

Van mobiel verblijf naar stationair verblijf

Kiezen wij een auto of een woning?

Inleiding

Een auto kiezen is een opmerkelijk proces.

Wie een nieuwe auto zoekt, begint zelden met de vraag hoe een voertuig precies technisch moet worden gebouwd. De meeste technische beslissingen zijn al lang genomen. Er bestaan merken, modellen, typen en uitvoeringen. De koper beweegt zich binnen een wereld die al volledig is ontwikkeld en waarin de mogelijkheden overzichtelijk worden aangeboden.

Misschien begint de keuze bij een merk.

De één voelt zich aangetrokken tot een bepaald automerk en de ander juist helemaal niet. Vervolgens wordt binnen dat merk een type gekozen. Een kleine auto, een gezinsauto, een sportieve uitvoering of misschien een grotere en luxere variant. Daarna volgen de verdere keuzes. De motor, de uitvoering, het interieur, de technische voorzieningen, de velgen en uiteindelijk zelfs de kleur.

De auto is een industrieel product dat in grote aantallen wordt geproduceerd. Toch kan de keuze ervan buitengewoon persoonlijk zijn.

Iemand koopt niet zomaar een auto.

Hij koopt *zijn* auto.

Dat is misschien een van de opmerkelijkste paradoxen van de moderne industriële samenleving. Hoe verder een product wordt gestandaardiseerd, hoe groter soms de mogelijkheid lijkt te worden om het persoonlijk te maken. Het systeem is voor iedereen hetzelfde, maar de gebruiker kiest binnen dat systeem zijn eigen combinatie.

Een auto wordt daardoor meer dan een vervoermiddel.

Zij kan iets zeggen over de gebruiker.

Over zijn smaak.

Over zijn wensen.

Misschien zelfs over de manier waarop hij gezien wil worden.

De ontwikkeling van de auto heeft meer dan een eeuw nodig gehad om dit punt te bereiken. Het voertuig dat ooit ontstond als een technisch experiment heeft zich ontwikkeld tot een complex product waarin techniek, industrie, vormgeving, economie en menselijke identificatie met elkaar zijn verbonden. De auto veranderde voortdurend van vorm, maar ook de relatie tussen mens en auto veranderde.

Van uitzonderlijk bezit werd zij een alledaags gebruiksvoorwerp.

Van vervoermiddel werd zij persoonlijk bezit.

Van technische machine werd zij een object waarmee mensen zich konden identificeren.

Maar er bestaat nog een ander object waarmee de mens zich misschien nog sterker identificeert.

De woning.

Ook een woning wordt gekozen.

Ook hier spelen financiële mogelijkheden, persoonlijke voorkeuren en individuele wensen een rol. Mensen voelen zich aangetrokken tot een bepaalde plaats, een bepaalde woning of een bepaalde manier van wonen. Toch is het proces fundamenteel anders.

Wie een woning zoekt, kiest niet eenvoudigweg een merk en vervolgens een type.

Er bestaat geen volledige catalogus van woningen waaruit de bewoner kan kiezen.

Of misschien nog niet.

De vergelijking tussen de auto en de woning lijkt op het eerste gezicht merkwaardig. Het ene object beweegt, het andere staat stil. Het ene wordt op grote schaal als industrieel product vervaardigd, het andere ontstaat op een specifieke plaats en is verbonden met de omstandigheden waarin het wordt gebouwd.

Toch zijn beide vormen van verblijf.

De ene vorm van verblijf beweegt zich met de mens door de wereld.

De andere wacht op hem.

De ontwikkeling van het mobiele verblijf heeft geleid tot een wereld van merken, typen, generaties, opties en persoonlijke identificatie. De ontwikkeling van het stationaire verblijf heeft een geheel andere weg gevolgd.

Maar is dat verschil vanzelfsprekend?

En zal dat zo blijven?

Dit essay volgt eerst de ontwikkeling van het mobiele verblijf. Niet alleen als technische geschiedenis, maar als geschiedenis van de veranderende relatie tussen mens en object. Van paard en wagen naar koets, van de eerste auto tot het moderne industriële product. Van noodzaak naar keuze. Van keuze naar identificatie.

Pas daarna verschijnt de andere vorm van verblijf.

De woning.

En misschien blijkt dan dat de afstand tussen beide kleiner is dan wij denken.

Of juist veel groter.

Dat is de vraag.

Het mobiele verblijf

De ontwikkeling van de auto behoort tot de opmerkelijkste technische en maatschappelijke ontwikkelingen van de moderne tijd. Toch begint die geschiedenis niet bij de auto. Zij begint bij het paard, dat gedurende eeuwen niet alleen een middel van voortbeweging was, maar ook al onderwerp van selectie, specialisatie en identificatie. Er bestonden werkpaarden, strijdpaaarden, rijpaarden en sierpaarden, ieder gefokt en gewaardeerd om specifieke eigenschappen. Kracht, snelheid, uithoudingsvermogen, temperament en schoonheid bepaalden de waarde van het dier. Ook toen al was voortbeweging dus niet uitsluitend een functionele aangelegenheid. De wijze waarop men zich verplaatste, zei iets over de functie, de sociale positie en de voorkeuren van degene die zich verplaatste.

Met de wagen veranderde de relatie tussen mens, dier en techniek. Het paard werd verbonden met een constructie die het mogelijk maakte om goederen en mensen te vervoeren. Uit die eenvoudige combinatie ontwikkelde zich geleidelijk een grote verscheidenheid aan voertuigen. Er waren eenvoudige karren voor werk en landbouw, wagens voor transport en steeds verfijndere vormen van personenvervoer. De koets werd uiteindelijk meer dan een vervoermiddel. Zij werd een beschermde ruimte waarin men zich kon verplaatsen, een eerste vorm van verblijf in beweging. Beschutting tegen weer en wind, comfort, representatie en status werden onderdeel van dat mobiele verblijf.

Ook hier ontstond differentiatie. De eenvoudige wagen en de luxueuze koets hadden dezelfde fundamentele functie, maar vertegenwoordigden verschillende werelden. De koets van een vorst of vermogend burger was niet alleen bedoeld om iemand van de ene plaats naar de andere te brengen. Zij maakte zichtbaar wie zich erin bevond. De vormgeving, de materialen, de afwerking en zelfs de paarden die de koets trokken, droegen bij aan die betekenis. Het mobiele verblijf werd daarmee al vroeg een object van persoonlijke en sociale identificatie.

De fundamentele technische verandering ontstond toen de aandrijving van het paard kon worden vervangen door een motor. Opmerkelijk genoeg leidde die nieuwe techniek niet onmiddellijk tot een geheel nieuwe vorm. De eerste gemotoriseerde voertuigen waren in veel opzichten nog koetsen. Alleen het paard was verdwenen. De nieuwe techniek werd aanvankelijk ondergebracht in een bestaande vorm, omdat die vorm niet alleen technisch, maar ook cultureel herkenbaar was. Men wist wat een voertuig was en hoe men zich daarin moest verplaatsen. De motor verving de aandrijving, maar veranderde niet onmiddellijk het beeld.

Pas geleidelijk begon een eigen vorm van de auto te ontstaan. De wielen veranderden van grote houten constructies met spaken naar technisch steeds verder ontwikkelde systemen waarin metaal, rubber en later nieuwe materialen een rol gingen spelen. De motor vroeg om een eigen plaats in het voertuig. Koeling werd noodzakelijk en daarmee ontstond de radiator. De voorzijde van de auto kreeg openingen waardoor lucht naar binnen kon stromen. De carrosserie ontwikkelde zich van een grotendeels open constructie tot een gesloten omhulling waarin bestuurder en passagiers beschermd werden tegen de omgeving.

De techniek bepaalde de vorm, maar de vorm ontwikkelde zich nooit uitsluitend vanuit de techniek. Wat eenmaal als technisch noodzakelijk onderdeel was ontstaan, kon later een herkenbaar element van de auto worden. De radiatoropening werd de grille en de grille werd geleidelijk het gezicht van het automerk. De lange motorkap werd niet alleen de afdekking van een motorruimte, maar bepaalde de verhouding en het karakter van de auto. Het wiel werd technisch steeds geavanceerder, maar bleef tegelijkertijd een zichtbaar en esthetisch onderdeel waaraan ontwerpers en gebruikers betekenis gingen toekennen.

Daarmee ontstond een ontwikkeling die zich steeds opnieuw zou herhalen. Een technisch onderdeel verschijnt omdat het noodzakelijk is, wordt vervolgens onderdeel van de vorm en kan uiteindelijk blijven bestaan als herkenningsteken, zelfs wanneer zijn oorspronkelijke functie verandert of gedeeltelijk verdwijnt. De elektrische auto maakt dat opnieuw zichtbaar. Een grote verbrandingsmotor onder een lange motorkap is niet meer noodzakelijk en ook de traditionele radiatoropening heeft een andere betekenis gekregen. Toch herkennen wij veel elektrische auto's onmiddellijk als auto's uit de geschiedenis van de verbrandingsmotor. De vorm draagt haar eigen verleden met zich mee.

De eerste auto was in zekere zin een koets zonder paard. Misschien is de elektrische auto voorlopig nog een auto zonder uitlaat.

Maar wanneer een nieuwe techniek zich werkelijk ontwikkelt, verandert uiteindelijk niet alleen de aandrijving. Zij kan de volledige vorm opnieuw ter discussie stellen. Wanneer motorruimte, traditionele koeling en mechanische bediening niet langer bepalend zijn, ontstaat de mogelijkheid om het gehele voertuig anders te organiseren. Wanneer daar ook nog autonoom rijden bijkomt, verdwijnt mogelijk het stuur als noodzakelijk middelpunt van het interieur. En wanneer zich ooit vormen van voortbeweging ontwikkelen die niet meer afhankelijk zijn van het wiel, is het zelfs de vraag welke elementen van de huidige auto zullen overblijven.

Dan ontstaat niet eenvoudigweg een nieuwe auto. Dan moet opnieuw worden vastgesteld wat een mobiel verblijf eigenlijk is.

Want dat is de auto uiteindelijk geworden: een eigen, omsloten ruimte waarin de mens zich door de wereld beweegt. Een ruimte die bescherming biedt, waarin men zit, wacht, luistert, communiceert en zich soms gedurende vele uren per dag bevindt. De auto is in de loop van haar ontwikkeling steeds meer geworden dan een machine waarmee men zich verplaatst. Zij is een plaats van verblijf geworden, met een eigen technische geschiedenis, een eigen vorm en, zoals later zal blijken, een opmerkelijk sterke relatie met de menselijke behoefte aan keuze en identificatie.

Van vervoermiddel naar persoonlijk bezit

De verdere ontwikkeling van de auto is niet alleen een technische geschiedenis. Misschien is zij vooral de geschiedenis van een veranderende relatie tussen mens en object. De eerste auto's waren, evenals de beste paarden en de meest luxueuze koetsen vóór hen, voorbehouden aan een beperkte groep. Het bezit van een auto had niet uitsluitend een praktische betekenis, maar vertegenwoordigde ook vermogen, technische vooruitgang en sociale positie. Zoals er in de wereld van het paard onderscheid bestond tussen werkpaarden, rijpaarden, sierpaarden en strijdpieren, ontstond ook rond de eerste automobielen al snel een onderscheid tussen verschillende vormen van bezit en gebruik.

Met de industriële productie veranderde deze situatie geleidelijk. De auto werd in steeds grotere aantallen geproduceerd en daardoor voor een steeds grotere groep bereikbaar. Vooral na de Tweede Wereldoorlog werd zij onderdeel van het dagelijkse leven van miljoenen mensen. Maar de democratisering van de auto leidde niet tot één uniforme auto. Integendeel, naarmate meer mensen zich een auto konden veroorloven, nam ook de differentiatie toe. Er ontstonden kleine auto's en grote auto's, gezinsauto's en sportwagens, eenvoudige uitvoeringen en luxe modellen. De vraag veranderde daardoor geleidelijk. Niet langer ging het alleen om de vraag of iemand een auto bezat, maar steeds meer om de vraag welke auto hij bezat.

Met die ontwikkeling veranderde ook de betekenis van het merk. Technisch gezien kunnen verschillende auto's dezelfde fundamentele functie vervullen: zij brengen mensen van de ene plaats naar de andere. Toch voelt de ene persoon zich sterk aangetrokken tot een bepaald merk, terwijl een ander daar nauwelijks belangstelling voor heeft. Die voorkeur laat zich niet uitsluitend verklaren uit technische eigenschappen. Een merk vertegenwoordigt geleidelijk een wereld van associaties: betrouwbaarheid, comfort, sportiviteit, technische vooruitgang, luxe, eenvoud of status. Mensen herkennen zich in dergelijke eigenschappen en verbinden ze, bewust of onbewust, met hun eigen voorkeuren en misschien zelfs met het beeld dat zij van zichzelf hebben of zouden willen hebben.

Daarmee wordt de auto meer dan een vervoermiddel. Zij wordt persoonlijk bezit in een veel diepere betekenis. De ene auto voelt als *mijn* auto, terwijl een technisch vergelijkbaar voertuig voor iemand anders juist geen enkele aantrekkingskracht heeft. In die keuze speelt niet alleen het werkelijke zelfbeeld een rol — dit past bij mij — maar mogelijk ook een gewenst beeld van zichzelf: zo zou ik willen zijn. De auto wordt daardoor een zichtbaar onderdeel van de manier waarop iemand zich tot zijn omgeving verhoudt.

Het merk vormt daarbij slechts de eerste laag van een steeds verdergaande differentiatie. Binnen dat merk volgt de keuze voor een bepaald type en vervolgens voor een uitvoering, motorisering, interieur en technische voorzieningen. Daarna verschijnen de details: een open dak, een bepaald type velgen, een specifieke bekleding of kleur. Technisch gezien veranderen dergelijke keuzes vaak weinig aan de fundamentele functie van de auto, maar juist deze details maken het mogelijk om een industrieel geproduceerd product persoonlijk toe te eigenen. De koper kiest niet alleen een standaardproduct, maar stelt binnen de mogelijkheden van dat product zijn eigen versie samen.

Hierin ligt misschien een van de grootste paradoxen van de moderne auto-industrie. Juist dankzij een verregaande standaardisatie is een enorme differentiatie mogelijk geworden. De industrie hoeft niet voor iedere individuele koper een volledig nieuwe auto te ontwikkelen. Zij ontwikkelt technische systemen waarbinnen een groot aantal merken, typen, uitvoeringen en varianten mogelijk is. Een relatief beperkt aantal basiselementen kan daardoor leiden tot een grote verscheidenheid aan verschijningsvormen.

Massaproductie heeft de individualiteit dus niet noodzakelijk opgeheven. De auto-industrie heeft juist een systeem ontwikkeld waarbinnen individualiteit kan worden gekozen. Wanneer de auto aanvankelijk een exclusief bezit is, kan het bezit zelf voldoende zijn om onderscheid te maken. Maar wanneer vrijwel iedereen een auto kan bezitten, verschuift dat onderscheid naar het merk, het type, de uitvoering en uiteindelijk naar de kleinste zichtbare details.

De auto is daarmee misschien wel het meest verfijnde voorbeeld geworden van een industrieel geproduceerd object waarmee miljoenen individuele mensen zich op een persoonlijke manier kunnen identificeren. Zij wordt technisch in enorme aantallen geproduceerd en is toch voortdurend aangepast aan verschillen in gebruik, inkomen, smaak, status en persoonlijke identiteit.

Juist daarom is de ontwikkeling van de auto zo interessant voor de verdere vraag van dit essay. Want wanneer een volledig gestandaardiseerd product in staat blijkt te zijn zoveel ruimte te bieden voor keuze, onderscheid en identificatie, ontstaat onvermijdelijk de vraag of een vergelijkbare ontwikkeling ooit ook bij het stationaire verblijf zou kunnen plaatsvinden.

De geschiedenis als onderdeel van het product

De identificatie met een auto beperkt zich niet tot het moment waarop iemand een bepaald merk of type kiest. Ook de geschiedenis van het product zelf wordt geleidelijk onderdeel van die keuze. Een automerk bestaat niet uitsluitend uit de modellen die op dat moment verkrijgbaar zijn. Het draagt een verleden met zich mee. Eerdere modellen, technische innovaties, successen en mislukkingen, karakteristieke vormen en zelfs persoonlijke of collectieve herinneringen kunnen deel gaan uitmaken van de betekenis die mensen aan een merk geven.

Dat verklaart misschien waarom automerken zich voortdurend moeten vernieuwen en tegelijkertijd hun eigen geschiedenis niet volledig kunnen loslaten. Nieuwe modellen moeten technisch beter, veiliger en efficiënter zijn dan hun voorgangers, maar voor de gebruiker moeten zij vaak ook nog herkenbaar blijven. De ontwikkeling van een automerk is daarom nooit uitsluitend een technische openvolging. Zij is ook een voortdurend zoeken naar een evenwicht tussen verandering en continuïteit.

Soms wordt die continuïteit zichtbaar gemaakt door een reeks van openvolgende typen. Een fabrikant kan zijn modellen onderbrengen in een duidelijk systeem waarin de opvolging zelf onderdeel wordt van de herkenning. De auto verandert van generatie tot generatie, maar blijft zichtbaar als een volgende stap in een bestaande ontwikkeling. Op andere momenten kiest een fabrikant juist voor namen die een eigen betekenis

en identiteit hebben. Een naam kan meer oproepen dan een nummer. Zij kan verwijzen naar een plaats, een gevoel, een herinnering of een bepaald beeld van mobiliteit.

Opmerkelijk is dat juist in een industrie die voortdurend gericht is op vernieuwing, ook het verleden steeds opnieuw kan terugkeren. Oude namen verschijnen opnieuw en karakteristieke vormen uit vroegere perioden worden opnieuw geïnterpreteerd. Het succes van retro-modellen laat zien dat technische vooruitgang kennelijk niet noodzakelijk samengaat met een behoefte aan een volledig onbekende verschijningsvorm. De techniek mag nieuw zijn, maar de vorm kan herinneringen oproepen aan iets wat al eerder betekenis had.

Daarin ligt een merkwaardig psychologisch verschijnsel besloten. De mens lijkt niet uitsluitend vooruit te willen. Hij wil het nieuwe blijkaar ook kunnen verbinden met iets wat hij al kent. Het verleden vormt daardoor geen afgesloten hoofdstuk, maar kan onderdeel worden van de aantrekkingskracht van een nieuw product. Een auto kan technisch volledig van zijn voorganger verschillen en toch bewust herinneren aan een vorm, een naam of een beeld uit een eerdere periode.

Retro is daarom meer dan het herhalen van een oude vorm. Het is een manier waarop een product zijn eigen geschiedenis gebruikt om een nieuwe relatie met de gebruiker tot stand te brengen. De herinnering wordt onderdeel van de keuze. Iemand kiest niet uitsluitend voor wat de auto op dat moment is, maar soms ook voor wat zij oproept.

Daarmee wordt de geschiedenis zelf onderdeel van het product. Niet als iets wat achter het merk ligt en alleen in archieven of musea bestaat, maar als een actief onderdeel van zijn hedendaagse identiteit. Een automerk draagt zijn verleden met zich mee en kan dat verleden telkens opnieuw interpreteren. Het product ontwikkelt zich technisch verder, maar hoeft zijn eigen geschiedenis niet achter te laten.

Dat maakt de ontwikkeling van de auto nog opmerkelijker. Een volledig industrieel product kan tegelijkertijd voortdurend veranderen en toch een sterke historische continuïteit behouden. Het kan technisch nieuw zijn en tegelijkertijd vertrouwd aanvoelen. Het kan gericht zijn op de toekomst en toch bewust gebruikmaken van herinneringen aan het verleden.

Misschien is juist dat vermogen tot voortdurende vernieuwing én herkenning een van de redenen waarom de relatie tussen mens en auto zo sterk is geworden. De auto is niet slechts een object dat wordt geproduceerd en vervolgens gebruikt. Zij maakt deel uit van een langere geschiedenis waarin techniek, vorm, herinnering en menselijke identificatie voortdurend opnieuw met elkaar worden verbonden.

En juist hier wordt de vergelijking met de woning opnieuw interessant. Want ook woningen dragen geschiedenis met zich mee. Alleen is die geschiedenis meestal verbonden met een plaats. De auto daarentegen draagt haar geschiedenis met zich mee terwijl zij zich door de wereld beweegt.

Daarmee verschijnt geleidelijk het fundamentele verschil tussen beide vormen van verblijf.

De auto is mobiel.

De woning blijft.

En juist vanuit dat verschil kan de volgende vraag ontstaan: **wat gebeurt er wanneer de logica van het mobiele verblijf zich langzaam naar het stationaire verblijf verplaatst?**

Wanneer de techniek haar eigen vorm verandert

De geschiedenis van de auto laat tegelijkertijd zien dat geen enkele vorm vanzelfsprekend is. Veel elementen die wij tegenwoordig als kenmerkend voor een auto beschouwen, zijn ooit ontstaan uit een concrete technische noodzaak.

De grote houten wielen van de wagen en de koets hadden een specifieke constructie en waren aangepast aan de wegen waarop zij moesten rijden. De ontwikkeling van metaal, rubber en nieuwe productietechnieken veranderde niet alleen de kwaliteit van het wiel, maar ook zijn volledige verschijning. Het wiel werd kleiner of groter, breder of smaller en technisch steeds complexer. Toch bleef het gedurende de gehele ontwikkeling een zichtbaar onderdeel van het voertuig en werd het uiteindelijk zelfs een belangrijk element van persoonlijke keuze. Wat ooit uitsluitend een technisch noodzakelijk onderdeel was, werd onderdeel van de vorm en vervolgens zelfs van de identiteit van de auto.

Hetzelfde gebeurde met de voorzijde. De verbrandingsmotor stelde specifieke eisen aan de organisatie van het voertuig. De motor moest worden geplaatst, gekoeld en onderhouden. Daardoor ontstond een motorruimte, vaak onder een lange motorkap, en een radiator die lucht nodig had. De opening aan de voorzijde ontwikkelde zich geleidelijk tot een grille. Wat begon als een technische noodzaak, werd uiteindelijk een van de meest herkenbare onderdelen van het automerk.

Wanneer men tegenwoordig naar auto's kijkt, is het opvallend hoeveel betekenis aan die voorzijde wordt toegekend. De grille is het gezicht van de auto geworden. Zij bepaalt mede of een voertuig krachtig, elegant, sportief, vriendelijk of indrukwekkend wordt ervaren. Daarmee heeft een technisch onderdeel een zelfstandige culturele en psychologische betekenis gekregen.

De overgang naar elektrische aandrijving maakt deze ontwikkeling opnieuw zichtbaar. Een elektrische auto heeft geen traditionele grote verbrandingsmotor onder een lange motorkap nodig en ook de klassieke radiatoropening heeft niet langer dezelfde functie. Toch verdwijnen deze elementen niet onmiddellijk. De eerste elektrische auto's bleven vaak herkenbaar als auto's uit het tijdperk van de verbrandingsmotor. Soms bleef de vorm van de grille bestaan, terwijl de opening zelf grotendeels gesloten was. De techniek was veranderd, maar de vorm bleef voorlopig herinneren aan wat de auto vroeger nodig had.

Dat is misschien kenmerkend voor iedere fundamentele technische overgang. De nieuwe techniek verschijnt aanvankelijk binnen de vorm van het oude systeem. Pas wanneer zij volledig is geaccepteerd en haar eigen mogelijkheden werkelijk worden onderzocht, ontstaat een vorm die niet langer afhankelijk is van het verleden.

De eerste auto was een koets zonder paard.

Misschien is de elektrische auto voorlopig nog een auto zonder uitlaat.

Maar wanneer de technische ontwikkeling verdergaat, kunnen nog veel meer elementen van de huidige auto hun vanzelfsprekendheid verliezen. Wanneer voertuigen zichzelf besturen, is de bestuurder misschien niet langer het middelpunt van het interieur. Het stuur, de pedalen en de traditionele positie van de bestuurder kunnen dan hun functie verliezen. Wanneer de aandrijving anders wordt georganiseerd, verdwijnt mogelijk de noodzaak voor een lange voorzijde en een duidelijk onderscheid tussen motorruimte en passagiersruimte.

En wanneer zich ooit een geheel andere vorm van voortbeweging ontwikkelt, is zelfs het wiel niet noodzakelijkerwijs een blijvend onderdeel van het mobiele verblijf.

Op dat moment ontstaat opnieuw een fundamentele vraag.

Wat blijft er over wanneer alle onderdelen die wij tegenwoordig als kenmerkend voor de auto beschouwen, geleidelijk verdwijnen?

Misschien niet de auto.

Maar wel het verblijf.

Want gedurende de gehele technische ontwikkeling is één element steeds belangrijker geworden. De mens bevindt zich niet alleen op een machine die hem verplaatst. Hij bevindt zich in een eigen ruimte die zich verplaatst. Een ruimte die bescherming biedt, comfort mogelijk maakt en waarin steeds meer functies kunnen worden opgenomen.

De auto kan daarom worden beschouwd als een vorm van mobiel verblijf.

Misschien is dat uiteindelijk de meest fundamentele ontwikkeling. Niet de overgang van paard naar motor of van verbrandingsmotor naar elektriciteit, maar de voortdurende ontwikkeling van een technische constructie tot een volledig georganiseerde ruimte waarin de mens zich door de wereld beweegt.

En misschien is juist daar de ontwikkeling nog lang niet ten einde.

Want wanneer de techniek de vorm steeds opnieuw verandert, blijft één vraag bestaan: hoe zal de mens zich met dat toekomstige mobiele verblijf identificeren?

De motor kan verdwijnen. De grille kan verdwijnen. De motorkap kan verdwijnen. Het stuur kan verdwijnen en misschien ooit zelfs het wiel.

Maar de behoefte aan herkenning, keuze en onderscheid zal daarmee waarschijnlijk niet vanzelf verdwijnen.

Het volledig veranderde mobiele verblijf zal daarom misschien opnieuw merken, typen, uitvoeringen, opties en vormen van persoonlijke identificatie voortbrengen.

De techniek verandert het object.

De mens geeft het betekenis.

Een ander verblijf

De ontwikkeling van het mobiele verblijf laat zien wat er kan gebeuren wanneer techniek, productie en menselijke behoefte gedurende lange tijd op elkaar inwerken. De auto is niet in één keer ontstaan. Iedere technische verandering heeft nieuwe mogelijkheden voortgebracht, waarop vervolgens nieuwe vormen van gebruik, nieuwe wensen en uiteindelijk nieuwe vormen van productie en differentiatie zijn gevolgd.

Een voertuig wordt ontwikkeld, geproduceerd en gebruikt. Vervolgens blijkt in de praktijk wat werkt en wat niet werkt. Er ontstaan verbeteringen, nieuwe typen en nieuwe generaties. De volgende ontwikkeling begint niet opnieuw bij nul, maar bouwt voort op wat eerder is geleerd. Zo ontstaat gedurende lange tijd een voortdurende ontwikkeling waarin techniek, vorm en gebruik elkaar beïnvloeden.

De auto is daardoor veel meer geworden dan een vervoermiddel. Hij is uitgegroeid tot een buitengewoon verfijnd industrieel product. Volledig gestandaardiseerd in zijn technische uitgangspunten, maar tegelijkertijd beschikbaar in een grote verscheidenheid aan merken, typen, uitvoeringen en persoonlijke varianten. Het is mogelijk gebleken om een product in enorme aantallen te produceren en het toch een sterke persoonlijke betekenis te laten krijgen.

Misschien is juist dat de meest opmerkelijke prestatie van deze ontwikkeling.

Standaardisatie heeft de verscheidenheid niet opgeheven.

Zij heeft haar mogelijk gemaakt.

Binnen een gemeenschappelijk technisch systeem is een enorme differentiatie ontstaan. Mensen kiezen niet alleen een vervoermiddel, maar een merk. Binnen dat merk kiezen zij een type. Vervolgens kiezen zij een uitvoering, opties en uiteindelijk de kleinste zichtbare details. Het volledig industriële product wordt op die manier door de gebruiker persoonlijk toegeëigend.

De auto-industrie heeft daarmee een vorm van ontwikkeling bereikt waarin technische standaardisatie en menselijke individualiteit geen tegenstellingen meer zijn.

Maar er bestaat nog een andere vorm van verblijf.

Ook deze beschermt de mens tegen de omgeving. Ook hier bevindt de mens zich gedurende een groot deel van zijn leven in een eigen, omsloten ruimte. Ook hier bestaan verschillen in gebruik, behoefte, inkomen, levensfase en persoonlijke voorkeur. Ook hier spelen herkenning, identiteit en de behoefte aan onderscheid een rol.

Het verschil is slechts dat dit verblijf niet beweegt.

Het staat stil.

Daarmee komen we bij het stationaire verblijf.

Het stationaire verblijf

Opmerkelijk genoeg heeft het stationaire verblijf zich niet op dezelfde wijze ontwikkeld als het mobiele verblijf. Ook de woning is immers een omhulling van menselijk leven. Zij beschermt tegen de omgeving en biedt ruimte aan rust, ontmoeting, werk, bezit en het dagelijks bestaan. Zij is de plaats waar de mens terugkeert, waar hij langere tijd verblijft en waar zijn leven zich in belangrijke mate afspeelt. In die zin is het verschil met de auto misschien minder fundamenteel dan op het eerste gezicht lijkt. Ook de auto is een omhulling waarin de mens verblijft, zij het tijdelijk en in beweging. Het ene verblijf beweegt zich door de wereld, het andere blijft op één plaats.

Toch hebben beide vormen van verblijf zich op een opmerkelijk verschillende wijze ontwikkeld. De auto is gedurende ruim een eeuw uitgegroeid tot een volledig industrieel product, dat in grote aantallen wordt geproduceerd en tegelijkertijd voortdurend verandert. Ieder nieuw model bouwt voort op de ervaringen met eerdere modellen. Technische verbeteringen worden opgenomen in volgende generaties, veranderingen in gebruik leiden tot nieuwe typen en nieuwe wensen tot andere uitvoeringen. De ontwikkeling begint niet telkens opnieuw, maar vormt een doorgaande geschiedenis waarin techniek, productie, gebruik en menselijke voorkeur voortdurend op elkaar inwerken.

De woningbouw kent uiteraard eveneens een lange geschiedenis van technische ontwikkeling. Nieuwe materialen, constructies, installaties en productiemethoden hebben de woning ingrijpend veranderd. Toch wordt de woning nog steeds veel vaker als een afzonderlijke opgave beschouwd. Er is een plaats, er is een programma, er zijn regels en technische eisen, en vervolgens ontstaat een ontwerp. Bij een volgende plaats begint het proces opnieuw, met andere omstandigheden en opnieuw een nieuw ontwerp. Natuurlijk bestaan er herkenbare woningtypen en zijn er talloze vormen van systeembouw, cataloguswoningen en industriële productie, maar een samenhangende ontwikkeling van merken, typen, generaties en uitvoeringen zoals bij de auto is nauwelijks ontstaan.

Dat betekent overigens niet dat de woningbouw geen herkenbare identiteiten kent. Integendeel. Soms is een gebouw onmiddellijk met een bepaalde architect te verbinden. Wie het werk van Mario Botta, Rem Koolhaas, Rob Krier, Peter Zumthor of Bernard Tschumi kent, zal in veel gevallen een verwantschap kunnen herkennen tussen verschillende gebouwen. De architect heeft een eigen manier van omgaan met vorm, ruimte, materiaal en compositie ontwikkeld en die herkenbaarheid kan zo sterk worden dat zijn naam zelf bijna de betekenis van een merk krijgt.

Maar juist daar verschijnt het verschil met de auto. De herkenbaarheid is bij de architectuur verbonden met de auteur, terwijl zij bij de auto verbonden is met het product. De koper van een auto vraagt gewoonlijk niet wie het voertuig heeft ontworpen. Hij kiest een merk en vervolgens een type. De naam van de individuele ontwerper blijft voor de gebruiker meestal op de achtergrond. Wat zichtbaar is, is de identiteit van het product zelf.

En precies op dit punt kan de vergelijking een enigszins merkwaardige richting krijgen.

Waarom bestaat er eigenlijk geen Mercedes-woning?

De vraag is vanzelfsprekend ironisch. Zij is niet bedoeld als voorstel voor de volgende ontwikkeling van de woningbouw en evenmin als uitnodiging aan een autofabrikant om zich op de huizenmarkt te begeven. Maar juist door de gedachte serieus genoeg te nemen om haar verder door te voeren, wordt zichtbaar hoe verschillend wij over het mobiele en het stationaire verblijf zijn gaan denken.

Mercedes ontwikkelt immers niet één auto voor één soort mens. Binnen één merk bestaan verschillende typen voor verschillende gebruikers en financiële mogelijkheden. Er zijn compacte auto's en grotere gezinsauto's, maar ook uiterst luxueuze modellen. Toch blijven zij, ondanks hun onderlinge verschillen, herkenbaar als producten van hetzelfde merk. Er bestaat dus niet één Mercedes-auto, maar een familie van voertuigen die een bepaalde identiteit met elkaar delen.

Waarom zou dat principe niet op de woning kunnen worden toegepast?

Waarom zou er geen compacte Mercedes-woning kunnen bestaan voor een klein huishouden, een grotere Mercedes-woning voor een gezin en een uiterst luxueuze uitvoering voor wie andere wensen en mogelijkheden heeft? Waarom zou binnen één woonmerk niet gekozen kunnen worden voor een bepaald type, een specifieke indeling, verschillende materialen, technische voorzieningen, een uitvoering en misschien uiteindelijk zelfs een kleur?

De vergelijking wordt natuurlijk steeds absurdistischer naarmate zij verder wordt doorgevoerd. Juist daarin ligt haar ironie. Men kan zich voorstellen dat toekomstige wooncatalogi worden opgebouwd zoals automodellen. Een woning voor de starter, een groter type voor het gezin, een luxueuze uitvoering voor een andere markt. Vervolgens de keuze uit verschillende opties, materialen en uitvoeringen. Misschien zelfs een nieuwe generatie van hetzelfde woningtype, waarbij de vorige versie wordt vervangen door een technisch en commercieel verder ontwikkelde opvolger.

De vraag is dan niet langer: wie heeft deze woning ontworpen?

De vraag wordt: welk type wilt u?

Toch is de vergelijking niet volledig absurd. De geschiedenis van de auto laat immers zien dat vergaande standaardisatie niet noodzakelijk tot éénvormigheid hoeft te leiden. Juist binnen een verfijnd industrieel systeem kan een grote verscheidenheid aan producten ontstaan. Het technische systeem wordt gestandaardiseerd, terwijl de gebruiker een grote hoeveelheid keuzes krijgt. Het resultaat kan daardoor persoonlijk en herkenbaar worden, ook al is het product zelf in grote aantallen geproduceerd.

Daarmee ontstaat een gedachte die aanvankelijk vooral ironisch lijkt. Wat zou er gebeuren wanneer het stationaire verblijf dezelfde ontwikkeling zou doormaken als het mobiele verblijf? Wanneer woningen niet langer primair afzonderlijke architectonische ontwerpen zijn, maar producten die gedurende generaties worden ontwikkeld, technisch worden verbeterd, in verschillende typen op de markt worden gebracht en

uiteindelijk door hun gebruikers worden gekozen op dezelfde manier waarop vandaag een auto wordt gekozen?

Misschien zou de architect dan niet volledig verdwijnen. Ook de auto-industrie heeft ontwerpers nodig. Maar de naam van de individuele architect zou naar de achtergrond kunnen verdwijnen, zoals de naam van de ontwerper van een auto dat al lang heeft gedaan. De herkenbaarheid verschuift van de auteur naar het product.

De Mercedes-woning.

Voorlopig is het slechts een ironische gedachte.

Maar misschien is juist de vraag waarom wij erom moeten lachen interessanter dan het antwoord.

Implementatie of afstemming

De gedachte aan de Mercedes-woning is vanzelfsprekend ironisch, maar zoals vaker bij ironie kan juist de overdrijving een vraag zichtbaar maken die anders misschien verborgen zou blijven. Stel dat een producent een volledig systeem van woningen ontwikkelt. Er bestaan verschillende typen voor verschillende huishoudens en financiële mogelijkheden, van compacte woningen voor kleinere huishoudens tot grotere gezinswoningen en luxere uitvoeringen voor een hogere markt. Binnen ieder type kan vervolgens worden gekozen uit verschillende indelingen, materialen en technische voorzieningen. De woning wordt ontwikkeld, technisch uitgewerkt en geproduceerd voordat bekend is op welke plaats zij uiteindelijk zal worden gebouwd. Pas daarna verschijnt de concrete locatie en ontstaat de vraag welke uitvoering van het bestaande product daar het meest geschikt is.

De woning kan zich daarbij in aanzienlijke mate aanpassen aan haar omstandigheden. Zij kan een andere oriëntatie krijgen, een andere gevel, een gewijzigde technische installatie of een andere ruimtelijke indeling. Misschien worden zelfs verschillende uitvoeringen ontwikkeld voor uiteenlopende klimaten, landschappen en stedelijke situaties. Toch verandert daarmee de fundamentele richting van het proces niet. De woning bestond al voordat de plaats werd ontmoet. De plaats heeft het product niet voortgebracht, maar bepaalt hooguit welke versie ervan kan worden toegepast. Dat is implementatie: eerst bestaat het product en vervolgens wordt gezocht naar de plaats waar het, in een bepaalde uitvoering, het best kan worden gerealiseerd.

Architectuur kan echter vanuit een andere richting ontstaan. Daar bestaat niet noodzakelijk eerst het antwoord. De plaats, het gebruik, de mensen, de tijd en de overige omstandigheden vormen samen een concrete werkelijkheid waarop het bouwen zich moet verhouden. Het gebouw verschijnt dan niet als een vooraf ontwikkeld product dat ergens zijn bestemming vindt, maar als het resultaat van een proces waarin verschillende werkelijkheden met elkaar worden afgestemd. Het verschil ligt daarbij niet in de vraag of

architectuur gebruikmaakt van techniek, standaardisatie of herhaalbare systemen. Ook architectuur bouwt voort op bestaande kennis, materialen, constructies en technische mogelijkheden. Het verschil ligt in wat uiteindelijk de richting van het proces bepaalt.

Bij implementatie wordt de werkelijkheid onderzocht om vast te stellen welk bestaand antwoord het best past. Bij afstemming wordt de werkelijkheid onderzocht om te begrijpen wat zij vraagt, waarna het antwoord in relatie tot die werkelijkheid kan ontstaan. Dat verschil lijkt op het eerste gezicht gering, maar wordt fundamenteel wanneer de woning volledig als product wordt ontwikkeld. De Mercedes-woning heeft haar uitgangspunt immers al bepaald voordat zij de plaats ontmoet. Haar technische systeem, haar ruimtelijke mogelijkheden en de grenzen waarbinnen zij kan veranderen, zijn vooraf ontwikkeld. De plaats kan vervolgens invloed hebben op de uitvoering, maar niet meer op de fundamentele vraag wat de woning zou kunnen worden.

Een woning die wordt afgestemd, ontstaat daarentegen in relatie tot haar omgeving. De plaats is dan geen externe voorwaarde waaraan achteraf moet worden voldaan, maar onderdeel van de werkelijkheid waaruit het gebouw voortkomt. Bij implementatie blijft de woning in wezen zichzelf. Zij kan verschillende uitvoeringen krijgen, andere materialen of aanvullende mogelijkheden, maar haar fundamentele identiteit bestaat onafhankelijk van de plaats. Zij past zich niet werkelijk aan in de betekenis dat de plaats invloed heeft op haar ontstaan; zij wordt passend gemaakt binnen de mogelijkheden die vooraf al aanwezig waren.

Daarmee komen ook de zeven aspecten van NOVIOTECTO in beeld. Wanneer architectuur ontstaat uit de relatie tussen verschillende aspecten van de werkelijkheid, kunnen die aspecten niet eenvoudig worden beschouwd als afzonderlijke gegevens die aan een bestaand product worden toegevoegd. Hun betekenis ligt juist in hun onderlinge werking. De Mercedes-woning maakt zichtbaar wat er gebeurt wanneer die samenhang wordt omgekeerd. Zij kan technisch uitstekend zijn, duurzaam, comfortabel, betaalbaar en misschien zelfs veranderbaar, maar daarmee is nog niet gezegd dat zij is afgestemd. Afstemming betekent immers meer dan het aanpassen van een bestaand product aan een aantal voorwaarden. Zij betekent dat de werkelijkheid zelf invloed heeft op het ontstaan van het resultaat.

De Mercedes-woning is daarom niet eenvoudigweg het beeld van een slechte woning. Zij is het uiterste beeld van een andere manier van denken, waarin het antwoord voorafgaat aan de vraag. Misschien ligt juist daar uiteindelijk het verschil tussen bouwen als product en architectuur als afstemming.

Wanneer de ironie werkelijkheid wordt

De gedachte aan de Mercedes-woning is bedoeld als ironie, maar misschien is zij minder ver van de werkelijkheid verwijderd dan zij aanvankelijk lijkt. De huidige ontwikkeling van de woningbouw beweegt zich immers steeds nadrukkelijker in de richting van technisch ontwikkelde systemen. Woningen moeten sneller en in grotere aantallen worden gerealiseerd, terwijl tegelijkertijd de eisen aan duurzaamheid, energiegebruik, materiaalgebruik en technische prestaties toenemen. Die combinatie leidt bijna vanzelf tot systemen die vooraf worden ontwikkeld, getest en vervolgens op grotere schaal kunnen worden toegepast.

Een gevel wordt steeds meer een technisch systeem. De woning wordt onderdeel van een energieconcept. Constructies worden ontwikkeld met het oog op demontage en hergebruik, terwijl installaties worden opgenomen in steeds complexere technische gehelen en materialen een vooraf bepaalde levensloop krijgen. Veel van deze ontwikkelingen zijn noodzakelijk en kunnen de kwaliteit van het bouwen aanzienlijk verbeteren. Juist de technische complexiteit van de hedendaagse opgave maakt het weinig aannemelijk dat ieder gebouw opnieuw vanaf het begin kan worden ontwikkeld. Wanneer een systeem eenmaal betrouwbaar functioneert, duurzaam presteert en economisch kan worden geproduceerd, ligt herhaling voor de hand.

Maar juist daarin schuilt een ontwikkeling die de ironische Mercedes-woning steeds voorstelbaarder maakt. Een technisch systeem dat eenmaal is ontwikkeld, zoekt immers naar mogelijkheden om te worden toegepast. Er kunnen verschillende uitvoeringen ontstaan voor verschillende omstandigheden: een versie voor een dicht stedelijk gebied, een andere voor een ruimere omgeving, een aangepaste gevel voor een bepaald klimaat en een technische installatie die aansluit bij een specifieke energievoorziening. De verschillen kunnen aanzienlijk zijn en de mogelijkheden steeds verfijnder, maar zij blijven onderdeel van een systeem dat reeds bestaat.

Juist de duurzaamheidsopgave kan deze ontwikkeling verder versnellen. Een vooraf ontwikkeld systeem maakt het mogelijk technische kennis te herhalen, prestaties te controleren en materialen op grotere schaal te organiseren. Wat eenmaal goed werkt, kan opnieuw worden toegepast, verbeterd en verder geoptimaliseerd. Daardoor ontstaat geleidelijk een andere logica van het bouwen. Niet langer wordt uitsluitend gevraagd wat een concrete plaats nodig heeft; steeds vaker bestaat er al een technisch antwoord waarvan vervolgens moet worden onderzocht waar en onder welke omstandigheden het kan worden toegepast.

De ironie kan daardoor werkelijkheid worden zonder dat iemand bewust besluit dat de woningbouw voortaan naar het voorbeeld van de auto-industrie moet functioneren. De ontwikkeling kan eenvoudigweg voortkomen uit de combinatie van technische complexiteit, economische noodzaak, duurzaamheid en schaalvergroting. De Mercedes-woning verschijnt dan niet noodzakelijk als één herkenbaar product met een ster op de gevel. Zij kan zich veel onopvallender ontwikkelen, als een steeds verfijnder systeem van woningtypen, technische componenten en vooraf bepaalde mogelijkheden dat steeds duurzamer, intelligenter en daardoor gemakkelijker op verschillende plaatsen toepasbaar wordt.

De vraag is dan niet of deze ontwikkeling technisch mogelijk of wenselijk is. De vraag is wat de plaats nog werkelijk kan veranderen wanneer het systeem steeds vollediger wordt ontwikkeld voordat het die plaats ontmoet. De Mercedes-woning is misschien geen voorspelling, maar zij is ook niet meer uitsluitend een absurd beeld. Zij is een denkbeeldige consequentie van ontwikkelingen die al zichtbaar zijn. De fundamentele vraag is daarom niet of techniek, standaardisatie en duurzaamheid een plaats hebben in de toekomstige woningbouw, maar wat er gebeurt wanneer hun eigen logica de richting van het bouwen gaat bepalen.

Op dat moment wordt de ironie serieus.

De transformatie als optie

De gedachte aan de Mercedes-woning roept onmiddellijk een belangrijke vraag op. Wat gebeurt er wanneer een dergelijke woning moet veranderen? Want juist de woning onderscheidt zich van veel andere producten doordat zij gedurende een lange periode blijft bestaan. Mensen veranderen, gezinnen veranderen, functies veranderen en ook de maatschappelijke omstandigheden waarin een woning ooit is ontstaan, kunnen in de loop van de tijd ingrijpend veranderen. Een woning die uitsluitend geschikt is voor het moment waarop zij wordt gebouwd, zou daarom juist in een toekomstige samenleving nauwelijks duurzaam genoemd kunnen worden.

De ontwikkeling van geïndustrialiseerde en gestandaardiseerde woningen hoeft echter niet noodzakelijk te betekenen dat woningen onveranderlijk worden. Integendeel. Veel hedendaagse technische ontwikkelingen richten zich juist op flexibiliteit, circulariteit, demontage en hergebruik. Constructies kunnen zo worden ontworpen dat onderdelen vervangen kunnen worden, installaties kunnen worden vernieuwd en ruimten kunnen een andere functie krijgen. Wanden kunnen worden verplaatst, woningen kunnen worden uitgebreid of juist verkleind en afzonderlijke onderdelen kunnen worden verwijderd en elders opnieuw worden toegepast.

Op het eerste gezicht lijkt daarmee een belangrijk bezwaar tegen de gedachte aan de Mercedes-woning te verdwijnen. Waarom zou een industrieel ontwikkeld woonproduct zich niet gedurende zijn bestaan kunnen aanpassen aan veranderende omstandigheden? Misschien zou juist een vergaand technisch systeem beter in staat zijn om toekomstige veranderingen op te nemen dan een traditionele woning die voor één specifieke situatie is ontworpen.

Maar wanneer deze gedachte verder wordt doorgevoerd, verschijnt opnieuw het verschil tussen implementatie en afstemming.

Ook de veranderbaarheid van een industrieel product moet immers ergens worden ontwikkeld. Wanneer de fabrikant een woning op de markt brengt die in verschillende richtingen kan worden getransformeerd, moeten die mogelijkheden vooraf zijn onderzocht, technisch uitgewerkt en in het systeem worden opgenomen. De toekomstige verandering bestaat dan als mogelijkheid voordat zij noodzakelijk is geworden.

De fabrikant heeft voorzien dat een huishouden groter of kleiner kan worden en ontwikkelt daarom een uitbreidbaar systeem. Hij heeft voorzien dat een ruimte van functie kan veranderen en maakt het mogelijk wanden te verplaatsen. Hij heeft voorzien dat installaties ooit moeten worden vervangen en organiseert het gebouw zodanig dat zij toegankelijk en uitwisselbaar blijven. Het resultaat kan technisch buitengewoon intelligent zijn. De woning wordt niet statisch, maar ontwikkelt zich tot een systeem waarin verandering is opgenomen.

Maar juist daarin schuilt de ironie.

De transformatie wordt een optie.

Zoals een koper van een auto kan kiezen uit verschillende uitvoeringen en technische pakketten, zou de toekomstige bewoner van een Mercedes-woning kunnen kiezen voor een bepaalde mate van veranderbaarheid. De basisuitvoering biedt misschien een beperkt aantal mogelijkheden. Een uitgebreidere uitvoering maakt het mogelijk ruimten anders te organiseren. En voor degene die bereid is meer te investeren, bestaat wellicht de meest uitgebreide variant: de transformatie als superoptie.

De woning wordt dan niet alleen verkocht in een bepaalde uitvoering, maar met een vooraf vastgelegde mogelijkheid om zich later te veranderen.

Op zichzelf is daar niets onmogelijk aan. Het is zelfs denkbaar dat dergelijke woningen technisch zeer verfijnd worden. Een bewoner zou na enkele jaren kunnen besluiten een extra ruimte toe te voegen, twee kleinere woningen samen te voegen of een deel van zijn woning af te splitsen. Onderdelen kunnen worden vervangen, gevels vernieuwd en functies gewijzigd. De woning kan gedurende een lang bestaan verschillende gedaanten aannemen en misschien zelfs meer veranderingen opnemen dan veel traditionele gebouwen daartoe in staat zijn.

Toch blijft de fundamentele vraag bestaan.

Wie bepaalt welke transformaties mogelijk zijn?

In het systeem van de Mercedes-woning ligt het antwoord voor een belangrijk deel bij degene die het product heeft ontwikkeld. De mogelijke veranderingen zijn vooraf bedacht en vormen onderdeel van het oorspronkelijke systeem. De bewoner kan kiezen, maar kiest uit een verzameling mogelijkheden die al bestaat. Ook wanneer die verzameling zeer uitgebreid is, blijven de grenzen van de verandering uiteindelijk verbonden met wat het product kan toelaten.

De woning is dus veranderbaar.

Maar zij verandert binnen haar eigen systeem.

Dat onderscheid is van belang wanneer de toekomstige verandering niet kan worden voorzien. Een andere manier van leven, een nieuwe maatschappelijke functie, een ingrijpende verandering van de omgeving of een nieuwe technische mogelijkheid kan vragen om iets wat op het moment van de oorspronkelijke ontwikkeling nog niet denkbaar was. Dan is er geen passende optie beschikbaar. Er bestaat geen accessoire dat kan worden besteld en geen transformatiepakket dat de fabrikant ooit heeft voorzien.

Op dat moment moet opnieuw worden gevraagd wat de werkelijkheid nodig heeft.

Daar begint opnieuw de afstemming.

Transformatie is daarom niet hetzelfde als flexibiliteit. Een product kan buitengewoon flexibel zijn en toch slechts veranderen binnen de mogelijkheden die vooraf in het systeem zijn vastgelegd. Architectuur wordt transformeerbaar wanneer zij ook een nieuwe werkelijkheid kan opnemen die niet vooraf in het oorspronkelijke ontwerp aanwezig was.

Daarmee wordt duidelijk dat het verschil tussen implementatie en afstemming niet verdwijnt zodra een woning veranderbaar wordt. Misschien wordt het zelfs scherper zichtbaar. Want hoe verfijnder het systeem wordt, hoe groter de verleiding kan zijn om te geloven dat alle toekomstige veranderingen vooraf kunnen worden bedacht en technisch kunnen worden opgenomen.

Maar kan dat werkelijk?

Kan een fabrikant voorzien welke vormen van samenleven zich over vijftig jaar zullen ontwikkelen? Kan hij weten welke betekenis een woning dan heeft gekregen, welke functies in een wijk zijn verdwenen of juist zijn ontstaan, welke technische mogelijkheden beschikbaar zullen zijn en welke relatie de bewoners op dat moment met hun omgeving hebben?

Waarschijnlijk niet.

En juist daarom kan transformatie niet uitsluitend een technische eigenschap van een product zijn.

De werkelijke mogelijkheid tot transformatie ontstaat wanneer een gebouw opnieuw in relatie kan worden gebracht met een veranderde werkelijkheid. De vraag is dan niet langer welke beschikbare optie het best past, maar wat de nieuwe situatie vraagt. De transformatie wordt geen keuze uit een catalogus, maar opnieuw een proces van afstemming.

De ironische gedachte aan de Mercedes-woning bereikt hier misschien haar meest vergaande vorm. Niet alleen de woning zelf, maar zelfs de mogelijkheid om haar in de toekomst te veranderen, kan worden opgenomen in het product. De bewoner koopt dan niet alleen een huis, maar eventueel ook het recht om het later volgens bepaalde regels te transformeren.

Misschien wordt zelfs dat een onderscheidend kenmerk van het merk.

De ene fabrikant biedt een woning met een standaardpakket aan. Een andere producent levert een woning met een uitgebreid transformatieprogramma. En misschien verschijnt uiteindelijk de reclame waarin wordt beloofd dat deze woning een leven lang kan meegroeien, omdat alle toekomstige veranderingen al in het oorspronkelijke systeem zijn voorzien.

Juist daar wordt de ironie bijna werkelijkheid.

Want wanneer zelfs verandering volledig kan worden gestandaardiseerd, blijft één vraag over.

Wat gebeurt er wanneer de werkelijkheid verandert op een manier die niemand heeft voorzien?

Wanneer de intelligentie het systeem ontmoet

De ontwikkeling van kunstmatige intelligentie voegt een nieuwe dimensie toe aan de vraag naar de toekomstige woning. Want waar de industrialisatie het mogelijk maakte om technische producten op grote schaal te produceren, maakt kunstmatige intelligentie het mogelijk om steeds grotere hoeveelheden informatie te verwerken, verbanden te herkennen en op basis daarvan beslissingen voor te bereiden.

Juist daardoor kan AI de ontwikkeling naar een steeds verder geïndustrialiseerde woningbouw aanzienlijk versnellen.

Stel dat de Mercedes-woning werkelijk bestaat. Er is dan niet één woning, maar een volledig systeem van verschillende typen en uitvoeringen. De producent beschikt over compacte woningen, gezinswoningen, grotere woningen en luxere varianten. Iedere woning heeft een groot aantal mogelijke configuraties, technische opties en transformatiepakketten.

Vervolgens verschijnt een nieuwe locatie.

De plaats wordt digitaal geanalyseerd. De bodemgesteldheid, de oriëntatie, het klimaat, de beschikbare infrastructuur en de regelgeving worden verzameld. Ook kunnen gegevens over de omgeving, het gebruik, de bevolkingssamenstelling en de verwachte ontwikkeling van het gebied worden toegevoegd.

De AI verwerkt deze informatie en komt tot een conclusie.

Voor deze locatie is type 4B de meest geschikte oplossing.

Met deze gevel.

Deze energievoorziening.

Deze indeling.

En dit transformatiepakket.

De ironische Mercedes-woning is daarmee nog een stap verder ontwikkeld.

Niet langer hoeft een mens zelf uit een catalogus te kiezen. Het systeem kan berekenen welk product het best bij de omstandigheden past.

De plaats wordt dan nog nauwkeuriger geanalyseerd dan ooit tevoren. Maar de fundamentele vraag blijft dezelfde.

Wat gebeurt er met de informatie?

Wanneer AI wordt gebruikt om te bepalen welk bestaand product het best op een bepaalde plaats kan worden toegepast, blijft de richting van het proces onveranderd. De woning bestaat al. De beschikbare typen

zijn vooraf ontwikkeld. De mogelijkheden zijn door het systeem bepaald. AI kan hooguit een betere keuze maken uit de beschikbare antwoorden.

De analyse wordt verfijnder.

De implementatie wordt intelligenter.

Maar het blijft implementatie.

AI kan daardoor zelfs de illusie van afstemming versterken. Want wanneer een systeem rekening houdt met duizenden gegevens over een concrete plaats, lijkt het alsof het resultaat werkelijk uit die plaats is ontstaan. Het gebouw is geoptimaliseerd voor de omgeving. De oriëntatie is berekend. De energieprestaties zijn afgestemd op het klimaat. Het type woning past bij de demografische gegevens. De beschikbare opties zijn precies op de gebruiker afgestemd.

Alles past.

Maar past het werkelijk?

Of is slechts het best passende antwoord gekozen uit een verzameling van antwoorden die al bestond?

Daarmee wordt een fundamenteel verschil zichtbaar tussen optimalisatie en afstemming.

Optimalisatie zoekt binnen een bekend systeem naar de beste mogelijkheid.

Afstemming kan juist vragen of het systeem zelf nog wel het juiste uitgangspunt is.

AI is bij uitstek geschikt om te optimaliseren. Zij kan veel meer gegevens verwerken dan een mens en veel meer mogelijke combinaties onderzoeken. Maar juist daardoor kan het bestaande systeem steeds overtuigender worden. Wanneer het uitgangspunt nooit ter discussie wordt gesteld, kan een systeem steeds beter worden in het geven van antwoorden op de verkeerde vraag.

De Mercedes-woning wordt dan niet alleen een product dat overal kan worden geïmplementeerd. Zij wordt een intelligent product dat voor iedere plaats de optimale uitvoering van zichzelf kan kiezen.

Maar ook AI kan een andere rol spelen.

Wanneer kunstmatige intelligentie niet wordt gebruikt om het juiste antwoord uit een catalogus te vinden, maar om de complexiteit van een concrete werkelijkheid zichtbaar te maken, verandert haar betekenis. AI kan verbanden tonen die voor de mens moeilijk waarneembaar zijn. Zij kan veranderingen in demografie, gebruik, klimaat, economie en techniek in samenhang onderzoeken. Zij kan verschillende mogelijke ontwikkelingen zichtbaar maken zonder onmiddellijk één vooraf bepaald antwoord te selecteren.

Dan helpt AI niet om de werkelijkheid in het systeem te laten passen.

Dan helpt zij het systeem met de werkelijkheid te confronteren.

Dat verschil is misschien essentieel.

De werkelijke betekenis van AI voor architectuur ligt daarom niet noodzakelijk in het vermogen om gebouwen sneller te ontwerpen. Zij kan ook bestaan in het vermogen om de werkelijkheid beter te begrijpen waarin architectuur moet ontstaan.

De zeven aspecten van NOVIOTECTO krijgen hierdoor misschien een nieuwe betekenis. Wanneer AI steeds meer informatie over de verschillende aspecten van de werkelijkheid kan verzamelen en met elkaar in verband kan brengen, wordt het theoretisch mogelijk om de onderlinge relaties beter zichtbaar te maken. Maar ook hier bestaat een gevaar. De zeven aspecten kunnen door een systeem worden gereduceerd tot gegevenscategorieën die afzonderlijk worden gemeten, gewogen en geoptimaliseerd.

Dan wordt de werkelijkheid opnieuw opgedeeld.

En vervolgens probeert AI de afzonderlijke onderdelen weer zo efficiënt mogelijk met elkaar te verbinden.

Maar de betekenis van de zeven aspecten ligt niet in het verzamelen van zoveel mogelijk gegevens. Zij ligt in de vraag welke relaties tussen die aspecten op een concrete plaats betekenisvol zijn.

Niet alles wat kan worden gemeten, bepaalt wat belangrijk is.

En niet alles wat belangrijk is, kan vooraf worden gemeten.

Daarom is AI uiteindelijk geen antwoord op de tegenstelling tussen implementatie en afstemming. Zij kan beide versterken.

AI kan het ultieme instrument worden van de Mercedes-woning. Zij kan bepalen welk product op welke plaats moet worden toegepast en welke variant voor welke gebruiker optimaal is. De implementatie wordt daardoor steeds verfijnder, sneller en overtuigender.

Maar AI kan ook helpen om juist datgene zichtbaar te maken wat niet in een vooraf ontwikkeld systeem past. Zij kan onverwachte relaties tonen, veranderende omstandigheden signaleren en vragen stellen bij de uitgangspunten waarmee het bouwen begint.

Daarmee ontstaat misschien een nieuwe vraag.

Niet of AI de architect zal vervangen.

Maar aan welke kant van het proces AI uiteindelijk zal staan.

Aan de kant van het antwoord?

Of aan de kant van de vraag?

Want wanneer AI uitsluitend wordt ingezet om bestaande systemen sneller en nauwkeuriger toe te passen, zal zij de ontwikkeling naar de Mercedes-woning waarschijnlijk versnellen.

Wanneer AI daarentegen wordt gebruikt om de concrete werkelijkheid beter te begrijpen, kan zij juist een nieuw instrument van afstemming worden.

De technologie verandert daarmee niet de fundamentele vraag.

Zij maakt haar alleen urgenter.

De Mercedes-woning kan straks zelf weten waar zij het beste past.

Maar wie bepaalt of zij daar überhaupt zou moeten staan?

Nabeschuwing

De Mercedes-woning begon als een ironische gedachte. Een woning als merk, met verschillende typen voor verschillende gebruikers, uitvoeringen, opties, kleuren en technische pakketten, misschien zelfs met de mogelijkheid om tegen een meerprijs een uitgebreid transformatiepakket te kiezen. Hoe verder de vergelijking met de ontwikkeling van de auto werd doorgevoerd, hoe merkwaardiger deze aanvankelijk leek te worden. Maar onderweg veranderde de betekenis van de gedachte. Wat begon als een overdrijving, werd geleidelijk een manier om te kijken naar ontwikkelingen die in de woningbouw al zichtbaar zijn.

De technische ontwikkeling maakt een steeds grotere standaardisatie mogelijk. Duurzaamheid vraagt om complexe systemen die kunnen worden herhaald en verbeterd. Transformatie kan vooraf als mogelijkheid in een systeem worden opgenomen en kunstmatige intelligentie kan steeds nauwkeuriger bepalen welk type of welke uitvoering op een bepaalde plaats het beste past. De Mercedes-woning is daardoor niet langer alleen een grap. Zij is een denkbeeld dat ons dwingt een fundamentele vraag te stellen: wat gebeurt er wanneer wij steeds beter worden in het vinden van het juiste antwoord voordat wij de vraag werkelijk hebben gesteld?

Daarmee keert het essay terug naar het verschil tussen implementatie en afstemming. Een technisch systeem kan uitstekend zijn. Het kan duurzaam, intelligent en flexibel zijn en zelfs buitengewoon nauwkeurig reageren op de omstandigheden waarin het wordt toegepast. Maar reageren is nog niet hetzelfde als ontstaan. Een systeem kan zich aanpassen aan een werkelijkheid die het zelf niet heeft voortgebracht, en juist daarin ligt misschien de werkelijke betekenis van afstemming.

Afstemming is geen afwijzing van techniek en evenmin een verlangen naar een geïdealiseerd verleden waarin ieder gebouw noodzakelijkerwijs uniek moest zijn. Ook is zij geen verzet tegen standaardisatie. De toekomstige woningbouw zal waarschijnlijk juist meer techniek, meer industriële productie en meer intelligentie gebruiken dan ooit tevoren. Maar geen enkele techniek kan voor ons de fundamentele vraag beantwoorden wat ergens zou moeten ontstaan. Die vraag blijft verbonden met de werkelijkheid zelf, met de plaats, de mensen, de tijd, met wat er al aanwezig is en met wat nog niet kan worden voorzien.

Misschien ligt daarin ook de betekenis van de zeven aspecten van NOVIOTECTO. Niet als een methode waarmee vooraf het perfecte antwoord kan worden samengesteld, maar als een manier om te herkennen dat architectuur ontstaat uit relaties die niet los van elkaar kunnen worden begrepen. De toekomst vraagt daarom misschien niet om een keuze tussen het product en de plaats, maar om een nieuwe verhouding tussen beide. Techniek kan worden herhaald, een systeem kan worden geïmplementeerd en een product kan worden geoptimaliseerd, maar architectuur begint op het moment dat opnieuw wordt gevraagd wat deze concrete werkelijkheid van het bouwen vraagt.

Misschien komt er ooit een Mercedes-woning. Zij kan technisch perfect zijn, duurzaam, flexibel en intelligent. Maar wanneer wij haar niet meer als een ironische gedachte herkennen, is misschien de belangrijkste vraag niet meer wat voor woning wij hebben ontwikkeld. De vraag is wat wij onderweg onder architectuur zijn gaan verstaan.

Robert Geurten

September 2026