

Design

INTERVIEW INFORMATIEDESIGNER PAUL MIJKSENAAR

Dat u op Schiphol niet verdwaalt, is te danken aan Paul Mijksenaar. Hij maakt overal ter wereld wegwijzers op vliegvelden, in metro's en parkeergarages. Morgen krijgt hij een oeuvreprijs.

Door **Bob Witman** Foto **An-Sofie Kesteleyn**

Reisleider

Bijna niemand kent Paul Mijksenaar, maar toch is hij overal. Hij is de succesvolste Nederlandse informatie-ontwerper met een grote internationale orderportefeuille. De bewegwijzeringsborden op luchthavens Schiphol, Dulles in Washington, Frankfurt en JFK in New York zijn van hem. Bordjes in Nederlandse, Belgische en Franse musea komen van zijn hand, net als de routing in ziekenhuizen, parkeergarages en de metro's van Amsterdam en Rotterdam.

Het werk is niet opvallend, wel altijd helder en functioneel. 'Dienstbaarheid is in mijn ontwerp praktijk geen vies woord. Integendeel.' Dat zijn werk relatief anoniem is, heeft hem nooit gestoord. Wel mooi vindt hij, is dat vandaag het woord dienstbaar in de kunst een minder negatieve klank heeft dan vroeger. Vanaf morgen verkeert hij dankzij de toekenning van de oeuvreprijs door het Fonds Beeldende Kunst in een illustre gezelschap van laureaten als Rem Koolhaas, Benno Wissing en Otto Treumann.

De term die internationaal voor zijn vak wordt gebruikt heet *wayfinding*: mensen helpen hun weg te vinden. In een gebouw, op straat, maar ook in de omgang met apparaten: gebruiksaanwijzingen. 'Ik verbaas me er vaak over hoe moeilijk het is duidelijk de weg te wij-

zen. Of een bijsluitertje te maken waarmee iedereen begrijpt hoe die kast in elkaar moet worden gezet.'

Een klassieke fout bij het bewegwijzeren? 'In een ziekenhuis word je constant met bordjes naar de centrale hal verwezen. Tot je in de centrale hal zelf bent. Dan is er niets meer. De architect zegt dan tegen mij: ja, dat begrijpt toch iedereen. Nou, dat is dus vaak niet zo.'

Paul Mijksenaar (1944) reist veel en mag graag op Schiphol even halt houden om de zoekende reiziger te observeren. De borden die je naar de juiste gate moeten leiden, worden sinds 1990 gemaakt door de firma Mijksenaar - 25 man personeel plus een vestiging in New York. 'Als ik vermoed dat mensen hun weg niet kunnen vinden, krijg ik het reuze benauwd. Heb ik toch iets mis gedaan?' Hij gaat er op een drafje achteraan als hij denkt dat ze verkeerd lopen. 'Zeggen ze: 'Nee meneer, we kopen eerst even een krantje.' Pfft.'

Hij kan zelf goed verdwalen. 'Dat moet je ook wel als je dit vak wilt beoefenen.' Dat gebeurt vaak omdat hij een aanwijzing te letterlijk neemt. 'Als er staat rechtsaf, ga ik ook meteen rechtsaf, ook als het een klein landweggetje is.' Die houding komt goed van pas als hij zelf nadenkt over routing en wegwijzers. 'De grootste doodoener is de opmerking: het kan niet missen. Maar het kan heel makkelijk missen.'



Paul Mijksenaar: 'Waarom zou je een nieuwe pijl ontwerpen als er al zo veel goede pijlen zijn?'

Mijksenaar studeerde productontwerp aan de Amsterdamse kunstnijverheidsschool (nu Rietveldacademie) toen hij in 1963 een artikel las over Richard 'Jock' Kinneir, de ontwerper van de Britse verkeersborden. 'Beeldschon,

die groene borden. Met heldere typografie, pijlen, kleuren en lijnen die aansluiten bij dat typische Engelse wegenpatroon.' Tot op dat moment had hij zich eigenlijk nooit afgevraagd of iemand zich bezighield met het ontwerpen

Eén bordje voor 40 miljoen reizigers

Een van de lastige punten bij de bewegwijzering op Schiphol is het enorme aanbod aan voorzieningen en de diverse soorten reizigers. 'Er komen jaarlijks 40 miljoen reizigers voorbij. Die zitten niet allemaal hetzelfde in elkaar. En ik kan maar een bord aanbieden', zegt Mijksenaar.

Er zijn meer dan 2.500 borden op de luchthaven, ze zijn beletterd in de Frutiger, een ontwerp van Adrian Frutiger uit 1968, die speciaal is hertekend om contrastrijk uit te komen op een verlichte ondergrond.

Toen Mijksenaar op Schiphol begon, was er een tweetalig systeem, Nederlands en Engels, plus een pictogram. 'Dat nam veel plaats in beslag, wat ten koste ging van de duidelijkheid.' En dat het woord 'pier' in het Engels werd vertaald als 'pier' hielp ook al niet; in het Engels gebruikt iedereen 'gate'. Alles heet nu 'gate'. Mijksenaar heeft het Nederlands geschrappt, wat tot aan de Tweede

Kamer aan toe wrevel ontklokte. 'Maar als je vanaf Schiphol gaat vliegen, ga je altijd naar het buitenland. Wie het woord *gate* niet kan lezen, komt dus nooit meer terug.'

Op Schiphol is kleur een belangrijke navigator. In de jaren zestig heeft Benno Wissing van Total Design geel geïntroduceerd voor alle aanwijzingen die met het vliegen zelf hebben te maken. Groen was voor de wc's, de winkels en restaurants. Groen is inmiddels gewijzigd omdat het de internationale kleur is van de vluchtwegen, maar het geel is nog altijd een belangrijke houvast voor reizigers. 'Van de 40 miljoen reizigers, is er altijd 10 procent die toch verdwaalt. Dat is niet te voorkomen met een bord. Op een gegeven moment raken mensen zo gestrest, dan zien ze geen bord meer. Mijn advies is dan ook altijd: zet er ook een mens neer. Met een pet op. Die ze kunnen aanschietsen als ze het niet meer weten.'

Nooit meer prijs

Het Fonds voor Beeldende Kunsten, Vormgeving en Bouwkunst (BKVB) zal voor het laatst prijzen uitreiken op gebied van kunst, architectuur en design. Donderdag krijgen beeldend kunstenaar Daan van Golden, ontwerper Paul Mijksenaar en architect Adriaan Geuze ieder de oeuverprijs 2011. Oud directeur van het Stedelijk Museum Amsterdam Rudi Fuchs krijgt de prijs voor de kunstkritiek en Wim van Krimpen – oud-directeur Gemeentemuseum Den Haag – krijgt de Benno Premselaprijs. Aan de prijzen is een bedrag van 40 duizend euro verbonden. Het Fonds BKVB is per 1 januari opgegaan in het nieuwe Mondriaan Fonds, dat de prijzen niet meer zal uitreiken.



PICTOGRAMMEN

Niet mengen

Dit 'verbodsbord' om het mengen van gevaarlijke stoffen te voorkomen is ontworpen door studio Mijksenaar. Ook het Park & Ride bord komt van Mijksenaar.



PICTOGRAMMEN

Bewegwijzering Schiphol en vakantiehuysjes Center Parcs

Beeld is een uitstekende manier om mensen bruikbare oriëntatie te bieden. Voor de parkeergarage in Schiphol liet Mijksenaar oud-Volkskrant-tekenaar Opland Hollandse symbolen maken. Een tulp, haring of kaas zet zich beter vast in het geheugen dan een nummer. Datzelfde geldt voor Center Parcs, waar kinderen vaak de vakantiehuysjes door elkaar halen. Elk huisje kreeg een dier als symbool.



METRO

Metrokaart Amsterdam

Voor de Amsterdamse metro maakte Mijksenaar de bewegwijzering. De borden moest blauw zijn, tevens de kleur van de NS-borden. Om verwarring te voorkomen, plaatste hij een oranje baan bovenop de borden, het oranje dat ook op de deuren van metrostellen zat. Het metrokaartje Amsterdam heeft de Londense *tubemap* als uitgangspunt. Mijksenaar heeft enkele topografische elementen toegevoegd, om de oriëntatie op de stad te verbeteren.



BRITS VERKEERSBORD

Dit verkeersbord is een oorspronkelijk ontwerp van Richard 'Jock' Kinneir.

van borden. 'Het was een eye-opener. Alsof je een nieuwe componist ontdekt.'

In Nederland was er op dat moment nauwelijks belangstelling voor dat vak. 'Ik schreef samen met de letterontwerper Gerard Unger een stuk over bewegwijzering voor een tijdschrift en ik dacht dat de volgende ochtend de ANWB aan de lijn zou hangen.' De verkeersborden waren toen bar slecht, herinnert hij zich.

De stedennamen werden door de ANWB nog geschreven met kapitalen. 'Terwijl een beetje deskundige je kan vertellen dat mensen het woordbeeld tot zich nemen op basis van onderkastletters. Een stadsnaam in hoofdletters wordt veel minder snel herkend. Terwijl je verkeersborden juist van zo veraf mogelijk moet kunnen lezen.'

Maar de telefoon bleef stil. 'Het belang van informatie-ontwerp daagde bij anderen veel minder snel dan ik had gedacht.' Eigenlijk kwam de grote doorbraak voor Mijksenaar toen hij Schiphol als klant kreeg. Een luchthaven is voor elke informatiedesigner een cruciale opdracht. Er is zo veel informatie, de publiekstroom is zo groot. 'Het is een puzzel. Het gaat over psychologie, over ergonomie, typografie en vooral over helder en consequent denken.'

Informatiedesign ontleent veel aan de cognitieve psychologie, technische menskunde

noemt Mijksenaar dat. 'Je moet veel weten van het gedrag van mensen. Wat doen ze precies als ze hun weg zoeken?' Zo blijkt bijvoorbeeld dat de zoekende mens een vrij nauw blikveld heeft. 'Die kijkt niet constant om zich heen. Hij focust op zijn route. Daarom mist hij al snel een enorm informatiebord als dat hoog boven zijn hoofd hangt.'

De sleutel bij *wayfinding* is dat je informatie moet aanbieden op de plaats waar mensen keuzes maken. Dus niet honderd meter voor ze linksaf naar de gate moeten. Je moet streng zijn op helderheid, wat meestal betekent: zo veel mogelijk weglaten. En misschien wel het belangrijkste, zegt Mijksenaar, gebruik bestaande termen en symbolen. 'Reizen gaat bijna altijd gepaard met een lichte vorm van stress. Als je gestrest bent, ben je niet in de stemming om nieuwe beelden te interpreteren.'

Daarom gebruikt Mijksenaar het liefst bestaande pictogrammen, pijlen, beelden en termen. 'Ik zie dit vak als een vorm van estafette. Ik neem het stokje over van eerdere ontwerpers. Waarom zou je een nieuwe pijl ontwerpen als er al zo veel goede pijlen zijn? Het woordje nieuw komt, gek genoeg, in ons werk niet zo vaak voor.'

Toen Mijksenaar een routekaart voor de Amsterdamse metro moest maken, nam hij de be-

faamde Londense metrokaart als basis. 'Gewoon uitgaan van die geweldige, heldere kaart van Harry Beck uit 1931.' Datzelfde deed hij op Schiphol. 'Wij traden in de erfenis van Total Design-ontwerper Benno Wissing. Die had kleurenavigatie geïntroduceerd begin jaren zestig. Alle gele borden hebben met vliegen te maken. Dat werkte goed. Niet veranderen dus.'

Terwijl informatiedesign het bestaande als uitgangspunt neemt, werkt een architect of designer vaak aan vernieuwing en auteurschap. 'Bij hen domineert de esthetiek in het ontwerp. Ze willen een statement maken. Bij ons is de esthetiek altijd het gevolg van functionaliteit. Mooi is nooit een doel. Daar vraagt ook geen opdrachtgever om. Dat krijgen ze er hoogstens gratis bij.'

Dat verschil in benadering maakt de verhouding tussen informatie-ontwerper en architect lastig. 'Het kan niet zo zijn dat uw bordjes meer aandacht krijgen dan mijn ontwerp', zegt de architect weleens. Jazeker wel, zegt Mijksenaar dan. 'Het allerbelangrijkste is dat de bezoekers niet verdwalen.'

Vroeger waren het vooral radeloze airportmanagers die Mijksenaar belden, omdat ze slechte *ratings* kregen doordat reizigers constant de weg kwijtraakten. 'Nu belt een architect als Ben van Berkel, om ons in vroeg stadium bij de routing voor station Arnhem te be-

trekken.' Hoe beter de routing in het ontwerp, hoe minder bordjes je nodig hebt.

Omdat hij zich stoort aan het feit dat design en designprijzen vooral over schoonheid gaan, heeft hij vorig jaar de Paul Mijksenaar Design for Function Award in het leven geroepen. 'De eerste is postuum toegekend aan Paul Hines, een werknemer van de verkeersdienst van Detroit, die in 1911 de witte streep in het midden van de weg bedacht. Een schitterende simpele maar o zo zinvolle vinding.'

Met enige trots toont hij een ingelijste plattegrond van de *De Terminal*, gemaakt voor de gelijknamige film van Steven Spielberg uit 2004. De luchthavenhal is het decor voor een verhaal over een vluchteling die jaren in de transit doorbrengt, verstrikt in bureaucratische regels. 'Spielberg had mijn werk gezien op het vliegveld JFK in New York en vroeg of ik de bebording in zijn filmset wilde doen.'

Er staat een handgeschreven opdracht van regisseur Spielberg zelf op de ingelijste plattegrond: 'For Paul. Soon more people will read your art than have read Harry Potter.'

Het zou best kunnen dat het inmiddels al zo ver is. Dan heeft Mijksenaar toch veel bereikt, sinds dat stukje dat hij een halve eeuw geleden schreef met Gerard Unger. Wordt het niet tijd om rustiger aan te doen? 'Nee. Zolang mensen verdwalen, heb ik nog werk te doen.'