

De weg en de kunst

door Cornel Bierens

in: *Parkscapes A1* (2006)

De zielsverwantschap tussen de weg en de kunst is niet van vandaag of gisteren. Van wanneer dan wel? Ieder beginpunt dat we aanwijzen heeft iets willekeurig, maar dat de eerste helft van de 15de eeuw beslissend is geweest staat wel vast. Vooral twee gebeurtenissen hebben grote invloed gehad: de wiskundige onderbouwing van het centraalperspectief door de architect Filippo Brunelleschi (1377-1446) en de ontwikkeling van de landschapschilderkunst tot een zelfstandige discipline.

Beide gebeurtenissen waren bevrijdingen. Met het perspectief kregen de kunstenaars er een nieuw professioneel middel bij waarmee ze een veel ruimer en preciezer beeld van de wereld konden schetsen, ongeveer zoals de kunstenaars van nu dat kunnen dankzij de nieuwe technologie. En in de verzelfstandiging van de landschapschilderkunst zit een duidelijke parallel met de volwassenwording die zich nu voltrekt aan onze kunst-in-de-openbare-ruimte. Zoals destijds het landschap zich opwerkte van bijrol op de achtergrond naar volwaardig onderwerp, zo is bij ons de omgeving zelf het uitgangspunt en materiaal van de kunstenaar geworden, en niet meer louter decor voor in ateliers gemaakte beelden die ook elders hadden kunnen staan.

Om de relatie tussen de weg en de kunst nader te bestuderen ligt er een overvloedige bron in de Nederlandse 17de eeuw, die de landschapschilderkunst tot ongekende hoogte wist op te voeren. Wegen behoren in dat genre tot de hoofdbestanddelen, of dat nu landwegen zijn of waterwegen. Ze fungeren vaak als ruggengraat van de compositie en als steunlijnen voor de sturing en versterking van het perspectief. Bovendien zijn wegen, die altijd wel ergens uit het schilderij verdwijnen, een ideaal middel voor de schilder om aan te geven dat de wereld ook buiten het afgebeelde landschap nog volop verdergaat.

Neem bijvoorbeeld *Het laantje van Middelharnis*, geschilderd door Meindert Hobbema in 1689. Een meesterwerk met de weg zelf als onderwerp: midden in beeld ligt hij daar, kaarsrecht naar achteren lopend. De bomen langs de weg, staken met volle kruinen die wedijveren met de wolken, zijn de dwingende dragers van het perspectief. De kijker wordt hier in de positie gedrongen van een weggebruiker die voor een dilemma staat: zal ik rechtdoor naar het links op de achtergrond gelegen Middelharnis gaan en die mooie kerk bezoeken, of toch maar de afslag rechts op de voorgrond nemen en uit beeld verdwijnen, de wijde wereld tegemoet? Aan de sporen in het zand is te zien dat lang niet iedereen rechtdoor is gegaan, en heel wat voorgangers de weg naar het onbekende zijn ingeslagen.

Dat is het geniale van Hobbema: dat hij je oog onontkoombaar naar binnen sleurt en het daar dan aanzet tot vrij rondkijken. Het verdwijnpunt aan het eind van de laan zuigt alles met meetkundige autoriteit naar zich toe, en toch ademt het landschap een speelse weidsheid. Mysterieus hoe iets zo intiem en kleinschalig, en tegelijk zo ruimtelijk en groots kan zijn.

De Franse schrijver en stedenbouwkundige Paul Virilio (1932) heeft eens een verband gelegd tussen de schilder die zich opstelt voor zijn ezel om een landschap te gaan schilderen, en de automobilist die instapt om een eind te gaan rijden. Virilio vergelijkt de voorruit met het opgespannen doek, en het stuur, de pedalen, de meters en de tellers met het materiaal van de schilder. Zelfs de oogbewegingen van de twee lijken op elkaar: zoals de schilder alsmaar heen en weer kijkt tussen zijn palet en zijn doek, zo verdeelt de chauffeur zijn aandacht tussen zijn dashboard en de beelden die in zijn voorruit verschijnen.

Een mooie vergelijking, die ook al opgesloten zit in het schilderij van Hobbema. Maar als we gaan doordenken wordt het ingewikkelder. Zou de 21ste-eeuwse snelweggebruiker nu ook in staat moeten worden geacht al sturend net zo'n landschappelijk meesterwerk te scheppen als de 17de-eeuwse schilder? Anders gezegd, wat voor kunst moeten de Hobbemas van onze tijd maken om de verwantschap van de weg en de kunst even overtuigend in beeld te brengen als destijds hun grote voorganger deed?

Om die vraag te beantwoorden moeten we, in de vergelijking van schilderij en autovoorruit, niet de overeenkomsten zoeken maar de verschillen. Terwijl het landschap op een schilderij stilligt en genoeg heeft aan één verdwijnpunt, is het eigen aan het landschap op een voorruit om non-stop te bewegen, waardoor ieder verdwijnpunt al bij voorbaat op losse schroeven staat. Als er in het voorruitlandschap al een centraal verdwijnpunt bestaat, dan is het *de auto zelf*. Want de auto is, van binnenuit gezien, het enige op z'n plaats blijvende element, waar het landschap omheen draait als een wervelwind.

De kunstvorm die het constant van perspectief wisselende voorruitlandschap het dichtst op de huid zit is ongetwijfeld de *road movie*. Maar road movies worden gemaakt door filmers. Hier gaat het om kunstenaars die, net als Hobbema, hun kijk op de wereld telkens in één raak beeld willen samenvatten.

De deelnemers aan *Parkscapes A1* zijn zulke kunstenaars. Zij hebben in totaal vijf projecten gerealiseerd, die allemaal op een of andere manier en in meerdere of mindere mate, tegenover de hardheid en de anonimiteit van de autosnelweg het menselijke, intieme en kwetsbare lijken te willen stellen. Tegelijk wordt in deze werken de snelweg hogelijk gewaardeerd. De truck bijvoorbeeld die Wouter Klein Velderman op ware grootte maar provisorisch heeft nagebouwd, is niet alleen een belediging van de gemotoriseerde wegmonsters, maar verbeeldt ook een jongensdroom om je leven lang in zo'n ding het continent te mogen afschuimen. Het orthodoxe kerkje van Stichting G.A.N.G. is met zijn tuinschuurtjesformaat niet alleen een knusse steun en toeverlaat voor de bedroefde reiziger, maar ook een reclamezuil voor Wit-Rusland, dat onbekende verdwijnpunt ver over de horizon.

Het zijn pogingen van deze kunstenaars om vorm te geven aan twee dingen tegelijk: hun blijdschap dat het zandlaantje inmiddels een snelweg is geworden, en hun besef dat de snelweg in diepste wezen altijd een zandlaantje zal blijven.

Amsterdam oktober 2006