

Een van de recentere grootschalige landschapskunstwerken in Oostelijk Flevoland is De Blauwe Dromer, een kunstmatig eiland bij de sluis aan het Veluwemeer. Kunstenares Jacqueline Verhaagen over het idee, het ontwerp en de uitvoering van *land art*.

Hoe zag de locatie eruit toen je begon aan De Blauwe Dromer?

“De Blauwe Dromer ligt onder aan de Harderdijk die de polder beschermt tegen het Veluwemeer. Op die dijk staat een gemaal, Lovink. Er liep al een vaart vanuit de polder. Het plan was om een sluis te maken die de vaart zou verbinden met het Veluwemeer. Die sluis zou naast het gemaal in de dijk komen. Hiervoor zou een aftakking gemaakt moeten worden vanaf de vaart. Tussen het gemaal en de dijk bleef een landtong over. Ik wilde die landtong transformeren, daar iets nieuws van maken.”

Kan je iets vertellen over de totstandkoming?

“Ik ben met het werk gestart in 1996; het is opgeleverd in 2002. Dat heeft zes jaar geduurd. Dat is voor een kunstwerk een behoorlijk lange tijd. Ik doe vaker projecten in de openbare ruimte, de productietijd is meestal ruim een jaar. Dit werk is langzaam gegroeid. Het begon met de vorming van een visie. Het waterschap hield een prijsvraag, waaraan drie kunstenaars meededen. Ik formuleerde eerst een visie op het gebied met het idee voor een ringdijk, als rudimentaire vorm. Dat idee ontwikkelde zich geleidelijk verder tot het uiteindelijke plan voor de Blauwe Dromer.”

Waar kwam het idee van een ringdijk vandaan?

“Ik kom uit Zeeland en voor mij was een dijk eigenlijk altijd een vanzelfsprekendheid. De dijken waren zo alom aanwezig dat ik een dijk nooit als iets bijzonders zag. Totdat ik begin jaren 90 een beurs van het Nederlands Instituut in Rome kreeg, om daar een paar maanden te werken. Daar kwam ik een reisboek tegen van Edmondo de Amicis over Nederland. Hij bekeek het landschap vanuit Italiaanse ogen en zag dus dingen voor het eerst waar ik mijn leven lang tussen had gewoond. Dat was echt een *eye opener*.”

Wat vond je in dat boek van De Amicis?

“Hij was euforisch over het Nederlandse landschap en over de dijken. ‘In Nederland verrijzen, verdwijnen en herrijzen stukken land zoals de koninkrijken in Arabische novellen, na een tikje met een toverstaf.’ Hij beschreef, vanaf de zee gezien, de rechte lijn van de dijken met daarachter dat mysterieuze landschap, waarvan alleen de torenspitsen en de boomkruinen te zien waren en dat altijd op het punt stond om weg te zinken in het water. Dat bleef in mijn hoofd rondzingen.

De verwondering van De Amicis werd de basis van een nieuwe visie op de polder?

“Ik kreeg meer oog voor de poëtische kant van het polderlandschap. Bij de Harderdijk staat het water aan de ene kant van de dijk zeven meter hoger dan aan de andere kant. Alleen dat al is een wonderlijk gegeven. Maar die dijken, die eenvormige dijken, verhullen en onthullen het landschap op een heel eigen manier. En later kwam ik ook al die termen tegen: slaperdijk, wakerdijk, dromerdijk. Hoe meer woorden er in een taal zijn voor een bepaald verschijnsel, hoe belangrijker dit in een land is. Dat is een sociolinguïstisch principe. Ik heb iets met taal, en dat speelde ook in mijn achterhoofd toen ik aan die opdracht werkte.”

Wat is een dromerdijk?

“Dat is een dijk die na een verdere landaanwinning midden in een polder terechtkomt. Hij beschermt niet meer, maar blijft liggen als herinnering aan de oude toestand, en ook als een teken van de verandering van het landschap.”

Is een project al De Blauwe Dromer vergelijkbaar met een gebouw, met alle technische

beperkingen van dien? “In zekere zin wel. Ik had het al bedacht voordat de sluis werd ontworpen. In dat ontwerpproces werden steeds nieuwe eisen gesteld. Er kwamen steeds nieuwe technische randvoorwaarden. In iedere fase van het hele sluisproject werden er steeds weer andere ingenieurs bij het kunstwerk betrokken. Het begon bijvoorbeeld met de voorwaarde dat de dijk verhard moest worden.

Was de civiele techniek sturend bij het ontwerp? “Het was een proces waarbij van beide kanten invloed werd uitgeoefend. Het was niet een sculptuur die ik in m’n atelier als maquette kon ontwerpen. En wat de uitvoering betreft; ik ben gewend om dingen precies zo uit te voeren als ik wil, en kan dan meestal nog wel wat bijstellen en sturen. Maar bij zo’n groot project als dit staan er uiteindelijk heel veel mannen met grote kranen, die precies volgens tekening werken.

Moest jij artistieke beslissingen nemen op basis van technische uitgangspunten?

“Het was echt een wisselwerking tussen ontwerp en techniek. Meestal verloopt zo’n proces veel helderder. Het was voor mij nieuw om op deze manier met civieltechnici te werken. Het was een titanenklus, ik heb wel het een en ander moeten bevechten. Ik heb bij opdrachten altijd te maken met programma’s van eisen. Dat ben ik gewend, maar dit ging heel langzaam, met steeds weer nieuwe eisen of beperkingen. Bij iedere stap moest ik voor mezelf definiëren wat ik nu precies wilde. “

Voorbeeld?

Zo wilde ik aanvankelijk een steilere hellingshoek, volgens de ingenieurs was dat niet mogelijk; zij wilden geen risico lopen en moesten ervoor zorgen dat de hele handel niet in elkaar zou zakken. En aan de andere kant ging ik tot het einde om te realiseren wat ik voor ogen had. Ik zocht naar het uiterst mogelijke om de essentie te realiseren. Maar tegelijk was een goede kant van hun mentaliteit: als jij denkt dat iets gemaakt kan worden, krijg je de kans om het voor elkaar te krijgen. Kom maar op. Dus toen ik met gegevens van de TU kwam, mocht die dijk steiler. En ik wilde blauw asfalt, daar moest ik voor naar Frankrijk. Geen probleem, ze zien zoiets als uitdaging. *The sky is the limit.*”

Is het project sterk veranderd in de loop van de uitvoering?

“De belangrijkste verandering is de toegankelijkheid. Aanvankelijk wilde ik dat mensen het werk konden betreden, en er een soort contemplatieve ruimte maken. Een metaplek, een omsloten ruimte waar de bescherming die dijken bieden echt ervaarbaar zou zijn. De locatie leende zich daar heel goed voor. Maar toen kwamen er allerlei eisen: er moest een trap komen, een steiger, prullenbakken. Uiteindelijk moest er zelfs een invalidentoegang komen. Op die manier zou het geen vlees en geen vis worden, meer een attractie eigenlijk. Het element van verstilling zou verdwijnen.”

Daarmee ging het poëtische karakter eraan?

“Ja, het is een dijklichaam, maar toch ook een *Fremdkörper*, in een kleur die verwondering oproept. Het wil een poëtische ervaring oproepen, een nieuwe betekenislaag toevoegen aan het landschap. Die vervreemding zou verdwijnen als het te functioneel werd. Toen heb ik ervoor gekozen om het aspect van betreedbaarheid te laten vallen. En ben ik me meer op het visuele aspect gaan richten.”

En heb je daarmee de essentie overeind gehouden?

“Het is voor mij soms nog steeds de vraag: is het nou geworden wat ik wilde. Het is heel anders geworden dan ik het oorspronkelijk wilde, maar uiteindelijk bevat het wel de noties die ik erin wilde leggen. Het is een poëtische ingreep in het landschap.”

Is dit een werk voor de eeuwigheid? “Daar heb ik nooit diep over nagedacht. Het lijkt me niet. Het landschap is voortdurend in beweging. Misschien moeten de dijken binnenkort omhoog. Dan zal De Blauwe Dromer in ieder geval een nieuwe context krijgen. Trouwens, er is een prijsvraag gehouden onder de bevolking om een naam voor de nieuwe sluis te verzinnen. Die heet nu nota bene ook De Blauwe Dromer. Ik heb sowieso echt iets met namen, misschien blijft de naam nu wel langer bestaan dan het kunstwerk zelf. Op alle nautische kaarten staat De Blauwe Dromer nu aangegeven.