



Michiel Meurs (1960)
Industrieel ontwerper

Bureau

Brandes en Meurs

Vestigingsplaats

Bunnik

Opleiding

1978-1984 TU Delft, industrieel ontwerpen
1981-1982 Carleton University Ottawa (Canada), School of Industrial Design

Carrièreverloop

Van 1984 tot 1988 industrieel ontwerper bij Isth Industrial Design. In 1988 samen met Michiel Brandes Brandes en Meurs opgericht. Behalve directeur binnen Brandes en Meurs ook senior designer, project- en accountmanager en adviseur. Momenteel werkzaam voor onder andere R-net en Euroboor. Sinds 2001 bovendien partner in FromAtoB Public Design, een maatschap met Niels Greif. Naast Brandes en Meurs van 1985 tot 1986 verbonden als docent aan de TU Delft en sinds 1989 tot nu aan de Gerrit Rietveld Academie. Sinds 2007 ook lid van de Raad van Toezicht van de BNO.

www.brandesenmeurs.nl

Ontwerpen voor 'the bigger picture'

Zijn bureau Brandes en Meurs werkt al sinds 1988 aan openbaar vervoerprojecten, waarvan de laatste dertien jaar onder de naam FromAtoB Public Design. De huidige positie van het bureau als full service ontwerper voor het prestigieuze R-net, is de gedroomde spin off van in 2001 succesvol opgeleverde ontwerp oplossingen voor de Zuidtangent, de hoogwaardige busverbinding tussen Amsterdam Zuid, Haarlem en Schiphol.

Mijn eerdere afspraak met Michiel Meurs moest worden gecancelled omdat er bij R-net een onvoorzien deadline tussen was gekomen. Juist in projecten met een lang traject treedt soms een beslissend moment op waar veel van kan afhangen. Om jarenlang scherp te blijven op zulke complexe opdrachten, heb je naast visie en talent, geduld en volharding nodig en het politieke geharrewar eromheen moet je liggen. Michiel Meurs houdt ervan als ontwerper betrokken te zijn bij zaken die ons allemaal aan gaan en die positief bijdragen aan het grote geheel. Die maatschappelijke focus zegt ongetwijfeld veel over zijn karakter. Zelf zegt Meurs daarover dat ook de studie industriële vormgeving aan de TU Delft, in de tijd dat Dirken, Crouwel, Schierbeek, Mijsenaar en Oxenaar daar nog les gaven hem in die richting heeft gevormd.

Wat gaf bij je studie keuze voor industriële vormgeving de doorslag?

'Eigenlijk was een studie wiskunde het plan voor mij. Daar was ik namelijk goed in, maar dat was me te abstract. Bij oriëntatie kwam ik de afdeling Industriële vormgeving in Delft tegen. Dingen bedenken en maken is wat ik graag doe dus koos ik voor deze toen nog onbekende, kleine studierichting. Delft en de studie bevielen prima maar na de eerste drie jaren waar ik doorheen vloog, realiseerde ik me dat ik veel had geleerd van de technische kant van het vak, maar ook dat ik twee jaar voor afstuderen eigenlijk nog niet wist of ik wel een ontwerper was. Die leemte heb ik opgevangen door er een jaar tussenuit te gaan om te studeren aan de Carleton University School of Industrial Design in Ottawa. Wim Gilles, voormalig directeur van de

Academie voor Industriële Vormgeving in Eindhoven, was daar toen directeur. Hoewel Gilles het curriculum reorganiseerde naar Eindhovens voorbeeld, leunde de opleiding ook stevig op de twee andere faculteiten van die universiteit, namelijk techniek (Faculty of Engineering) en ontwerp (School of Architecture). Het was een vierjarige opleiding en omdat ik al drie jaar TU had gedaan kwam ik meteen in het vierde jaar terecht. Onderwijs was er nauwelijks; je moest zelf je weg vinden in dat zogenaamde "studio year" met als voornaamste doel je eigen portfolio van ontwerpprojecten samenstellen. Een heel leerzaam proces dat me terug in Delft ook nog studiepunten opleverde. Na het jaar Ottawa kon ik weer keurig aansluiten bij mijn jaargenoten die op het normale tempo door de eerste drie jaar waren gegaan. Ik ging naar Ottawa om uit te vinden wat ontwerpen was en kwam daar tot de ontdekking dat ik het kon en dat ontwerper precies is wat ik wilde zijn.'

Hoe ging jouw overstap van de studie naar de praktijk?

'Mijn stageperiode bij het bureau van Joop Isth in De Bilt was mijn eerste ervaring met de Nederlandse industriële designpraktijk. Ik ging aan de slag op een voorstudie voor kunststof tuinmeubilair. Na afloop van de stage vroeg Joop Isth mij of ik van dat project mijn afstudeeropdracht wilde maken. Met Hans Dirken als studiebegeleider en Wim Crouwel als scriptiebegeleider ben ik afgestudeerd op een ontwerp van tuinmeubilair. Joop Isth bood me na de studie meteen een baan aan die ik heb aangenomen. Er liep in dat bureau destijds nog een stagiair rond: Michiel Brandes, mijn toekomstige



Skil Twist, 2004



BM90 busstoel, 1988-1989

partner. De combinatie van de Rietveld achtergrond van Michiel en mijn TU-opleiding leverde een vruchtbare samenwerking op. Ook Michiel bleef na afstuderen in dienst bij Isth. Het bureau haalde in onze tijd onder andere de NS binnen als opdrachtgever met een project voor nieuwe treinstoelen. Bij die opdracht waren naast Isth meer externe partijen betrokken, zoals de busfabrikant Den Oudsten en Emsta de huisleverancier van de stoelframes voor Den Oudsten. De twee laatstgenoemden waren omdat ze voor eigen rekening en risico in de ontwikkeling van nieuwe stoelen mee investeerden deels partner en deels opdrachtgever. Eigenlijk een mooi voorbeeld van co-creatie avant la lettre. Na drie jaar bij Isth vonden Michiel Brandes en ik het tijd worden om het zelf te gaan doen. We begonnen als tweemans "break away" in een voormalige HUBO-vestiging in Hilversum. We wilden allebei per se een werkplaats bij het bureau. De ontwerpruimte zat in het winkeldeel en de werkplaats in de oude houtzagerij. Met onze focus op openbaar vervoer en openbare ruimte hadden we vrij snel een paar goede opdrachtgevers, waaronder ook oude relaties als de NS, Den Oudsten en Emsta. Om het werk aan te kunnen namen we een ontwerper en een secretaresse in dienst. Zelfs met die twee medewerkers erbij was het bureau snel weer te krap bemand. We moesten groeien, maar daar voelde Michiel Brandes weinig voor. Hij wilde klein en overzichtelijk blijven. Dat werd uiteindelijk het breekpunt in onze samenwerking. Michiel kreeg een burn out en besloot na zijn terugkeer dat hij voor zichzelf een punt



R-net bushalte, 2007-2011

ging zetten achter Brandes en Meurs.' **Brandes vertrok, maar de naam Brandes en Meurs bleef?** 'Na het vertrek van Michiel in 1996 bleef de naam Brandes en Meurs voor het bureau gehandhaafd. Die wilde ik graag behouden omdat met die naam merkwaarde was opgebouwd. Gelukkig kon het ook zo met Michiel worden afgesproken omdat hij besloot het ontwerpen in opdracht eraan te geven en zich op zijn andere passie, de muziek te richten. Inmiddels had ik thuis een gezin met jonge kinderen en stond ik er in het bedrijf alleen voor. Ik had ernstig behoefte aan ondersteuning en samenwerking. In dat licht heb ik met een paar bureaus gesprekken gevoerd over fusie en samenwerking. Dat leverde niet direct iets duurzaam op. Wel ging ik met collega-bureau Indes in Enschede een strategische alliantie aan. Zonder dat we daar iets over op papier hadden gezet, wisselden we informatie uit en werkten we samen op de opdrachten die zich daarvoor leenden. In de praktijk kwam het er vaak op neer dat zij de engineering voor ons deden. Toen Brandes en Meurs rond de eeuwwisseling harder gingen lopen hebben we die positie in het bureau zelf weer ingevuld en kwam aan deze samenwerking vrij natuurlijk een einde.'

Wat was de oorzaak van de groeispurt van Brandes en Meurs ?

'We ontwierpen al langer gereedschap voor Skil. Doordat Skil de productie van gereedschap ging uitbesteden aan derden, onder andere in China, en daarmee een veel grotere productiecapaciteit kreeg, groeide het aantal

ontwerpopdrachten heel snel. Daarnaast waren we ook nog steeds actief voor openbaar vervoer. Toen onze grootste opdrachtgever op dat gebied, stoelenfabrikant DecoSeating, failliet ging besloot ik speciaal voor opdrachten in het openbaar vervoer een samenwerking aan te gaan met Gijs Ockeloen (Dok Public) en Niels Greif (Greif Design) onder de naam FromAtoB Public Design. Doelstelling was het gezamenlijk tackelen van de complexiteit van ontwerp opdrachten voor openbaar vervoer. Onze eerste opdracht met FromAtoB was de Zuidtangent voor Connexion. Het werd een almaar meer omvattend ontwerpproject waar alle ontwerpdisciplines aan te pas kwamen. Van interieur, exterieur van het materieel, stofdessins tot huisstijl en posters, het moest allemaal samenhangend gestalte krijgen. Na oplevering en ingebruikname werd de Zuidtangent als eerste hoogwaardige openbaarvervoervoorziening een groot publiek succes en als gevolg daarvan rolmodel voor andere openbaarvervoerbeprijven. Het plezierige neveneffect voor ons was een stevige reputatie als specialist in ontwerp vraagstukken op het gebied van openbaar vervoer. Door deze ontwikkelingen groeiden we van eenmanszaak uiteindelijk door naar een besloten vennootschap met zeven mensen op de loonlijst.'

Hoe kwamen de vervolgopdrachten REGIO- en R-Net bij jullie terecht?

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam waren al sinds de jaren negentig met elkaar in gesprek over een te vormen netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Die gesprekken strandden na vijftien jaar, toen de inrichting van haltes een struikelblok bleek. De drie partijen gingen uit elkaar. Noord-Holland besefte – na het succes van de Zuidtangent – dat een ov-netwerk met een merkidentiteit toch een geweldige kans voor de Noordvleugel zou zijn. Daarom werden we gevraagd om te gaan verbeelden hoe zo'n netwerk eruit zou kunnen zien, om te proberen Flevoland en Stadsregio Amsterdam weer aan tafel te krijgen. We werkten samen met Bureau Mijsenaar aan het ontwerp van een complete productformule, gebaseerd op ons ontwerp voor de Zuidtangent. En inderdaad kwamen alle partijen weer bij elkaar en werd besloten dit netwerk in te voeren. De nationale doorslag voor dit buiten-de-eigen-perken denken, kwam toen Berenschot zijn ov-rapport voor de provincie Zuid-Holland publiceerde waaruit naar voren kwam dat ov-branding

alleen zinvol is bij hoogwaardige voorzieningen en dat de grenzen van steden en provincies daarbij van ondergeschikt belang zijn voor de reiziger. Daarop werd besloten het netwerk uit te breiden tot de hele Randstad. De naam werd R-Net. R-Net is eind 2011 gestart met ruim dertig buslijnen in de Noordelijke Randstad. Door nieuwe concessies en de oplevering van nieuwe infrastructuur, groeit R-Net sindsdien organisch en gestaag verder tot de beoogde eindomvang in 2028 is bereikt. Het blijft echter in de praktijk weerbarstig om één gezamenlijk beeld uit te dragen. Alle spelers zijn trots op het eigen product en op de eigen identiteit. Prijsgeven is lastig. Zoals ook over de grenzen van je eigen regio of gebied kijken moeilijk blijft. Het heeft lang geduurd voordat iedereen inzag en wilde toegeven dat het belang van dit project, alle regionale deelbelangen inclusief die van de grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, overstijgt.'

Zit FromAtoB bij al deze beslissingen aan de onderhandelingstafel?

'Nee, we zijn adviseur en dragen voorstellen aan. De beslissingen worden op bestuurlijk niveau genomen, daar zijn we niet bij betrokken. Wel worden we regelmatig uitgenodigd om ons werk te presenteren en aan alle betrokkenen nog eens toe te lichten.

Twee jaar geleden hebben vier provincies en vier stadsregio's een convenant getekend om één groot samenhangend en hoogwaardig openbaarvervoernet van de grond te krijgen. Dat is de volgende spannende stap in een onderwerp dat ons al vijftienvintig jaar bezighoudt. Het mooie van zo'n complex publiek project is dat het effect van de crisis minder voelbaar is. Dat kunnen we helaas niet van al onze opdrachten zeggen.'

Met welke opdrachten hebben jullie de crisis wel aan den lijve ondervonden?

'Brandes en Meurs heeft sinds 1988 een breed portfolio handgereedschap ontworpen. We waren lang en tot wederzijdse tevredenheid de exclusieve ontwerper voor Skil handgereedschap, totdat het management ervoor koos om naast Brandes en Meurs een tweede ontwerp bureau in te schakelen. Wat

gebeurde viel te voorspellen. Het resultaat was een collectie op twee sporen die weinig met elkaar te maken hadden. Toen wij in 2005 werden benaderd door FERM, een bedrijf dat veel gereedschappen importeerde en op de markt bracht maar nog niet eerder zelf producten had ontwikkeld, en we die opdracht wilden aanvaarden, verwachtten we eigenlijk geen weerstand van Skil. Als twee ontwerpers op hetzelfde account kunnen, waarom dan niet twee opdrachtgevers bij één bureau? Maar Skil zag hierin wel degelijk een "conflicting account" en forceerde ons te kiezen. We kozen voor FERM omdat zij ons exclusiviteit boden en de kans om een hele nieuwe lijn producten te ontwikkelen. We hebben in een paar jaar tijd ruim vijftig producten voor ze ontworpen, maar helaas kwam de crisis bij het nog in opbouw zijnde merk FERM hard aan en ligt de opdracht nu feitelijk al een paar jaar stil. Jammer, want het hands-on ontwerpen van gebruiksvoorwerpen was een goede aanvulling op de service design-inspanningen voor onze openbaar vervoeropdrachten. Maar ik verwacht dat we in de toekomst als de markt weer aantrekt zeker weer opdrachten uit die hoek gaan krijgen.'

Nu we het er toch over hebben, de toekomst; nog grote plannen?

'Met Brandes en Meurs ben ik nog lang niet klaar. We zijn onlangs verhuisd omdat we door privéomstandigheden uit onze oude studio weg moesten. We zijn inmiddels gesetteld en kunnen hier ook nog flink groeien. Vakinhoudelijk zie ik voor de toekomst voldoende mogelijkheden mijn specialisme op het gebied van openbaar vervoer nog verder te verbreden en te verdiepen. Enerzijds door de opdrachten waar we nu aan werken tot een goed einde te brengen en anderzijds door verbinding te zoeken op wetenschappelijk en bestuurlijk niveau, bijvoorbeeld met KPVV, het ov-kenniscentrum van de overheid. Met het bureau internationaal gaan zou mooi zijn, maar het soort service design waar wij nu in zijn gespecialiseerd is over de grens moeilijk aan te bieden. Daar ben ik althans nu nog niet mee bezig, want naast die grote plannen voor Brandes en Meurs, zou ik graag als Michiel Meurs samen met mijn vriendin tijd investeren in ontwerpen op kleine schaal, het liefst in zaken die we zelf helemaal kunnen uitvoeren. Aan dat alles heb ik de komende tien jaar mijn handen wel vol.'

–
Kitty de Jong