

Als het goed is, vind je de wc zo

Het Amsterdamse bedrijf Mijksenaar maakt pictogrammen en bewegwijzering. 'Wij zorgen ervoor dat mensen niet verdwalen in musea, ziekenhuizen en stations,' zegt Paul Mijksenaar.

tekst TON DAMEN
foto FLORIS LOK

Een museumbezoeker in Amsterdam die vanuit Groningen al bijna drie uur in de trein en de tram heeft gezeten, denkt bij binnenkomst van het Rijksmuseum maar aan één ding.

"Niet aan de Molen Wijk bij Duurstede van Jacob van Ruysdael," weet hoogleraar Paul Mijksenaar. "Nee, bezoekers van exposities vragen als zij na een lange reis arriveren alleen maar: 'Waar is het toilet?' Je moet zorgen dat dat snel gevonden kan worden."

Mijksenaar, industrieel ontwerper, twintig jaar hoogleraar aan de TU Delft, weet het als geen ander. Een goed ontworpen gebouw spreekt bijna voor zichzelf, maar op strategische plekken dienen soms bordjes geplaatst te worden. Zo niet, dan gaan de mensen dwalen.

"Het lijkt logisch, maar dat is het niet," zegt Mijksenaar. "Bezoekers verwachten bijvoorbeeld het heren-toilet naast het damestoilet. Een architect denkt meer in symmetrie, en plaatst de toiletten vaak ver van elkaar aan weerszijden van een trap, waardoor bezoekers zich wezenloos zoeken. Wij proberen dat te voorkomen."

Mijksenaar, eerder medewerker van Total Design, begon 2 maart 1986 zijn eigen bedrijf, gespeciali-

seerd in bewegwijzering. Het bedrijf maakt ook pictogrammen en plaatst bordjes in gebouwen – allemaal bedoeld om mensen gemakkelijker hun weg te laten vinden.

Met ongeveer dertig vaste medewerkers heeft Mijksenaar als belangrijkste klant Schiphol, zijn grootste klant sinds 1990, het GVB, en sinds kort de Noord/Zuidlijn. Het bedrijf werkt ook voor het openbaar vervoer in Rotterdam, voor de busbedrijven van Regionet Noord-Holland en voor ziekenhuizen en commerciële bedrijven.

Ook in het buitenland maakt Mijksenaar furore. Op de vleugels van de KLM werd Mijksenaar vanaf Schiphol binnengevlogen om Terminal 4 van de luchthaven JFK in New York mede vorm te geven. Daarna volgden Newark en La Guardia. Mijksenaar opende een Amerikaans kantoor en begon een filiaal in India. De nieuwste klant is Ikea.

Mijksenaar kreeg zijn inspiratie van de in 1994 overleden Richard Kinneir, 'Jock', die onder meer de bewegwijzering op Britse snelwegen ontwierp. Hij zei: "Goede bordjes kunnen zieke gebouwen niet genezen."

"Wij staan aan de kant van de gebruiker," zegt Mijksenaar. "Een goed begin is een architect die een logisch opgezet gebouw tekent. Als



Ook de bewegwijzering op Schiphol is van Mijksenaar. Zijn luchthavenervaring leidde ertoe dat hij werd gevraagd voor het decor Steven Spielbergs *The terminal*.

je niet kunt raden wat de voorkant van een gebouw is, maak je het bezoekers moeilijk. Bij de Kunsthal in Rotterdam is de ingang ergens verborgen in een onderdoorgang. Tot in de wijde omgeving zijn bordjes 'naar de ingang' te vinden. Een onduidelijk ontwerp schreeuwt om bordjes, terwijl architecten een broertje dood hebben aan bordjes – die tasten hun strakke ontwerp aan."

"Maar een groot gebouw spreekt zelden voor zichzelf. Je hebt borden nodig om te vertellen wat er in welke kamer of zaal gebeurt. Je kunt meestal niet van buiten aan de deur zien of het gaat om een operatietafel, een showroom, of een opbergkast. Als er vijfhonderd kamers zijn, wordt die taak ingewikkelder."

Op het gebruik van borden te be-

perken, probeert Mijksenaar architecten ertoe te bewegen het gebouw meer vanzelfsprekend te maken. "Intuitive architecture. Je komt van buiten aanlopen en je weet meteen om wat voor gebouw het gaat, en je gaat op je intuïtie probleemloos de kant op waar je heen moet. Vooral basale voorzieningen spreken in zo'n gebouw voor zich, zoals de hal, de gangen, het trappenhuis, het toilet."

Vroeg aan tafel zitten bij een ontwerp voorkomt problemen, maar daar zit een architect vaak niet op te wachten. Iedereen, ook de schilder, wil graag als eerste aan tafel zitten.

Tegelijkertijd heeft Mijksenaar begrip voor de architect. Die heeft, erkent Mijksenaar, de plicht tegelijkertijd recht te doen aan aspecten als smaak. En, zegt hij, een architect

heeft een grote behoefte een statement te maken. Een spraakmakend gebouw neerzetten dreigt dan wel al snel belangrijker te worden dan een bruikbaar gebouw.

Mijksenaar wijt dat niet zozeer aan de architect als wel aan de opdrachtgevers. "Die willen dat een gebouw van Frank Gehry iets van Frank Gehry uitstraalt. 'We hebben een Gehry!' Dat niemand er iets kan vinden, is van latere zorg."

'Architecten hebben een broertje dood aan bordjes'

Gebruiksgemak telt zwaarder bij openbare voorzieningen. Als voorbeeld noemt hij zijn nieuwe klant Geneva Airport, het vliegveld in Genève. Bewegwijzering is hier cruciaal: "Als je de ene uitgang neemt, ben je in Frankrijk, pak je de andere, sta je in Zwitserland. Dus: pak je de verkeerde deur, dan ben je ook het verkeerde land."

Bij stations en ziekenhuizen tellen de begrippen mooi of lelijk ook minder. Functionaliteit staat centraal. "En hoe helderder een ontwerp in elkaar zit, hoe minder bordjes nodig zijn."

Een architect gaat zelden zelf bordjes ontwerpen. Hij heeft er zo'n hekel aan, dat hij daar zijn vingers niet aan wil branden. Gaat het echt fout en verdwalen mensen, dan komt het personeel in actie.

Mijksenaar is daar niet blij mee: "Dan komen er papieren bordjes en krijg je gefröbel en plakband. Ik zag dat bij de RAI. Daar zie je wel tien klapeuren. Dat vinden portiers

niet handig; dus die doen ze, als dat kan, weer allemaal dicht. En dan maken ze papieren bordjes 'ingang' met een streep naar de portier, tienmaal; op elk deurtje één."

De kunst is de juiste informatie op het juiste moment geven. Zet geen bordjes buiten met begrippen waarvan bezoekers zich nog geen voorstelling kunnen maken, zegt Mijksenaar: "Vroeger stonden er bijvoorbeeld bordjes Schiphol Plaza, in de hal, nog vóór de marechaussee. Dat is bezoekers de weg wijzen naar een plek waar ze misschien nooit komen. En: te veel borden geeft verwarring, te weinig betekent dat het publiek moet puzzelen."

Het effect van het plaatsen van bordjes is tijdelijk. Onderhoud is essentieel. "Als je na vijf jaar gaat kijken hoe de boel erbij staat, springen de tranen in je ogen. Er is een etage bovenop gekomen, er is een vleugel bij getrokken of er zijn afdelingen verhuisd. Het personeel heeft oplossingen gezocht, krakemikkig, maar meestal doet het facilitair bedrijf dat. Een enkele keer maakten we mee dat het schoonmaakbedrijf de bordjes verzorgde via iemand die normaal gesproken stond te zwabberen en geen Nederlands las."

Het werk is altijd verrassend, zegt Mijksenaar. Klanten komen uit de meest onverwachte hoeken. Enthousiast: "We waren een jaar of vijf geleden net klaar in New York, toen belde Steven Spielberg op. Hij was alle luchthavens ter wereld afgeweest voor een film, *The terminal*, met Tom Hanks. Ze vonden Terminal 4 het meest representatief voor het beeld van een eigentijdse luchthaven. JFK wilde geen filmploeg toelaten, waarna Spielberg een luchthaventje nabouwde in een oude hangar in Hollywood. Hij vroeg: wie heeft dat ontworpen? Een paar dagen later werden wij uitgenodigd om te helpen met het opzetten van de niet-bestaande luchthaven."

Schadelijke mol en smerige haring afgekeurd

De pictogrammen werpen eigen problemen op, stelt het bewegwijzeringsbedrijf Mijksenaar. Soms moeten er teksten bij, omdat geen hond ze begrijpt.

Mensen leren een beeldtaal en al doende leert men ook verkeerde associaties leggen. Zo wordt een toilet aangegeven met een mannetje of een vrouwtje. De pot zelf wordt tegenwoordig weggeglaten. Niet chic, vinden klanten.

Maar daardoor leggen mensen wel steeds verkeerde associaties, zegt Paul Mijksenaar. Een lift, stelt hij, dat is in beeldtaal een vierkant om een mannetje en een vrouwtje heen. Met daarbij een kabeltje of pijltje dat op en neer gaat. Maar dat lijkt vandaag de dag op een toilet dat op en neer gaat, als je het pictogram te letterlijk neemt.

Smaak is ook iets persoonlijks. Dat merkte ontwerper Anthon Beeke eind jaren zeventig, toen Mijksenaar freelance met hem werkte. Beeke kwam op het idee alle ingangen van de Oostlijn van de metro in grote molshopen te maken. In die hopen zou een in buitengewone maat getekende mol zijn kop uitsteken. Voetgangers konden dan een grote snuit en een groene mol zien, met tussen de poten een trap naar beneden, naar de perons.

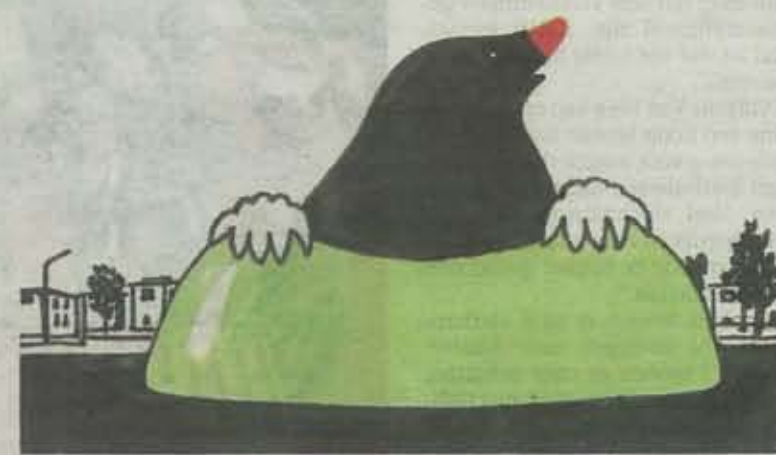
Tijdens de presentatie voor de Dienst der Publieke Werken Amsterdam viel het plan echter in duigen doordat de secretaris van de werkgroep tevens voorzitter van een volkstuinvereniging was. Een mol was voor een tuinier een schadelijk huisdier. Het was er niet door te krijgen.

Later heeft Mijksenaar bij wijze

van ludieke wraakactie het door Gerard Unger voor de metro ontworpen lettertype alsnog de mol

genoemd: metro-ondergrondse letter.

Iets soortgelijks overkwam Mijksenaar met pictogrammen voor een



De metromol die er niet kwam.

parkeergarage op Schiphol, getekend door Opland (Rob Wout), onder meer bekend van zijn politieke prenten in *de Volkskrant*. De plaatjes 'vuurtoren' en 'klompen', werden goedgekeurd, maar 'kaas' en 'haring' werden als 'onsmakelijk' afgekeurd. Bij de uitbreiding van de garage was Wout overleden en was Mijksenaar dolblij nog haring en kaas te hebben.

Taboes zijn rampzalig, meent Mijksenaar. Het bedrijf moest eens borden maken naar de nieuwe gevangenis bij de Bijlmer. Die mocht alleen worden aangeduid als 'penitentiaire inrichtingen Zuidoost'. Uit alle uithoeken van Nederland kwamen mensen uit de metro, die vroegen waar de Bijlmerbajes was, terwijl ze voor het bord naar de penitentiaire inrichtingen stonden.