrale Aktion' *Medusa* te gast bij de Berlijnse Staatsoper.

UL

### Lili Dujourie

°1941 in Roeselare,

leeft en werkt in Lovendegem (België)

Het oeuvre van de Belgische kunstenares Lili Dujourie is niet tot één medium of discipline te herleiden en vertoont een zeer grote formele diversiteit. Ze debuteerde in de jaren 1960 met werken opgebouwd uit metalen platen en stangen, die aansluiten bij het minimalisme. Deze periode werd afgesloten met *Amerikaans Imperialisme* (1972, maar pas voor het eerst uitgevoerd in 1979), een werk waarvan verschillende versies bestaan en dat lijkt te aarzelen tussen sculptuur en schilderkunst: een ijzeren plaat leunt tegen een muur; de wand is beschilderd in een felle kleur, behalve het gedeelte achter de plaat. Naar gelang van de positie van de toeschouwer treden het picturale dan wel het sculpturale aspect meer op de voorgrond. De titel geeft deze reeks werken een polemische dimensie: een kritiek op de machtsverhoudingen binnen de toenmalige internationale kunstscène.

Tussen 1972 en 1981 realiseerde Dujourie een aantal videofilms (toen nog een pril medium), waarin zij onder anderen zichzelf naakt in beeld brengt — iets wat destijds niet zo vanzelfsprekend was als het nu lijkt. Met deze werken, die pas recent en na een dringende restauratie opnieuw onder de aandacht kwamen, bevraagt Dujourie onder meer de voorstelling van het vrouwelijke in de westerse kunst en onze verhouding tot de premoderne esthetica. De werken gaan ook over verveling en het verglijden van de tijd. Eveneens uit de jaren 1970 dateert een serie opmerkelijke collages.

In het begin van de jaren 1980 ontstaat een reeks sensuele werken met kostbare gedrapeerde stoffen, die verwijzen naar de draperieën in de schilderijen van de oude Vlaamse meesters, maar ook naar (de afwezigheid van) het menselijk lichaam. Net als in haar vroegste werken het geval was, lijkt Dujourie

ook hier niet te kunnen/willen kiezen tussen schilder- en beeldhouwkunst. Later komen haar werken vaker los van de wand. Ze werkt met marmer, hout, gips, lood en recent ook keramiek. De werken dragen dikwijls titels die refereren aan literatuur, mythologie of opera. Dujourie reflecteert voortdurend op de kunstgeschiedenis en traditionele artistieke genres, niet uit nostalgie maar in een poging zich als beeldend kunstenaar tot deze erfenis te verhouden en de moderne problematisering van het subject historisch te duiden.

In 2005 vond in het Brusselse Paleis voor Schone Kunsten een retrospectieve tentoonstelling plaats onder de titel *Jeux de dames*. Voorjaar 2007 was werk van Dujourie te zien in *WACK! Art and the Feminist Revolution* in het MOCA in Los Angeles. Op *documenta 12* (2007) was zij de enige Belgische deelnemer.

CR

### **Jimmie Durham**

°1940, VS,

*leeft en werkt in Europa*

Schrijver, beeldhouwer, politiek activist, performancekunstenaar en dichter Jimmie Durham is een van de meest controversiële figuren in de hedendaagse kunstwereld. Terwijl hij als politiek geëngageerd burger de Amerikaanse indiaanse naties oproept tot sterkte en saamhorigheid in de strijd tegen de ondermijnende gevolgen van het kolonialisme, formuleert hij in zijn artistiek werk scherpe kritiek op de westerse cultuur en haar mythes over de bevrijding van de 'Ander'. Durhams helder inzicht in historische processen en de scherpzinnigheid waarmee hij westerse denkpatronen onderuithaalt, vormen een uitdaging voor elk zelfgenoegzaam 'multiculturalisme' en reiken ons modellen aan om anders te denken over en te handelen in de wereld. Wanneer Durham naar het verleden verwijst, vat hij

de geschiedenis op als een mengeling van discontinu opgetekende feiten, waar één reeks van combinaties even geldig is als een andere, afhankelijk van het ingenomen standpunt.

Voor Durham kunnen de kunst en haar instituten niet gescheiden worden van de politieke realiteit. Westerse voorstellingen van etnische en culturele authenticiteit, van primitivisme en esthetische waarden zijn nauw verbonden met het discours over kolonialisme en racisme. Hij wijst ons erop dat dit vertoog in een taal wordt gevoerd die onmachtig is concepten die er vreemd aan zijn, te vertalen.

Zijn beeldend werk wordt gekenmerkt door spot, humor en satire en door een gewilde, formele 'onbeholpenheid'. Elk werk vertakt zich in verschillende betekenisniveaus: historisch, sociaal, politiek etc. Maar Durhams werk is ook en vooral doortrokken van een intense poëzie, die spreekt doorheen de vermenging van alle mogelijke levensvormen. Zijn humor laat ons geen mogelijkheid tot ontsnapping, speelt in op wat weigert vergeten te worden en is zo een echo van het onbekende en storende territorium van de werkelijkheid. Aan Durhams oeuvre ligt een diepe argwaan jegens de verworvenheden van onze westerse 'civilisatie' ten grondslag.

Jimmie Durham werd in 1940 geboren als Cherokee indiaan. Tijdens de jaren 1970 en '80 was hij lid van de American Indian Movement, en tevens oprichter en voorzitter van de International Indian Treaty Council van de Verenigde Naties. Hij was mede-uitgever van en/of medewerker aan verscheidene tijdschriften, waaronder *Third Text* en *Art & Artists*. Vanaf het midden van de jaren 1980 werd zijn werk opgenomen in talrijke internationale tentoonstellingen, zoals *documenta IX* (1992), de 14de Biënnale van Sydney (2004), de 51ste Biënnale van Venetië (2005) en de Whitney Biennial 2006.

UL

### Jef Geys

°1934 in Leopoldsburg,  
leeft en werkt in Balen (België)

Jef Geys maakt sinds het einde van de jaren 1960 multimediale installaties, sculpturen, schilderijen, tekeningen... Kunsthistorisch is zijn werk vooral binnen de conceptuele kunst te situeren. Vanuit die kunstgeschiedenis, maar evenzeer vanuit een sterke historische, politieke en sociale reflectie probeert hij (zijn) kunst te verzoenen met en te doen infiltreren in het dagelijkse leven. Hij streeft daarbij niet naar een compromis — waarbij hij zich zou plooiën naar de wensen en grillen van de geïnstitutionaliseerde kunstwereld — maar lijkt te werken vanuit de vaste overtuiging dat kunst een daadwerkelijke invloed heeft op onze levenskwaliteit. Dikwijls vormen vrij triviale en dagelijkse gegevens voor Geys het uitgangspunt om op een gedreven, bijna obsessieve manier een samenleving, een bepaalde omgeving of problematiek te analyseren.

Zonder zelf in banaliteit te vervallen verweeft hij zijn werken — die stilistisch en visueel op het eerste gezicht heterogeen lijken — met een sociale realiteit. Jef Geys wil niet de kunstenaar zijn die vanuit een ivoren toren uitspraken doet over de maatschappij maar wel een kunstenaar die zich er midden in bevindt. Geys plaatst zichzelf niet in de positie van een ‘onbewogen beweging’, die vooral bepaalde systemen in gang wil houden, maar formuleert — dikwijls indirect maar altijd van binnen uit — een voortdurende en fundamentele (institutionele) kritiek. Zo lanceerde hij in 1971 de oproep om het Antwerpse Museum voor Schone Kunsten op te blazen: een aanklacht tegen de starre cultuurpolitiek van dat moment, maar ook een vlijmscherpe analyse van de architectonische zwaktes van het gebouw.

Zijn werk ontstaat vanuit een bijna reflexmatige reactie op voortdurende prikkels die

hij als kunstenaar ontvangt. Een van de sleutels tot zijn oeuvre is zonder twijfel het *Kempens Informatieblad*, een krant waarin Geys op haast pedagogische wijze zijn acties, werken en ideeën duidt. Afzonderlijke werken, brieven, krantenknipsels en andere archiefstukken functioneren als even zovele fragmenten, die door samenvoeging betekenis genereren en onze blik op en ervaring van de werkelijkheid kunnen beïnvloeden.

Hoewel zijn oeuvre vertrekt van het particuliere, raakt Jef Geys door zijn methode altijd aan de essentie van een bepaalde problematiek, waardoor de betekenis van zijn werk het lokale ver overstijgt. Werk van Jef Geys was onder meer te zien in het kader van *Skulptur Projekte 1997* in Münster en *documenta 11* (2005). In 2005 en 2007 vonden belangrijke overzichtstentoonstellingen plaats, respectievelijk in het Van Abbemuseum te Eindhoven en het Institut d'Art Contemporain de Villeurbanne.

RQ

### Ilya en Emilia Kabakov

°1933 en 1945 in Dnjepropetrovsk (Oekraïne),  
leven en werken in New York

Ilya Kabakov geldt als een van de belangrijkste hedendaagse Amerikaanse conceptuele kunstenaars. Hij is van Russisch-joodse origine en graficus van opleiding. Tot in de late jaren 1980 werkte hij in Moskou, waar hij van kinderboekenillustrator uitgroeide tot een belangrijke kunstenaar van de Sovjet-Russische scène. In 1968 fungeerden de ateliers van Kabakov en bevriende kunstenaars als ontmoetingsplaatsen voor tentoonstellingen van onofficiële kunst, lezingen en debatten. Tussen 1970 en 1974 experimenteerde Kabakov met nieuwe presentatievormen. Hij maakte ‘albums’ over fictieve personages die erin slagen de banaliteit van het alledaagse leven te overwinnen. Het album *Ten*

*Characters* bevat de kiem voor de eerste, gelijknamige installaties van het midden van de jaren 1980. In 1989 begon Kabakov samen te werken met zijn nicht Emilia, met wie hij in 1992 trouwde. Sindsdien woont het paar in New York.

Kabakovs oeuvre omvat tekeningen, schilderijen, installaties en theoretische teksten. De laatste twintig jaar creëerde hij vooral installaties die de visuele cultuur van de voormalige Sovjet-Unie verbeelden, maar tegelijk bedacht zijn als utopische modellen voor een beter leven. De twee installaties die Kabakov maakte vooraleer hij naar het westen emigreerde, *The Man Who Flew Into Space* (1985) en *The Garbage Man* (1981), vormden de aanzet. Het betreft een haast onmogelijk amalgaam van bijtende satire en idealisme, symptomatisch voor Kabakovs dubbelzinnige antwoord op de realiteit van de Sovjetstaat. 1988 was voor Kabakov een sleuteljaar: de installaties *Ten Characters*, fictieve case-studies over tien personages in een gemeenschappelijk appartement, waren te zien in New York, Bern en op de Biënnale van Venetië (*Aperto*).

Het werk dat een internationaal publiek wist te beroeren was de installatie *The Toilet* (*documenta IX*, 1992): een wit gebouwtje, dat eruitzag als een publiek toilet maar was ingericht als een klein Russisch appartement. Door de vermenging van het private met het publieke zette Kabakov de toeschouwer op het verkeerde been en stelde hij de de-privatisering van onze 'thuis' aan de orde.

Sinds het begin van de jaren 1990 werken de Kabakovs aan tal van grote opdrachten die zowel van publieke opdrachtgevers als van grote culturele organisaties uitgaan. Met *The Big Archive* (1995) voor het Stedelijk Museum te Amsterdam, creëerden de Kabakovs een immense installatie die deels als retrospectieve, deels als herwerking van bestaande concepten kan worden gezien. Maar wellicht is *The Palace of Projects* (1998) voor the

Roundhouse te Londen het werk waarin alle thema's, methodes en geschiedenissen van de Kabakovs samenkomen. Onder een monumentale skeletbouw bevinden zich een reeks kleine kamers waarin telkens één of meerdere van de 65 projecten zijn ondergebracht.

De laatste jaren worden gekenmerkt door de zoektocht van de Kabakovs om het aspect tijd in hun installaties te integreren, vanuit de reminiscentie aan het leven in de voormalige Sovjet-Unie en de persoonlijke herinneringen van de kunstenaars aan hun verleden. Het individuele krijgt hierdoor een universeel karakter, het verleden iets tijdloos, het dagelijkse krijgt een existentiële connotatie.

KL

### **Manfred Pernice**

*°1963 in Hildesheim (Duitsland),*

*leeft en werkt in Berlijn*

Manfred Pernice studeerde beeldhouwkunst aan de Hochschule der Künste in Berlijn en doceert zelf beeldhouwkunst aan de Akademie der bildenden Künste in Wenen. Toch is hij geen beeldhouwer in traditionele zin. Met eenvoudige bouwmaterialen zoals gefineerd hout, keramische tegels, beton en gevonden meubilair creëert hij sculpturen, modules, maquettes en installaties die er steeds zeer 'arm' uitzien. Sporen van vorig gebruik en recyclage reveleren vaak het oorspronkelijke karakter van het materiaal. Sommige werken zijn gedeeltelijk gekleurd of bedekt met foto's en schetsen. Het werk ademt een soort formele empathie met de DDR en de esthetiek van het voormalige Oostblok.

Hoewel Pernice in zijn werk de idee van sculptuur vormelijk bevestigt, leidt dit tot objecten die niet zomaar in een klassieke categorie onder te brengen zijn. Zijn praktijk kan haast getypeerd worden als een 'meta-sculptuur', die erop gericht is economische

en politieke systemen die de kunstproductie bepalen of bepaald hebben, te bekritisieren. Pernice creëert overeenkomsten tussen sculptuur en de omliggende infrastructuur, de economische activiteit van de galerie en de wereld daarbuiten. Het weerkerende motief van de half afgewerkte sokkel maakt de arbeid zichtbaar die schuilgaat achter de eenvoudigste beeldtentoonstellingen en onderstreept het feit dat de geschiedenis van hun totstandkoming onlosmakelijk onderdeel is van de uiteindelijke verschijningsvorm van kunst.

Architectuur is ook altijd duidelijk een referentiepunt in Pernices werk. Sommige werken zijn volwaardige ruimtelijke constructies, terwijl andere sculpturen op kleiner formaat veel weg hebben van voorstudies voor projecten op een grotere schaal. De objecten van Pernice herinneren ook vaak aan meubels, maar dan zonder de functionaliteit ervan.

Manfred Pernice heeft het duidelijk niet begrepen op geprefabriceerde, modulaire systemen. Hoewel hij als een formalist beschouwd zou kunnen worden, gaat hij in tegen de stroom van rechtlijnigheid en strakheid. Hij bouwt hiertoe eigengereide antivormen met wisselende identiteiten en functies. De beschouwer wordt uitgenodigd voortdurend zijn focus te verleggen om de esthetische modules van Pernice te aanschouwen en de betrouwbaarheid van hun zogenaamde functionaliteit kritisch te onderzoeken.

Werk van Pernice was te zien op de grote hedendaagse kunstmanifestaties van het voorbije decennium: de Biënnale van Lyon (1997), *Manifesta* in Ljubljana (2000), *documenta 11* in Kassel (2002), de 50ste Biënnale van Venetië (2003) en meest recent de vierde editie van *Skulptur Projekte* in Münster (2007).

KL

### **Ettore Spalletti**

*°1940 in Cappelle sul Tavo (Italië),  
leeft en werkt aldaar*

Weinig kunstenaars stellen hun werk op een zo consequente manier in het teken van de zoektocht naar een soort van universele schoonheid als de Italiaanse kunstenaar Ettore Spalletti. Sinds 1975 ontwikkelde hij, in de marge van de *arte povera* en de minimal art, een indrukwekkend oeuvre dat vertrekt vanuit de poëzie van de waarneming.

In het begin van zijn carrière maakte hij vooral sculpturen en ruimtelijke installaties. Sinds halfweg de jaren 1980 neemt schilderkunst een steeds grotere plaats in zijn oeuvre in. Dikwijls vormen de lichtinval in zijn geboortedorp, waar hij nog steeds woont en werkt, of de glooiing van een heuvelrug in Pescara de aanleiding voor een van zijn monochrome schilderkundige installaties of marmeren sculpturen. Een terugkerend motief is Gruppo della Fonte, een gehucht van vier huizen vlak bij zijn woonplaats. Spalletti's beelden zijn — als abstrahering van de werkelijkheid — in de eerste plaats representaties van zijn directe omgeving. Het zijn bruggen die onze blik verbinden met de schoonheid van de omgeving.

Zo maakte Spalletti verschillende 'fonteinen' met een bekervormig bekken in wit-, groen- of blauwachtige marmer en in het water een aantal huisjes. Het marmer is glad gepolijst en het zacht bewegende wateroppervlak reflecteert de lucht en de directe omgeving van de sculptuur. Het Gentse Museum voor Actuele Kunst verwierf in 1998 een dergelijk werk, *Ormai è Acqua*, bedoeld om in de hal te worden opgesteld als een metafoor voor de 'agora', de publieke ontmoetingsplaats die het museum wil zijn. In het water staat slechts één zwart marmeren huisje met een trapgevel, verwijzend naar historische gevels in het Gentse stadscentrum.

Een van Spalletti's meest indrukwekkende installaties is het mortuarium van het Hôpital Raymond-Poincaré in Garches, nabij Parijs. Hij richtte deze 'Salle des Départs' in 1996 in als een oecumenische gebeds- en afscheidsruimte, aangepast aan de hedendaagse, multiculturele maatschappij. Het samenspel van sculptuur, licht en schilderijen (die vaak overkomen als niet meer dan een subtiele schaduw op de muur) zorgt voor een ingetogen sfeer, die de confrontatie met de dood draaglijk moet maken.

Spalletti's werk is bijna altijd monochroom. Het palet, zowel van de sculpturen als van de schilderijen, bestaat uit zachte, meditatieve kleuren die sensueel en fresco-achtig aandoen. De zachte kleur contrasteert in installaties dikwijls met het koele en gladde uiterlijk van marmer of water.

RQ

*KL Katrien Laenen*

*UL Ulrike Lindmayr*

*RQ Rolf Quaghebeur*

*CR Catherine Robberechts*