

SPRAAKMAKERS

LECTOR INFRACTURE BRENGT VERKEERSKUNDIGEN EN ARCHITECTEN BIJ ELKAAR

VARKENS VERVOER JE, MENSEN REIZEN

‘Als wegen er zolang liggen, mag je er dan eens goed naar kijken voordat je ze aanlegt? Verkeerskundige Marc Verheijen, bedacht in de zandbak al wat hij later wilde: een stad ontwerpen waarin mensen kunnen bewegen en beleven. Zijn studie Verkeerskunde schoot daarvoor te kort. ‘We ontwierpen niet, maar leerden tekenen. Een tweede studie architectuur leverde wel de kunde die hij zocht. Met die dubbele achtergrond vond hij de juiste uitgangspositie voor zichzelf en voor anderen na hem: studenten aan de Infracture Academy, onderdeel van zijn lectoraat Infracture.

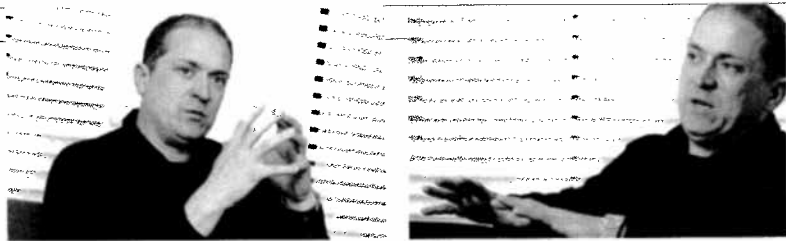
TEKST HANS VOGELSANG, VOGELSANG JOURNALISTIEK / NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE

Je moet volgens Verheijen niet alleen kijken of een traject functioneel, optimaal ruimtelijk en verkeerskundig wordt benut en veilig is, maar ook of de reiziger er gebruik van wil maken, of het aansluit bij zijn wensen en verwachtingen. En daar is nog een wereld te winnen. Blijf je binnen de grenzen van de discipline verkeerskunde, stedenbouw of architectuur als het gaat om infrastructuurvraagstukken, dan kom je niet verder dan suboptimale oplossingen voor de reiziger. ‘Neem de term openbaar vervoer, die is in zichzelf al fout. Mensen willen niet worden vervoerd. Varkens vervoer je, maar mensen willen reizen. Ze beleven een reis. En dat geldt voor de auto, maar nog meer voor het collectief vervoer.

We interviewen een verkeerskundige met een architectonische kijk op de infrastructuur, of een architect die met een verkeerskundige bril naar infrastructuurvraagstukken kijkt. Ook onze afspraak hinkt al op twee benen. Want het blijkt dat we één afspraak maakten op twee verschillende locaties. Eenmaal bij elkaar glimlacht Marc Verheijen (45) – in kleurrijk zwart gekleed – ons toe als wij voorstellen om maar snel te beginnen met het interview. ‘Rustig aan, eerst ga ik jullie een rondleiding geven.’ En gaat ons resoluut voor in één van de oude scheepslodsen van de

voormalige Rotterdamse Droogdokmaatschappij, RDM, die onderdelen van de hogeschool Rotterdam herbergt. Hieronder valt ook het lectoraat Infracture, maar ook de Rotterdamse Academie van Bouwkunst en een aantal innovatieve bedrijven. De snelle veerboot Aqualiner verbindt de nieuwe RDM-mensen snel met de Rotterdamse binnenstad. De tijd dat in de RDM-loodsen onderzeboten werden gebouwd, behoort tot een roemrucht verleden. Gaandeweg de rondleiding vergeten we de ‘verloren interviewtijd’ en ‘beleven we’ opleiding, ontwikkeling, innovatie en synergie. Om een voorbeeld te noemen: in de immense scheepshal zijn de opleidingunits ‘autotechniek’ en ‘lastechniek’ naast elkaar ‘geparkeerd’, afgescheiden van elkaar, en van de loodsruimte door grote glazen wanden. Ons looppad loopt tussen beide units door. Glimmende bolides en conceptuele vervoermiddelen trekken de aandacht naar ‘autotechniek’. ‘Fabrikanten leveren graag automodellen om studenten aan te laten sleutelen, want het is direct een stukje PR’, verklaart Verheijen. Hier zit overigens ook productontwikkeling. Zij ontwerpen nieuwe voertuigconcepten, de studenten lastechniek lassen het chassis en autotechniekstudenten doen de rest. Verderop zien we een stelling van drie verdiepingen. Het betreft het skelet, het casco, van een gebouw. Alle binnen- en buitenwanden





MARC VERHEIJEN OVER

MOOI

‘Snelwegpanorama’s waarbij het uitzicht van de automobilist wordt beschermd, vind ik geen voorbeeld van Infritecture. Dat komt niet verder dan ‘het moet mooi worden’. Het lijkt een beetje op de Romantische stroming onder schilders in de 19e eeuw. Ze schilderden de mooiste landschappen waarbij het platteland er op zijn best uitkwam, maar ze gingen voorbij aan het feit dat op datzelfde platteland de boeren geen droog brood te eten hadden. Een woningrij met de rug naar de snelweg toe bouwen, waarbij de dichte achtergevel dient als geluidswal, komt al in de buurt. Maar er is behoefte aan meer innovatieve inzichten’

LUISTEREN

‘Ik heb een keer tijdens een seminar meegemaakt dat een stedenbouwkundige iets zei en een verkeerskundige er op reageerde. Uit zijn reactie bleek dat hij helemaal niet luisterde naar wat de stedenbouwkundige had gezegd. Daar reageerde de stedenbouwkundige vervolgens weer op. Daaruit bleek dat ook hij niet geluisterd had. Vervolgens gaf hij weer een reactie en wederom hetzelfde liedje. Ik kan daar niet zo goed tegen. Praten en niets zeggen, daar heb ik een hekel aan. Praten en vervolgens niet luisteren is wel een overtreffende trap van teleurstellende bijeenkomsten. ‘Luister nou eens naar wat hij zegt’, zei ik op een gegeven moment. Ik geloof dat ik het zes keer moest herhalen voor dat het kwartje viel. Maar,

zolang het nog steeds zo is dat er woonwijken getekend worden door een stedenbouwkundige, waar een verkeerskundige pas in een later stadium bij betrokken wordt, zal de verkeerskundige blijven zeggen: ‘Dat kan niet en dat mag niet, dus gaan we het anders doen en zo moet het’. Dan kun je in ieder geval constateren dat er iets schort aan samenwerking.’

OV

‘Openbaar vervoer is verworpen tot een mensonterend product. Stel, ’s ochtends stap je in het openbaar vervoer om naar je werk te gaan. Je dringt de metro binnen en stapt tien haltes later weer uit. Veel mensen beleven die periode onbewust, alsof ze zich in een coma bevinden. Ze worden pas weer wakker als ze uitstappen. Deze mensen ondergaan een vorm van vervoer, maar beleven geen reis. Dat moet echt anders.’

TEKENTAFEL

De opleiding tot verkeerskundige stond een paar honderd meter van mijn ouderlijk huis in Tilburg. Ik zag er tekentafels. Ik tekende de hele dag, dus dat leek me wel wat. Bovendien was er centraal in het gebouw een leuke bar.’

PARKEERPLAATSEN

Denk aan een woonwijkontwerp waar een verkeerskundige een streep doorheen haalt omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn, of te veel. Misschien zijn er andere parkeeroplossingen, net iets buiten de wijk. Of misschien trekt deze wijk wel een heel ander publiek aan?

en accessoires mogen door het bedrijfsleven in het casco gehangen worden. Voorwaarde: de materialen moeten innovatief zijn. Na de scheeploods betreden we het historische gebouw van het voormalige RDM- kantoorpersoneel en van de directie. We verga- pen ons aan antieke glas-in-loodramen en oudleren Chesterfield meubilair. Op weg naar boven, naar het Kenniscentrum Trans- urban, de werklocatie van het lectoraat Infritecture, snuiven we nog even diep de onmiskenbare geur op van scheepsmotoren in de oversized lift naar de derde verdieping.

KUNST

We nemen plaats en krijgen koffie. Verheijen steekt van wal: ‘Verplaatsingen zijn altijd al belangrijk geweest voor de mensheid en voor de samenlevingen die mensen vormen. Verplaatsingen worden ook ingewikkelder door de ontwikkeling van steeds meer typen voertuigen. Auto’s, treinen, vliegtuigen, fietsen... Allemaal hebben ze hun ruimte nodig in de vorm van wegen, spoor, landingsbanen en fietspaden. En zeker in Nederland, waar vervoer een meer dan gemiddelde economische rol speelt én waarbij de kosten voor aanleg en onderhoud van de infrastructuur door de zompige Hollandse ondergrond aanzienlijk zijn. Infritecture is de kunst van het ontwerpen van infrastructuur en houdt daarbij rekening met veiligheid, efficiency, functionaliteit, beleving en kosten. ‘Infritecture wil de wereld niet veranderen, wel op een slimme en efficiënte manier verbeteren’, stelt Verheijen.

Marc Verheijen geeft ons een klein handzaam boekje met de titel Infritecture. (Dit boekje is op te vragen bij info@transurban.nl.) ‘Het boekje bevat het openingsstatement van mijn lectoraat. Begin 2011 ben ik dit lectoraat gestart. Over 4 jaar willen we een samenballing van kennis en kunde rondom het integraal ontwer- pen, realiseren en beheren van infrastructuur gerealiseerd heb- ben. Fysiek hier op de RDM-campus, maar ook digitaal via infra- tecture.net en nieuwe media zoals LinkedIn-group infritecture. Het lectoraat is op drie pijlers gefundeerd: de infritecture-school die ten doel heeft bestaande opleidingen aan te scherpen op het infritecture gedachtengoed. De Infritecture Academy waarbin- nen we cursussen, trainingen, maar ook masterclasses organise- ren voor bestaande professionals in het werkveld die zich verder willen ontwikkelen. De derde pijler betreft infritecture-research waarbinnen we met studenten, instellingen en bedrijven ontbre- kende/nieuwe kennis ontwikkelen’.

BELEVEN

Verheijen benoemt het verschil tussen verkeerskundigen en architecten. ‘Verkeerskundigen zijn over het algemeen rationeler

ingesteld en kijken meer naar de voertuigen en de functionaliteit, terwijl architecten meer belang hechten aan de beleving van de mens, de emotionele en culturele kant. Hierdoor ontstaan nogal eens misverstanden en kinken in de communicatiekabels. Hier ligt volgens Verheijen ook de belangrijkste oorzaak van het ontbreken van een goede samenwerking tussen de verschillende vakgebie- den. Architecten en stedenbouwkundigen missen het verkeerskun- dige inzicht om de complexiteit van mobiliteitsvraagstukken in te kunnen schatten. Andersom missen de verkeerskundigen vaak het inzicht om de impact van de verkeerskundige keuzes op de ruimte- lijke kwaliteit, de omgeving, maar belangrijker nog, op de mensen te kunnen bepalen.’

‘Dat verkeerskundigen wat praktischer zijn, is op zich logisch en ook belangrijk. Een bocht moet ook veilig en functioneel zijn. Verkeers- kundigen denken in aantallen voertuigen en ontwerpssnelheden. Die bocht heeft een capaciteit van zoveel duizend voertuigen per etmaal, terwijl een ‘infractect’ beseft dat het duizenden mensen zijn die allemaal dagelijks die bocht gaan ‘beleven’; een bocht die voor je het weet decennialang blijft bestaan. Kijk maar naar de wegen die de Romeinen hebben aangelegd, die nog steeds de basis vormen van het Europese wegennet. Met dat besef in het achterhoofd moet over wegen nagedacht worden. Steeds weer stelt Verheijen de mens daarbij centraal en de beleving die daarbij ervaren wordt.

Behalve ‘beleving’ gaat het Verheijen ook om een bredere blik van verkeerskundigen in het algemeen. ‘Kijk naar de waarde van vastgoed; de bewoners van de stad Rotterdam willen dat hun huis minimaal hetzelfde waard blijft. Maar je hebt ook te maken met zuivere lucht en met geluidshinder. Allemaal aspecten die uit ver- schillende disciplines samengebracht moeten worden, als het gaat om infrastructuur. Het lastige is dat veel professionals denken dat hun discipline, hun vak, de wijsheid in pacht heeft, wat natuurlijk niet zo is. Daarom moeten verkeerskundigen, stedenbouwkundi- gen en architecten naar elkaar luisteren en met elkaar spreken. En dat blijkt vaak niet makkelijk te zijn. Luisteren is één, elkaar verstaan is iets anders.... Dit geldt overigens niet alleen voor deze drie. Verkeerskundigen hebben bijvoorbeeld ook te maken met landschapsarchitecten, planologen en ook nog met bestuurders en beleidsmakers.’

DWANGBUIS

Verheijen wil verkeerskundigen niet in het verdomhoekje zetten, maar kritiek is wel op zijn plaats; ‘Verkeerskundigen gebruiken hun richtlijnen, waaronder de ‘ASVV’, als een soort ‘Handboek Sol- daat’, terwijl ze het beter als een referentie kunnen zien. Het zijn tenslotte richtlijnen, ze geven richting aan. Als een weg iets afwijkt van het ‘normale’ dan zegt een verkeerskundige al gauw: ‘Dat kan niet’. Alsof hij zich achter de standaard verschuilt. Bouwkundigen

hebben ook een handboek waarin standaardmaten staan vermeld, de ‘Neufert’. Als zij bezig zijn, pakken ze het er weleens bij, maar het is geen dwangbuis.

ALWETEND

Alle disciplines moeten eerst maar eens samen een gemeenschap- pelijk doel formuleren en van daaruit verder gaan werken. Vaak ook worden de belangen van de architectuur en van de verkeerskundi- gen onterecht als tegenstrijdige ambities gezien. Het moet voetgan- gersvriendelijk, dus alle auto’s moeten weg, alleen dan kan het goed worden.’ Maar er is misschien wel veel meer mogelijk om ‘het voet- gangersvriendelijk te maken’; misschien zelfs wel met auto’s. Verheijen benadrukt dat verkeerskunde geen doel op zichzelf is, maar een onderdeel van het geheel. ‘Het is niet zozeer denken van- uit de verkeerskunde of vanuit de architectuur, maar meer denken vanuit gemeenschappelijke problemen. Hoe kun je de stad mooier, beter maken? Hoe organiseer je je stad? Zowel verkeer als bouw- kunde maken daar een groot deel vanuit en samen moeten ze het vorm geven. Dus als ik een bepaald ontwerp moet beoordelen en dat haalt verkeerskundig een 7, maar betekent voor de stad een 9, dan kies ik voor de stad. Maar ik ken collega-verkeerskundigen die dan zeggen: ‘Liever een 7 voor de stad en een verkeerskundige 9.’ Ik snap dat niet. Als het totaal beter wordt, dan kies je toch niet voor één onderdeel. Begrijp me goed hoor, het gaat er mij niet zozeer om de uitkomsten te bepalen. Ik hecht er vooral belang aan om architec- ten en verkeerskundigen in de goede ontwikkelstand te zetten.’

We verlaten alsnog op tijd het RDM-terrein, tegenwoordig RDM- Campus. Verheijen heeft al nieuwe namen voor dezelfde afkorting: research, design en manufacturing. Hier wordt – in het klein – al een voorschot genomen op de visie achter Infritecture. Bijvoorbeeld met Aquadocks waar nieuwe vormen van werken, wonen en bewegen op het water, als floating community, op de Maas pal voor het ken- niscentrum gerealiseerd gaat worden. ♣