

Infratecture? Infratecture!

In aflevering 2 van een driedelige verkennt Verkeerskunde het prille vakgebied Infratecture aan de hand van een aantal vragen aan Infratecturedeskundigen: Hoe leg je de term Infratecture uit aan collega's? Waarom is Infratecture belangrijk? Waartoe moet Infratecture uitgroeien? Hoe geef je handen en voeten aan Infratecture in het eigen werkveld? En wat is het meest Infratecture in de eigen werkzaamheden tot nu toe? In deze aflevering: Dirk Iede Terpstra, Floris Alkemade en Hans Stevens.



HANS STEVENS, PROGRAMMAMANAGER BIJ DE VERKEERSONDERNEMING

Infratecture, is voor mij een beweging: het samengaan van het ontwerpen aan infrastructuur met architectuur. Waar architectuur nog erkende cultfiguren of rocksterren kan opleveren als Koolhaas of Gehry, is dat voor ontwerpen aan infrastructuur nog ondenkbaar. Wie heeft bijvoorbeeld het Kleinpolderplein ontworpen? Of wie is verantwoordelijk voor de huidige inrichting van de Coolingsingel in Rotterdam? Hoewel deze ontwerpen voor de gebruiker van de openbare ruimte wellicht meer alledaagse impact

hebben dan het ontwerp van een spectaculair gebouw, zijn de namen van de makers hiervan vaak onbekend. Goed, bruggen daar gelaten. Als Infratecture zou opleveren dat er meer erkenning en aandacht komt voor het alledaags ontwerpen van (ook) alledaagse infrastructuur én het alledaags ontwerpen hiermee gestaag zou opstuwten naar nieuwe kwaliteitsniveaus, is het in mijn ogen een geslaagde beweging. Het is dan ook van belang dat Infratecture een lectoraat is aan de Hogeschool Rotterdam, maar het is pas

echt uitgegroeid tot een beweging als het verder gaat dan de gedachten en ambities van ons ingewijden.

Mijn oproep is dan ook de gebruiker van de ontworpen of nog te ontwerpen infrastructuur of publieke ruimte vroegtijdig te betrekken bij het proces. En, maak onderdeel van deze beweging dat de architect of ontwerper niet weggaat als zijn product is opgeleverd, de sleutel is overhandigd of het lintje is doorgeknipt. Pas dan begint het ontwerpen, of de architectuur. De gebruiker bepaalt na het gereedkomen mede de intrinsieke waarde van het object. En nu staat die er nog vaak alleen voor in deze voor de ontwerper after-math-fase.

Bij De Verkeersonderneming proberen we hier werk van te maken. Het gaat daarbij niet zozeer om het harde ontwerpen van objecten of infrastructuur, maar wel om het ontwerpen van interactie met gebruikers, bijvoorbeeld de bewoners van een woonwijk, die mobiel willen zijn. Wat komen zij tegen bij hun verplaatsing? Waaraan hebben zij behoefte? Wat is hun eigen oplossing, of welke dromen hebben zij als er helemaal geen probleem is? En hoe kun je vervolgens ambities of wensen van gebruikers, marktpartijen en overheid hand in hand laten gaan? Daarbij kan de oplossing het ontwerpen van nieuwe infrastructuur zijn, maar net zo goed dienstverlening door de markt die alternatieven kan bieden. Alternatieven of oplossingen die door het betrekken van 'de klant' dan ook gebruikt zullen gaan worden. En als het lintje wordt doorgeknipt, of de nieuwe dienstverlening start, en de klant is fysiek welkom... dan begint de infratectuur pas echt.' ←

echt uitgegroeid tot een beweging als het verder gaat dan de gedachten en ambities van ons ingewijden.

Mijn oproep is dan ook de gebruiker van de ontworpen of nog te ontwerpen infrastructuur of publieke ruimte vroegtijdig te betrekken bij het proces. En, maak onderdeel van deze beweging dat de architect of ontwerper niet weggaat als zijn product is opgeleverd, de sleutel is overhandigd of het lintje is doorgeknipt. Pas dan begint het ontwerpen, of de architectuur. De gebruiker bepaalt na het gereedkomen mede de intrinsieke waarde van het object. En nu staat die er nog vaak alleen voor in deze voor de ontwerper after-math-fase.

Bij De Verkeersonderneming proberen we hier werk van te maken. Het gaat daarbij niet zozeer om het harde ontwerpen van objecten of infrastructuur, maar wel om het ontwerpen van interactie met gebruikers, bijvoorbeeld de bewoners van een woonwijk, die mobiel willen zijn. Wat komen zij tegen bij hun verplaatsing? Waaraan hebben zij behoefte? Wat is hun eigen oplossing, of welke dromen hebben zij als er helemaal geen probleem is? En hoe kun je vervolgens ambities of wensen van gebruikers, marktpartijen en overheid hand in hand laten gaan? Daarbij kan de oplossing het ontwerpen van nieuwe infrastructuur zijn, maar net zo goed dienstverlening door de markt die alternatieven kan bieden. Alternatieven of oplossingen die door het betrekken van 'de klant' dan ook gebruikt zullen gaan worden. En als het lintje wordt doorgeknipt, of de nieuwe dienstverlening start, en de klant is fysiek welkom... dan begint de infratectuur pas echt.' ←

FLORIS ALKEMADE, ARCHITECT

Ik omschrijf Infratecture als: het ontwerpen aan infrastructuur met dezelfde intenties als het ontwerpen aan andere vormen van architectuur. Infratecture beschouwt als belangrijk omdat het bij uitstek de architectuur van beweging is die de helft van onze bouwproductie beslaat en de essentiële toevoeging van onze generatie belichaamt aan de gebouwde omgeving. Infratecture zou wat mij betreft onderwezen moeten worden als de manier waarop ingenieurskunst in vorige decennia met volstrekte helderheid grote structuren vorm wist te geven.

In mijn eigen werkveld probeer ik vorm te geven aan Infratecture door de logica van de infrastructuursystemen te proberen te doorgronden en de verkeerskundige ingenieurs te blijven bevragen over de keuzes die gemaakt worden. De intelligentie van een



infrastructuur toont zich vooral bij knopen. Doorgaans kun je stellen dat een ontwerp dat er nog niet goed uitziet, ook nog niet goed is doordacht.

Een goed voorbeeld van Infratecture vind ik het Euralille-project in Lille, waar nagenoeg alle vormen van grootschalige infrastruc-

tuur bij elkaar kwamen en die zo ontworpen zijn dat ze binnenstadfuncties intensifiëren in plaats van onmogelijk maken. De naam Euralille staat voor de stationswijk die we daar gebouwd hebben.' ←

alle belangen binnen projecten goed worden meegenomen. Integraal werken is (nog) niet voor iedereen vanzelfsprekend. En sommigen vinden het ook veel gemakkelijker om vanuit één belang of vakgebied te werken, zeker als dat ene belang ook het geld voor de herinrichting meeneemt.

DIRK IEDE TERPSTRA, VERKEERSKUNDIGE/-PLANoloog
RUIMTE EN DUURZAAMHEID, GEMEENTE AMSTERDAM

Infratecture staat voor mij voor 'integraal ontwerpen'. Dus niet vanuit één belang een ontwerp maken, maar breed kijken naar een goede inrichting van de openbare ruimte. Het gaat dan om het samenspel tussen de verkeerskundige en de openbare ruimte/stedenbouwkundig ontwerper. En wat mij betreft vooral ook om een integrale belangenafweging.

Infratecture is voor Amsterdam een belangrijk onderwerp, omdat een economisch sterke en duurzame stad vraagt om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Straten worden steeds drukker en intensiever gebruikt en daarbij zijn er steeds meer claims op de openbare ruimte, denk aan fietsparkeren of terrassen. Met name in drukke stadsstraten, met zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie, komen we door de beperkte ruimte niet meer weg met het stapelen van de (minimale) normen voor inrichting en bereikbaarheid. Het integraal afwegen van belangen is dus noodzakelijk, waarbij duidelijke keuzes gemaakt moeten worden; bijvoorbeeld om een bepaalde functie niet langer ruimte te geven en zo ruimte te creëren voor andere functies. Dit zorgt voor een betere, mooiere en een duurzamere openbare ruimte.

Binnen de afdeling Ruimte & Duurzaamheid (voorheen de dienst Ruimtelijke Ordening) waar ik werk, wordt de term Infratecture eigenlijk niet gebruikt. Toch is de samenwerking tussen verkeerskundigen en openbare ruimteontwerpers/ stedenbouwkundigen hier redelijk standaard. Niet alleen zitten verkeerskundigen en openbare ruimteontwerpers al jaren bij elkaar in een team, ook maken we binnen de gemeente vaak een 'Nota van Uitgangspunten' (NvU), voorafgaand aan het ontwerp. In zo'n NvU worden de wensen, eisen, afwegingen en (de gevolgen van) keuzes inzichtelijk gemaakt. Naast het verkeerskundig profiel, wordt hierbij ook nadrukkelijk gekeken naar het gewenste ruimtelijk beeld en de gewenste activiteiten en functies. Op basis van de NvU kan het bestuur een weloverwogen besluit nemen over een (her)inrichting. Desondanks is het van belang er steeds alert op te blijven dat

Een goed voorbeeld van Amsterdamse Infratecture vind ik de herinrichting van het Hugo de Grootplein. Een redelijk verkeerskundige standaard-rotonde (weliswaar met een tram er dwars doorheen) past hier heel goed in de stedenbouwkundige opzet van een stadspleintje dat is gevormd doordat de bouwblokken afgeschuinde hoeken hebben. De verschillende belangen van verblijven (winkels, terrassen), fiets, auto en het openbaar vervoer (de tram) zijn in dit ontwerp goed verenigd. Het ontwerp toont aan dat functionaliteit en esthetiek goed samen kunnen gaan.' ←

op www.verkeerskunde.nl/infratecture vindt u deze serie met verwijzing naar het dossier Infratecture op www.acquirepublishing.nl en een foto van het Hugo de Grootplein.