

'Men zegt dat ik een dominee ben'

Sommige mensen zoeken zekerheden in het leven en blijven lekker op hun vaste contractje zitten, maar prof.ir. P. Hakkesteegt wilde nog wel eens een gokje wagen.

Onder het motto 'er komt vanzelf wat op je af' kondigde hij tot twee keer toe zijn vertrek aan, zonder zicht te hebben op een volgende baan.

1 Oktober komt er een eind aan de grillige carrière van de verkeerskundige. Morgen houdt hij zijn uittree-rede.

Ruim 25 jaar werkte Hakkesteegt aan de TU. De invulling van de openbare ruimte loopt als een leidraad door zijn loopbaan. Zijn mening daarover steekt hij niet onder stoelen of banken.

Zo vindt hij de Doelengarage in Rotterdam, die door velen als de beste in heel Europa wordt beschouwd, persoonlijk niet geslaagd. „Als je kijkt naar minimale afstand van de auto tot de plaats van bestemming, dan begrijp ik dat oordeel wel. Maar ik vind dat het beter kan. Want hoe gaat dat na een concert? Waar wordt over gepraat in de auto naar huis? Nergens over, want na vijfentwintig jaar huwelijk weet je wel wat de ander ervan vond. Zou die parkeergelegenheid nou 400 meter verderop staan, en bevinden zich langs de route leuke cafe's, dan stap je ergens naar binnen, gaat aan een tafel zitten en raakt met andere gasten aan de praat over het concert.

Dat is goed inrichten van de openbare ruimte. Inspelen op impulsactiviteiten.

Zo zit een warenhuis ook in elkaar: de dingen die je nodig hebt, liggen helemaal achterin.''

Auto's hebben in Hakkesteegt's idee over ruimtelijke ordening een ondergeschikte rol. In de jaren zestig was hij sterk betrokken bij de invoering van de woonerven en de ontwikkeling van de verkeersregeltechniek.

Geestdriftig vertelt hij over zijn werk als eerste verkeersingenieur bij de gemeente Delft. „Dat was een gouden tijd.''

Ik had in de commissaris van de politie een geweldige baas. Hij was een groot voorstander van de woonerven. Het principe was duidelijk: Een straat als erf waarop kinderen konden spelen en waar automobilisten uit zichzelf niet veel harder zouden rijden dan twintig kilometer per uur.

Toen stuitte we op een wet waarin stond dat kinderen niet op de straat mogen lopen, maar op de stoep horen te blijven.

Op een vraag in de verkeerscommissie hoe de verantwoordelijkheden zouden liggen ingeval er ongelukken zouden plaats hebben stelde mijn baas dat hij zoveel vertrouwen had in de plannen van de verkeersingenieur dat hij zich beschikbaar stelde om daarvoor persoonlijk de verantwoordelijkheid te dragen.

Prachtig was die tijd, de jaren zestig.'

Overigens was dat ook de tijd waarin duidelijk werd dat planologie niet alleen vanaf de tekentafel gebezigd kan worden. Er kwamen namelijk zware protesten van de bewoners tegen de woonerven. Die waren verontwaardigd omdat zij helemaal niet op de hoogte waren van wat er met hun straat ging gebeuren. Toen hebben we veel praatsessie met buurten gehouden. Waar duidelijk werd waar bewoners echt behoefte aan hadden.

Destijds had de gemeente Delft een vrij zware verkeerscommissie die landelijke bekendheid genoot vertelt Hakkesteegt.

Als we nieuwe ideeën hadden, kregen we alle ruimte om die uit te werken en aan de slag te gaan. We hadden de naam dat hier alles al een keer geprobeerd was. Rechtsaf vrij op geregelde kruispunten is een voorbeeld, ook de introductie van de eerste wisselstrook in der spitsuren, de dynamische verkeersregelingen op kruispunten en de voorrang voor trams en bussen bij verkeerslichten.

Na vijf jaar had Hakkesteegt het toch wel gezien bij de gemeente en zei tegen zijn baas dat die maar vast een opvolger moest zoeken. "Maar dan moet je eerst je baan opzeggen, want anders zitten we straks met twee verkeersingenieurs"

Mijn vrouw vroeg me toen wat ik van plan was te gaan doen, maar dat wist ik ook nog niet". Twee jaar later vroeg prof.ir. J. Volmuller die adviseur was bij de gemeente Delft, of ik lector bij hem wilde worden. Die kans heb ik gegrepen.

Dat was niet de eerste aanraking met de TU, want Hakkesteegt had daar ook gestudeerd. Niet na de mulo, want in 1950 begon hij zijn carrière als boekhouder. Na drie jaar ging hij naar de HTS en studeerde af als betonconstructeur.

Tijdens de werkzame periode na die opleiding begon hij samen met een vriend een bureautje en 'deed' daarnaast 'Delft'.

Hakkesteegt: „Na drieëneenhalf jaar studie Civiele Techniek in de avonduren bood het ministerie van Onderwijs de mogelijkheid mijn renteloze leningen om te laten zetten in een beurs, mits ik mijn baan opzegde. Dat heb ik toen gedaan. Daardoor had ik ineens zoveel tijd over, dat ik mij volop in het studenten-leven stortte. Ik ben toen erg veranderd. Mijn interesses breidden zich enorm uit. De jonge Hakkesteegt sloot zich aan bij het dispuut TUK. Hakkesteegt: „De twee belangrijkste doelstellingen van TUK waren: 'Tuk boven alles', en 'Het Corps moet opgeheven worden'. Dat laatste hield in dat Corpsleden zoveel mogelijk geënd dienden te worden. Als ze in ons café kwamen, dan werd gepoogd ze in de gracht te gooien. In die tijd waren Corpsleden makkelijk te herkennen aan een vestje en een paraplu, of het nu regende of niet.'"

Hij studeerde uiteindelijk af als eerste Delftse civiel-planoloog en daarna werd hij bij de gemeente Delft de eerste verkeers-ingenieur in Nederland. Na zijn baan bij de gemeente, keerde hij terug aan de TU als lector bij Civiele Techniek en Bouwkunde. Bij CT werd Hakkesteegt nog twee jaar dekaan van die faculteit en kreeg het hoogleraarschap tegen wil en dank in zijn maag gesplitst.

Hakkesteeft: Door de bezuinigingen in de jaren tachtig was er op het allerlaatste moment geen geld meer voor een hoogleraar als opvolger van professor Volmuller, die op dat moment al door de koningin was benoemd.

In 1985 zat hij als enige full-time hoogleraar bij de sectie verkeer met het probleem dat drie pensionerende deeltijd hoogleraren, die ouder waren dan hijzelf. Hij vond dit een slechte situatie. Die deeltijd hoogleraren zouden in feite niet door hem maar door zijn opvolger moeten worden aangetrokken.

Daarom bood hij z'n ontslag aan bij Civiel onder de voorwaarde dat ze eerst zijn opvolger zouden benoemen. Op de vraag "Maar wat ga jij dan daarna doen" was zijn reactie "Komt tijd komt raad, dat zien we dan wel weer".

In 1986 werd prof.dr.ir. P.H.L. Bovy benoemd als zijn opvolger.

Toen kwam plotsklaps het conrectorschap op zijn pad. Bijna tweeperiodes lang vertoefde Hakkesteeft drie dagen per week op het hoofdbureau. „De conrector vervangt de rector bij officiële gelegenheden, zoals promoties. Zeg maar het "hulp-Sinterklaasidee", vat Hakkesteeft zijn bezigheden samen. „Maar ik zeg altijd, als je wat doet dan komt er vanzelf wat naar je toe." Zo heeft hij zich beziggehouden met de herziening van het promotiereglement. Ook de beoordeling van hoogleraren („Een heikel punt") en de criteria voor de benoeming van hoogleraren nam Hakkesteeft voor zijn rekening. „Ik ben nu nog bezig met gesprekken met faculteiten om de taakomschrijving van hoogleraren samen te stellen. Dat rond ik nog af", zegt Hakkesteeft energiek.

De samenwerking met rector Wakker ervoer hij als 'erg verhelderend'. „We zijn twee totaal verschillende figuren. Ik reageer heel primair, en hij overdenkt alles eerst. Samen functioneren we goed." Sinds 1 september zit Hakkesteeft weer op thuisbasis Civiel. Slechts voor een maandje want per 1 oktober zit het werk erop en gaat hij met emeritaat. Zijn uittree-rede morgen, met als titel "Van hier tot gunter", geeft een boodschap mee voor verkeerskundigen van de toekomst.

Als we toe willen naar een milieuveilige toekomst dan kunnen we niet op dezelfde manier doorgaan. We moeten een aantal principiële keuzes maken en stoppen met het aanleggen van autowegen. Collectief vervoer moet de basis worden voor de inrichting van de openbare ruimte.

Er is een groot verschil tussen openbaar vervoer en collectief vervoer. Het eerste is gericht op mensen die geen auto hebben, de zogenaamde gedwongen reizigers. Collectief vervoer richt zich op keuzereizigers, die een auto voor hun verplaatsingen ter beschikking hebben. Als de overheid het fileprobleem wil bestrijden, moet dat collectief vervoer gaan concurreren met individueel vervoer. Dat wil zeggen verbindingen plannen en realiseren voor kieskeurige keuzereizigers. En bij het realiseren van nieuwe uitbreidingen eerst een sneltram aanleggen met hoogwaardige loop-routes naar de haltes en dan pas de woonlocatie bouwen. Dat is volgens Hakkesteeft een voorwaarde om het op de loer liggende 'verkeersinfarct' te voorkomen.

Joyce Ouwerkerk