

De Blauwe Dromer won in 1998 de eerste prijs van de Jubileum

De Blauwe Dromer



Verrast door de grootschalige landschappelijke omgeving



De locatie

In 1996 benaderde de provincie Flevoland drie kunstenaars om deel te nemen aan een ontwerpwedstrijd voor een kunstwerk nabij de nieuwe sluis bij het gemaal Lovink. Het thema luidde 'de scheidslijn van land en water'. De ontwerpwedstrijd vond plaats nog voordat de plannen voor de omgevingsinrichting waren geformuleerd. Er werd aangegeven dat naast de mogelijkheid van een sculptuur ook de mogelijkheid bestond om het omringende landschap en de omgevingsinrichting in het werk te betrekken.

Bij het eerste locatiebezoek werd Jacqueline Verhaagen – één van drie uitverkoren kunstenaars – verrast door de grootschalige landschappelijke omgeving. Het monumentale gemaal, het

wijdse uitzicht over het Veluwemeer en de polder brachten haar op het idee om eerder in de richting van een landschappelijke ingreep te denken dan aan een autonome sculptuur, dat naar haar

mening al snel in het niets zou verdwijnen.

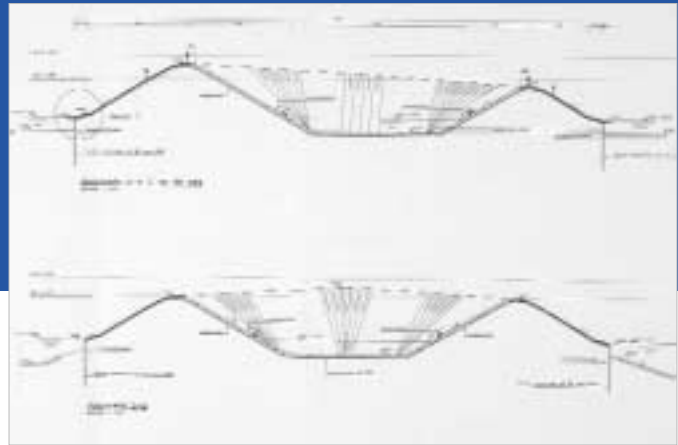
Voelbare bescherming

Voor de doorgang van de sluis naar het Veluwemeer zou een afsplitsing vanaf de Hoge Dwarsvaart gemaakt moeten worden waardoor een landtong zou overblijven. Het idee ontstond om de landtong, die door de afsplitsing vanaf de Hoge Dwarsvaart zou ontstaan, te transformeren in een eiland. Een eiland in de vorm van een ringdijk met een diameter van 45 meter met een binnenwater. Dit concept is ontstaan vanuit de gedachte dat een dijklichaam past aan de rand van een ver onder het omringende waterpeil liggende polder. Een dijklichaam dat niet de normale functie heeft – het water van buitenaf tegen te houden – maar de bescherming die een dijk biedt voelbaar maakt.

prijsvraag van VBW-Asfalt in de categorie 'Vrije expressie'



Bovenaanzicht ontwerp



Dwarsdoorsnede ontwerp

Contemplatief en romantisch

In deze schetsfase was het de bedoeling dat het eiland toegankelijk zou worden voor publiek en dat er in de binnenring zitplaatsen gemaakt zouden worden om er korte tijd te kunnen verblijven. In eerste instantie met het karakter van een contemplatieve plek, bijna romantisch. Het schetsontwerp van Verhaagen werd voor verdere uitwerking gekozen.

Uitstraling

Voor de begeleiding en coördinatie trok de provincie een kunstadviesbureau aan, met mev. E. van Zanten die het overleg tussen de afdeling Wegen en Verkeer van de provincie, het heemraadschap en samenwerkende ingenieursbureaus kanaliseerde. Met de uitvoerende ingenieurs moest gepraat worden over de maatvoering en constructietechnieken en met het heemraadschap over de specifieke eisen die zij aan het kunstwerk stelden omdat het onder hun beheersfunctie zou vallen. Eén van de voorwaarden van het heemraadschap was dat het eiland onderhoudsarm moest zijn en daarom verhard moest worden.

Er werd een aantal suggesties gedaan voor civieltechnische oplossingen zoals basaltstenen, betonnen haringmanblokken, ecobeton en dergelijke. Deze materialen hadden echter niet de uitstraling waar de kunstenaar naar zocht. Zij wilde dat het kunstwerk zich onderscheidde van de weg- en waterbouwsfeer, niet verwijzend naar een functie maar naar een ervaring, refererend naar een meer metaforisch, poëtisch niveau.

Zij ging op zoek naar een materiaal met de gewenste uitstraling.

Asfalt: sculpturaal

Rood gekleurde fietspaden inspireerden haar. Asfalt had de gewenste uitstraling en leek door de plastische kwaliteiten goed te passen als huid van het dijklichaam. Het kon ten dienste staan van het sculpturaal karakter van het kunstwerk. De vraag wierp zich op of het ook in blauw te maken zou zijn. Verhaagen: *'Blauw is een kleur die ik vaak gebruik in mijn werk. Voor mij is het de kleur die refereert naar de wereld van de poëzie en de droom en in dit geval zeker van toepassing'*

Dijkjargon

Vooruitlopend op de reële mogelijkheid kreeg het werk al een titel: 'De Blauwe

Dromer'. Deze titel verwijst naar de overdrachtelijke betekenis van begrippen die ooit binnen het dijkjargon gehanteerd werden; de waker, de slaper en de dromer, waarbij de waker de buitendijk is die de daadwerkelijke functie van de dijk vervult – namelijk het bieden van fysieke bescherming. De slaper, een binnendijk, een stuk rustiger en op afstand aanwezig voor noodgevallen. De dromer, nog dieper het land in, is ver verwijderd van het rumoer en staat voor het domein van verinnerlijking en verbeelding.

Helderheid

Verhaagen kwam in contact met VBW-Asfalt, door wie zij rijkelijk van informatie werd voorzien over het gebruik van asfalt in de waterbouw.



Drie kranen boetseren de grond tot een eiland

Wals aan kraan zorgt voor verdichting



Als een balletdanser het asfalt koelen



Hierbij bleek ook dat er al veel geëxperimenteerd werd met gekleurd asfalt. Vaak ging het om tamelijk gedekte kleuren of natuurlijke tinten. Gedekte kleuren omdat bitumen nooit helemaal helder is en aan heldere pigmenten toch een soort grauwsliuier meegeeft. Daar de kunstenaars voorkeur had voor een zo helder mogelijke kleur, bleek coating hier de beste optie om verder op door te gaan.

Kanteling levert extra spanning en dynamiek

Inmiddels was het 1998. Het concept had inmiddels ook een ontwikkeling doorgemaakt. Het uitgangspunt dat het publiek het eiland zou kunnen betreden bijvoorbeeld, had als consequentie dat er aanlegsteigers gemaakt moesten worden, alsmede voorzieningen voor invaliden, dat er een trap op het steile dijktafstand moest komen en zelfs prullenbakken. Deze voorzieningen brachten niet alleen veel extra kosten met zich mee maar zouden bovendien het totaalontwerp – de strakke cirkelvorm – verstoren. Daarbij werd ook in aanmerking genomen dat het werk zich voornamelijk zou richten op watersporters want alleen zij zouden het eiland kunnen betreden. Het aantal pleziervaartuigen en bootjes dat door de sluis gaat varen wordt geschat op 2000 per jaar. Het aantal automobilisten dat over de langslopende Harderdijk rijdt ligt rond de 500.000 per jaar. De vraag werd opgeworpen of het niet beter was het kunstwerk meer te richten op deze laatste groep passanten. Met zichtlijn-tekeningen is gekeken hoe



Tijdelijke hellingbaan zodat de kraan die het binnendeel uitgroef het eiland kon verlaten; binnentalud met steen bekleed



Najaar 2001

het ontwerp zo kon worden aangepast dat het voor automobilisten mogelijk wordt het dijklichaam beter waar te nemen. Resultaat was een kanteling waardoor het werk aan de kant van de polder 3 meter hoger is dan aan de kant van de Harderdijk. Dit betekende tevens dat de vorm van het eiland a-symmetrisch was geworden en een extra spanning en dynamiek kreeg.

Buiten glad, binnen ruw

De verdere detaillering van het ontwerp hield in dat de buitenkant van de dijk glad was en de binnenkant een grove structuur kreeg door het aanbrengen van stortstenen, waardoor daar een spel van licht en schaduw ontstaat. Tussen de stenen wordt een hardroze sedum spurium geplant. Een vetplant die op deze ondergrond goed gedijt.



Kleureffect op A4 formaat is anders dan de beleving van een groot vlak



Tenslotte komt rondom het binnenwater groot hoefblad te staan.

Artistiek gewenst en technisch haalbaar

Verhaagen wilde om een sterke vorm te krijgen de dijk vrij stijl maken. Liefst met een talud van 1:2 aan de bovenzijde en naar beneden toe steeds steiler aflopend tot 1:1 aan de onderzijde. Het talud mocht van de ingenieurs echter niet te stijl zijn. Dit zou al bij de uitvoering tot grote (onoverkomelijke?) problemen leiden. Ook werd gewaarschuwd voor de instabiliteit van het asfalt bij hoge temperaturen. Een flauwe helling zou volgens de kunstenaar tot een spanningsloze vorm leiden. Uiteindelijk is een consensus gevonden tussen technische haalbaarheid en artistieke inhoud: een strakke helling van 1:1,7. Een waar poldermodel.

Lange voorbereiding

De voorbereidingstijd voor de uitvoering van het hele sluiscomplex duurde veel langer dan aanvankelijk verwacht. Dit had voornamelijk te maken met het ontwerpproces van de sluis en de verschillende procedures waar dit ontwerp doorheen moest zoals MER, bestemmingsplannen en uiteraard de aanbesteding. Eindelijk, in de zomer van 2001 gingen de werkzaamheden van start. En waar de uitvoering normaal gesproken zelf door de kunstenaar ter hand wordt genomen, kon zij vanaf dat de kranen aan de slag gingen niets meer veranderen. In november 2001

was de grondvorm geheel gereed. Het was toen echter al te vochtig en te koud om de blauwe coating goed op te kunnen brengen.

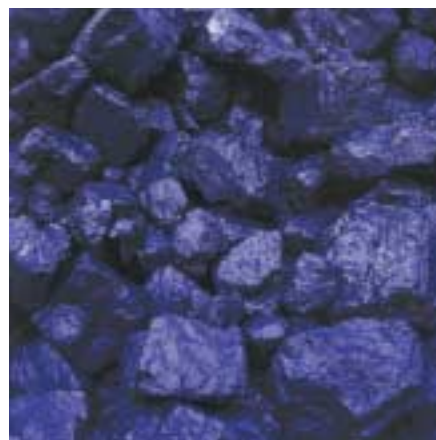
Kleureffect

Voor de kleurbepaling werd gedacht dat een monster op A4 formaat voldoende zou zijn voor de keuze. De proefvakken van twee bij twee meter op locatie gaven echter een totaal ander beeld dan verwacht; de kleuren toonden zich hier veel feller. Een laboratorium in Frankrijk bleek in staat de gewenste kleur nauwkeurig te bepalen.

Feestelijke opening

Na het aanbrengen van de kleurcoating aan de buitenzijde zal de beplanting de uiteindelijke afwerking binnenin verzorgen. Op 4 juni 2002 is het kunstwerk feestelijk geopend.

De VVV van Flevoland heeft speciale routes uitgezet langs de landschapskunsten van de provincie. Daar neemt De Blauwe Dromer uiteraard een prominente plaats in. Een boekje waarin zowel de artistieke aspecten als de technische realisatie van De Blauwe Dromer staan beschreven, is in voorbereiding.



Vocale begeleiding bij de feestelijke 'onthulling'