

Tien
jaar
Studio
Bereikbaar

Tien jaar Studio Bereikbaar

Tien

jaar

Studio

Bereikbaar

(p.24-27)

'We brengen het vervoers-
systeem in balans met het
functioneren van de stad'

Roland Kager

(p.28-33)

Van super uitvoerend naar
eersteklas strategisch

Marloes Brands, Freek Faber
en Steven Puylaert

(p.34-39)

Gegrepen door je vak

Isabel Liedtke en
Christian Rommelse

(p.6-7)

Introductie

(p.12-17)

Alles in beweging

Manus Barten en
Wieger Savenije

(p.18-23)

'We mogen trots zijn
op wat we doen'

Loes Noom

(p.42-49)

Op pad met

Christian Rommelse

(p.50-55)

Corona Happiness

Vannia Contreras en
Matthias Floor

(p.56-61)

The young ones

Younes Foukalne, Max Morel
en Clifford Lin

(p.62-67)

'Eén plus één is vijf!'

Roland Kager

(p.68-73)

Stagiaires en werkstudenten

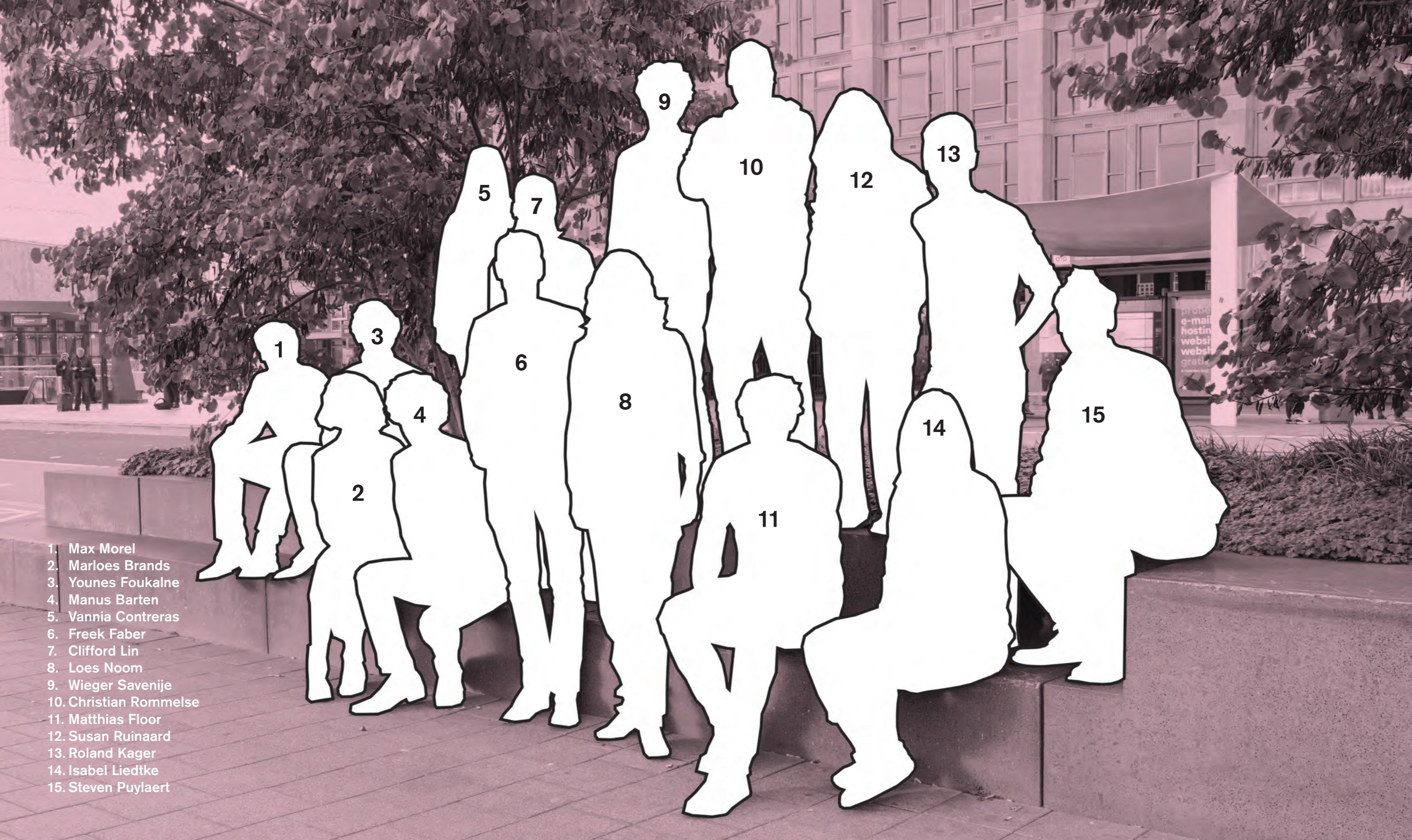
Susan Ruinaard, Suzanne
Ansems, Bas van Horne en
Dorris Corsten

(p.74-79)

Toekomstperspectief
– nog eens tien jaar Studio
Bereikbaar

Met dit jubileumboek vieren we tien jaar Studio Bereikbaar. We laten zien wie we zijn, wat we doen en wat we hebben bereikt. Twee maanden lang voerden we iedere maandagochtend gesprekken met elkaar die zijn opgetekend in interviews, verslagen en visiedocumenten. We nemen je mee in ons verhaal. De combinatie van specialisaties in ons bedrijf levert een grote meerwaarde. We observeren en analyseren. En als we weer een klant goed op weg geholpen hebben, vieren we dat samen.





1. Max Morel
2. Marloes Brands
3. Younes Foukalne
4. Manus Barten
5. Vannia Contreras
6. Freek Faber
7. Clifford Lin
8. Loes Noom
9. Wieger Savenije
10. Christian Rommelse
11. Matthias Floor
12. Susan Ruinaard
13. Roland Kager
14. Isabel Liedtke
15. Steven Puylaert

Tien jaar Studio Bereikbaar

Alles in beweging

Manus Barten en Wieger Savenije

Een uitgekende plek is het voor dit mobiliteitsbureau. Wie zonder oponthoud of omwegen op bezoek wil bij Studio Bereikbaar, komt naar Rotterdam per trein, op de fiets of te voet. Het kantoor bevindt zich in het Groothandelsgebouw. Vanuit het Stationsplein stap je zo de centrale hal binnen van dit naoorlogse stijlicoon. Studio Bereikbaar zit op de eerste etage.



Met zeventien medewerkers oogt het kantoor van Studio Bereikbaar net groot genoeg. De ruimte voelt aan als een gezellige huiskamer, waar ook ruimte is voor ontspanning. Op de gang staat naast wat picknicktafels een pooltafel. Bij binnenkomst valt direct de goedgevulde boekenkast op. Met titels 'Cities and the Wealth of Nation' van Jane Jacobs en 'Cities for People' van Jan Gehl kun je hier aan de houten statafel rustig een uurtje bladeren om inspiratie op te doen. Achter de boekenkast aan de raamkant staan bureaus opgesteld in clusters

van vier. Opvallend zijn de kozijnen die het Groothandelsgebouw zo karakteristiek maken. Ze bestaan ieder uit zeven glazen rechthoeken, waarvan de middelste het grootste doorkijkvenster vormt met zicht op de zuidwestkant van het station. Buiten is alles in beweging. Bussen rijden af en aan, reizigers lopen kriskras door elkaar, plukjes voetgangers en fietsers verschijnen uit en verdwijnen in de fietstunnel die het noorden met het centrum verbindt. Voor een mobiliteitsbureau is een toepasselijker uitzicht nauwelijks denkbaar.

Uitgelaten

De sfeer deze maandagochtend is uitgelaten. Een speld kun je in de studio bepaald niet horen vallen. Wie zich moet concentreren of een zoomgesprek in de agenda heeft staan, kan zich beter terugtrekken in een van de glazen werkcabines. Aan de meterslange vergadertafel zit een kleine delegatie medewerkers. Ze zijn net klaar met de wekelijkse werkbespreking. Het centrale punt van de studio is misschien wel de open keuken waar zich deze ochtend ook oprichters Manus

Barten – jasje, spijkerbroek, bos donkere krullen – en Wieger Savenije – wit overhemd, jeans – ophouden. Niet zo gek, want in de keuken is appeltaart. De jongste werknemer van Studio Bereikbaar is jarig, en dus wordt er getrakteerd. Bij dit bureau heeft men weinig op met hiërarchische structuren. Gedeelde verantwoordelijkheid is hier het credo, voor zowel oprichter als stagiair.



Manus en Wieger voor station Rotterdam Centraal.

Manus Barten (42) en Wieger Savenije (43) kennen elkaar van voormalig ingenieursbureau DHV, waar ze vlak na hun afstuderen – ze studeerden beiden Civiele Techniek aan verschillende universiteiten – hun eerste baan betrokken. Een reorganisatie aldaar luidde hun ondernemersavontuur in. We zitten aan de vergader-tafel. ‘We zijn zo’n tien jaar geleden met z’n drieën begonnen’ nuanceert Manus. In de conservatieve verkeerskundige wereld, waar het vaak nog gaat over wegverbredingen, meer asfalt en nog meer auto’s, ontbrak het aan creativiteit. ‘Die reorganisatie gaf ons de kans een nieuw bedrijf op poten te zetten. ‘Dat eerste bedrijf heette overigens niet Studio Bereikbaar, maar Bureau Slim’ zegt Wieger. ‘We ontwikkelden ideeën voor mobiliteitsdiensten.’

Groeien

In het begin was het zoeken naar de juiste aanpak. Wieger: ‘We werkten bijvoorbeeld aan een app die vrachtwagenchauffeurs hielp bij het vinden van een parkeerplek. Op zich een heel goed idee. Het probleem was: we hadden te veel ideeën. Wil je succesvol zijn, dan moet je één kansrijke applicatie uitkiezen en daar dan vol voor gaan.’ Manus voegt toe: ‘Terwijl onze oriëntatie op mobiliteit veel breder is. Een aantal maanden hebben we keihard aan die mobiliteitsdiensten getrokken, maar er rezen steeds meer vragen. Wie runt straks de helpdesk? Hoe zit het met updates? Waar zitten onze klanten?’

Nu voelen Manus en Wieger zich al tien jaar in hun nopjes in hun adviserende rol. Dus werkt Studio

Bereikbaar aan een verstedelijkingsstrategie voor de provincie Brabant en de regio Zwolle. Voor de gemeente Tilburg deed het bureau onderzoek naar de manier waarop de cityring ontworpen kan worden als de fiets op nummer één zou staan en helpt het de gemeente Den Haag bij het inrichten van straten voor de nieuwe stadstram. De gemeente Hoorn krijgt steun in de visie meer stad te worden. Toch komen de ervaringen opgedaan

voerd en hoe samen te werken is belangrijk voor Manus en Wieger. Misschien is het wel dé reden dat ze ooit zijn gaan ondernemen, om ‘mensen een prettige en leerzame werkervaring te geven’ en om dat met elkaar te doen. ‘Niemand is bij ons in dienst gekomen om directeur te worden. Laten we met elkaar het bedrijf maken en bouwen. Dat betekent dat iedereen zijn rol en verantwoordelijkheid heeft.’

‘We hebben het inzicht gekregen dat verplaatsingsdata heel belangrijk zijn om te begrijpen hoe mensen zich verplaatsen en welke beslissingen ze nemen tijdens hun reis.’

met Bureau Slim nog steeds van pas. Wieger: ‘We hebben het inzicht gekregen dat verplaatsingsdata – waar mobiliteitsapps op drijven – heel belangrijk zijn om te begrijpen hoe mensen zich verplaatsen en welke beslissingen ze nemen tijdens hun reis.’ Dat is volgens Wieger nog veel belangrijker dan de klassieke en heiligverklarde verkeersmodellen die nog steeds veelvuldig gebruikt worden. ‘Want wat doet een reiziger nou echt?’

Gedeelde verantwoordelijkheid

Studio Bereikbaar gaat voor gestage groei. Door de jaren heen zijn Manus en Wieger kritischer geworden op de opdrachten die ze aangereikt krijgen, waarbij de auto nog te vaak een prominente rol speelt. Bereikbaarheid gaat niet over ‘hoe los ik een file op’. Maar ook de manier hoe opdrachten worden uitge-

Eigenlijk is Studio Bereikbaar meer een gevalletje oorzaak en gevolg. Hoe leg je dit uit, vraagt Wieger zich af. Wie denkt dat Studio Bereikbaar er van de een op de andere dag er opeens was, vergist zich. Uit ervaring ingegeven bij hun eerste werkgever, moest het anders. Dus zochten ze naar een vorm waarbij gedeelde verantwoordelijkheid als hoogste goed geldt. Zo kwamen ze uit bij het zelfsturend team. Je kunt niet vaag zijn over wat teamverantwoordelijk inhoudt. Daarom introduceerden ze de term ‘de randen van het zwembad’ waarbij je heel specifiek afbakt waar je als aandeelhouders over gaat. Manus zegt ‘verantwoordelijkheid is belangrijk, maar je kunt die verantwoordelijkheid ook samen delen. Ik hoef niet per se de baas te zijn. Ik wil ook de vrijheid hebben om op een dag iets totaal anders te gaan doen. Daar is Studio Bereikbaar dan op voorbereid. We dragen allemaal verantwoordelijkheid.’

Loes Noom

‘We mogen
trots zijn op wat
we doen’

Loes Noom werkt sinds 2014 bij Studio Bereikbaar. Ze is daarmee de langstzittende werknemer. Voor Studio Bereikbaar werkte ze aan de meest uiteenlopende projecten. Ze verzong een spel dat de complexiteit van vervoerssystemen blootlegt en begeleidde een grootschalig snelwegproject in Groningen stad. ‘Ik weet als geen ander hoe de verschillende belangen samenhangen.’

Waar was Studio Bereikbaar in de beginjaren gevestigd?

'Toen ik er kwam werken, waren we net verhuisd naar Den Haag. We huurden samen met een communicatiebureau een zolder in Bezuidenhout, op tien minuutjes lopen van Den Haag Centraal Station. We waren met z'n zessen. Wieger, Manus, Marlous, Linda, Rik en ik. En Lucas, onze werkstudent.'

Studio Bereikbaar is toch begonnen in Rotterdam?

'Ja, dat klopt. Toen ik solliciteerde, zat Studio Bereikbaar in de Van Nelle Fabriek. Dat is natuurlijk niet verkeerd, een prachtig monument. Maar de ligging is minder ideaal. Ondanks bussen en ov-fietsen blijft het een

hele onderneming er te komen. Ons kantoor in Den Haag was veel beter te bereiken. Een intercystation vlakbij maakt je veel flexibeler voor afspraken op projectlocatie.'

Hoe gingen jullie destijds te werk?

'Studio Bereikbaar was eigenlijk een detachingsclub. Ik zat vier dagen per week elders aan projecten te werken. In het begin twee dagen bij het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer red.) in Utrecht en twee dagen bij een fietsstimuleringsproject voor de renovatie van de Velsertunnel. En al snel volgden er veel aannemersprojecten.'

Er is een hoop veranderd.

'Zeker. We werken nu als advies-

bureau in teamverband, en dat gebeurt hoofdzakelijk vanuit ons eigen kantoor.'

Wat nog meer?

'Toen ik studeerde, ging het over files voorkomen en doorstroming verbeteren. Nu is veel meer de vraag: hoe blijft een stad bereikbaar? Met alle beperkingen die we hebben met de ruimte en de verdichtingsopgave die er ligt. Het valt mij ook op dat de terminologie binnen ons vakgebied anders is dan eerder. De woorden die acht jaar geleden voorkwamen zoals 'mobiliteitsmanagementplan' en 'voertuigverliesuren', hoor ik een stuk minder. We spreken nu over 'verdichtingsopgave' en 'deelmobiliteit'.

De zuidelijke ringweg A7 is zo'n twaalf kilometer lang en loopt dwars door de stad Groningen. Het project Aanpak Ring Zuid is een ingrijpend project midden in de stad waarin knelpunten als het Julianaplein (nu nog een verkeersplein met verkeerslichten) en het Vrijheidsplein worden aangepakt. Verschillende verkeersknooppunten, bruggen, wegverbredingen en een verdiept stuk weg worden aangelegd. De uitdaging is om met de beperkte beschikbare ruimte het verkeer doorgang te verlenen tijdens het werk én de nieuwe kunstwerken en wegen te kunnen bouwen. De nieuwe snelweg komt namelijk op dezelfde plek als de huidige plek.

Studio Bereikbaar heeft gewerkt aan de tender in 2015/2016 voor Combinatie Herepoort en is onderdeel geweest van de uitvoeringsorganisatie van 2016 t/m 2019. Wij hebben gewerkt aan de fasering van de werkzaamheden om enerzijds de hinder voor het verkeer tijdens de werkzaamheden acceptabel te houden en anderzijds om de uitvoering mogelijk te maken. Dit betekent continue schakelen tussen de opdrachtgever en betrokken partijen zoals gemeente, nood- en hulpdiensten, provincie en de interne organisatie: ontwerp, omgeving en de uitvoeringsdisciplines GWW, civiel en TI.



Faseringsoverleg met de uitvoeringsdisciplines in 2016



Loes op locatie bij de 13-wekenstremming, maart 2022



Teamdag in 2014. Van links naar rechts: Rik Verhoeven, Wieger Savenije, Manus Barten, Loes Noom, Linda van Heugten en Marlous Hovestad

Wat is het leukste project waaraan je hebt gewerkt in al die jaren?

'Dat moet de Aanpak Ring Zuid in Groningen zijn, vanuit de aannemerscombinatie Combinatie Herepoort, een megaklus waarbij ik verschillende functies heb gehad. Ik dacht eerst na over de verkeersmaatregelen die

Wat behelst Aanpak Ring Zuid?

'Dat de hele weg moest worden verbouwd. Op het kruispunt Julianaplein – waar de A7 en A28 bij elkaar komen – staat nu nog een groot verkeerslicht. Over het algemeen vind je geen verkeerslichten op snelwegen, maar daar in Groningen dus nog wel.

Hoe lang heb je aan dat project gewerkt?

'Ik werkte van 2016 tot 2019 in Groningen. Op woensdagochtend nam ik de trein van zeven uur, bleef daar drie dagen – vaak in een Airbnb – en was weer voor het weekend thuis. Ik denk daar met heel veel plezier aan terug.

'We mogen trots zijn op wat we doen'

genomen moesten worden en daarna over de coördinatie van de fasering en de planning van het project. Ik wist als geen ander hoe de verschillende belangen, contracteisen, verkeersfasering en uitvoerings(on)mogelijkheden samenhangen.'

Het wordt nu een groot knooppunt, zoals iedere snelweg dat heeft. Er komt ook een verdiepte ligging van de weg.'

Hoe kwamen jullie aan die opdracht?

'Freek en Jord wonnen de tender.'

Ik ken Groningen nu op mijn duimpje. En het project ook. Daarom zijn we in 2022 na alle coronaperikelen met Studio Bereikbaar naar Groningen gegaan. Een superleuk teamweekend inclusief rondleiding 'Aanpak van Ring Zuid' voor de liefhebber.'

Iets om trots op te zijn, dus?

'Absoluut! Ik vind dat we best bescheiden zijn en soms vergeten trots te zijn op projecten en samenwerkingen die we hebben gerealiseerd.'

Voor de gemeentes Den Haag en Westland zocht je een manier om een nieuw aan te leggen OV-lijn in kaart te brengen. Je ontwikkelde er speciaal een spel voor.

Waarom een spel?

Door een spel te spelen laat je – in dit geval gemeenteraadsleden – op een leuke manier kennis maken met de complexiteit van een misschien wel onmogelijke wens, namelijk de aanleg van een spoorlijn.

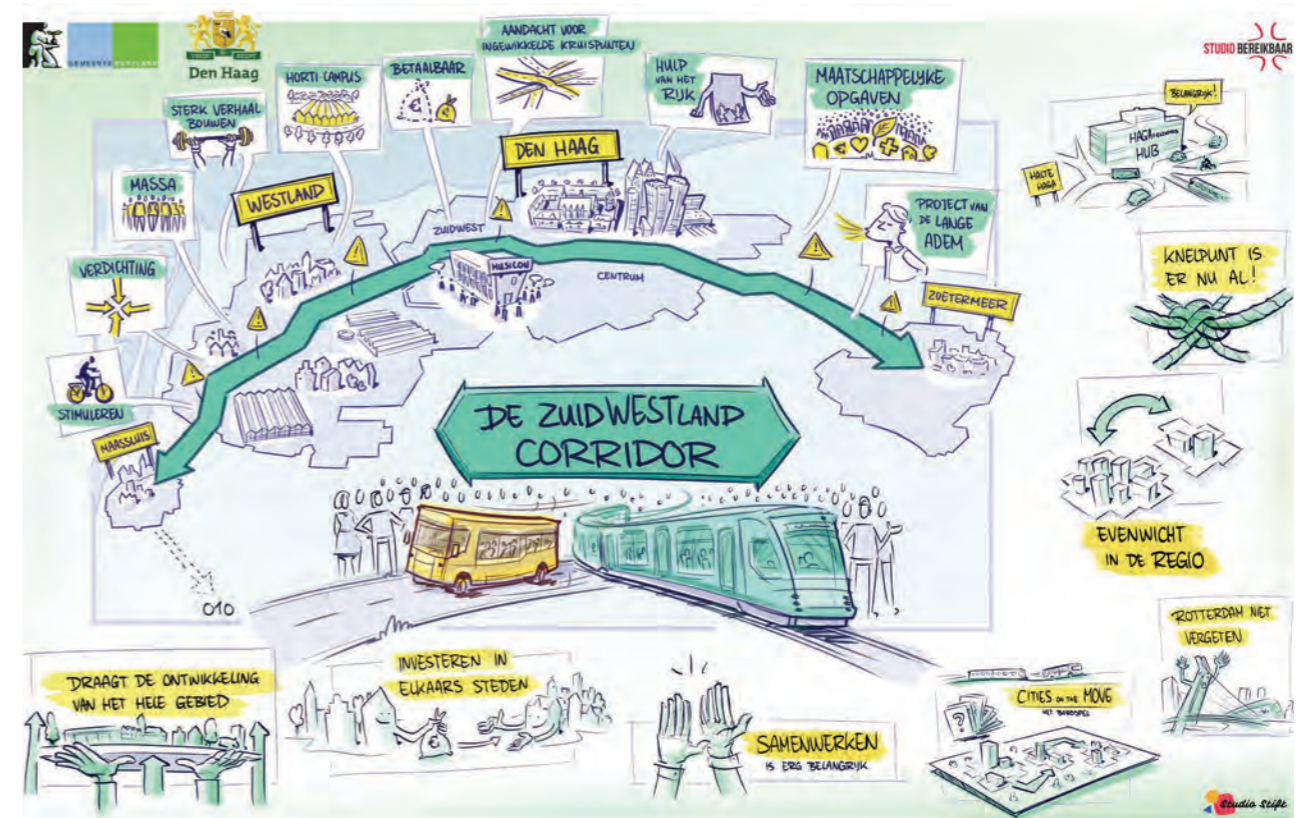
Het is makkelijk om te roepen dat je een spoorlijn wilt. De realiteit is vaak anders.'

Hoe werkt het spel?

'De korte uitleg is; er zijn vier spelers en drie steden. Eén speler gaat over de infrastructuur tussen de steden, de rest is eigenaar van een van de steden. Het geld dat je verdient hangt af van de grootte van jouw stad. Je kunt investeren in woningen, bedrijfspanden en infrastructuur. Maar aan die investeringen zitten allerlei voorwaarden verbonden.'



Het spel Cities on the Move wordt getest op kantoor door Steven, Vannia, Victor en Isabel. 2021



Infographic voor de Zuidwestlandcorridor, gemaakt door Studio Stijpe tijdens het spelen van het spel

Je kunt niet zomaar met geld gaan smijten.

'Nee, naast dat je het geld eerst moet verdienen, zijn de voorwaarden heel strikt. Neem die infrastructuur. Je kunt geen spoorlijn aanleggen als stad B niet groot genoeg is. Je hebt wel in- en uitstappers nodig, mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer, draagvlak en dus veel geld.'

Je moet als gemeente dus eerst groeien om een spoorlijn te verdienen?

'Precies. Je kunt in het spel niet direct een spoorlijn aanleggen. Eerst moet je de dichtheid vergroten, want in- en uitstappers heb je nodig. Bij een bepaalde dichtheid kan je gaan denken aan een aparte busbaan. Het spoor komt bij een veel hogere dichtheid.'

Er zitten natuurlijk ook allerlei dingen tegen?

'Net als bij Monopoly. Weerstand vanuit de omgeving, economische

malaise, noem het maar op. Ze staan allemaal beschreven in de kanskaarten van het spel. Er zijn ook meevalers natuurlijk. Bijvoorbeeld een extra potje geld vanuit het ministerie.'

Wat is je voornaamste conclusie?

'Dat je als gemeenten goed moet samenwerken. Je bent afhankelijk van elkaar. Het spel geeft het inzicht dat zonder dichtheid van mensen en voorzieningen (in- en uitstappers red.) het niet realistisch is dat de dergelijke investering dekkend is.'

Het nabijheidsalgoritme van Roland Kager

‘We brengen het vervoerssysteem in balans met het functioneren van de stad’

Onderzoek en innovatie. Medewerkers van Studio Bereikbaar steken er een stevig deel van hun tijd in. Dat geldt zeker voor Roland Kager, die in 2015 overstapte van de Universiteit van Amsterdam naar Studio Bereikbaar. Als wetenschappelijk onderzoeker deed hij onderzoek naar de wisselwerking tussen fiets, openbaar vervoer en verstedelijking. Op uitnodiging van Manus Barten zette hij zijn onderzoek en de toepassingen daarvan voort bij Studio Bereikbaar.

Een belangrijk resultaat hiervan is het nabijheidsalgoritme dat binnen Studio Bereikbaar door Roland werd ontwikkeld. Hij noemt het een belangrijke stap op de innovatieve ladder. 'Dat algoritme laat zien wat de nabijheidsindex op elke plek in Nederland is, en hoe deze stedelijkheid zich door de tijd heeft ontwikkeld', zegt hij. De innovatie is dat het algoritme geoptimaliseerd is om maximaal te correleren met het aantal inkomende en uitgaande verplaatsingen per vervoerwijze en per afstandsklasse. 'Daarmee wordt het mogelijk om allerlei mobiliteitstrends veel nauwkeuriger te modelleren dan bij toepassing van een veelgebruikte stedelijkheidsindicator van het CBS.'

Het algoritme geeft de stedelijkheid weer van elke plek op een schaal van een tot en met zes. 'Stel, ik wijs een plek aan ergens in Gouda of in Leiden, wat is dan de nabijheidsindex van deze locatie? En hoe verandert dat door toevoeging van nieuwe banen en nieuwe woningen in de toekomst? De klassen zijn op hun beurt gekoppeld aan een kenmerkend mobiliteitsprofiel. Je ziet erin terug hoeveel de auto, fiets en openbaar vervoer gebruikt worden of dat er juist veel gewandeld wordt. Ook is te zien hoe deze grootheden verschillen voor inwoners en bezoekers, en per afstandsklasse. En welke kwantitatieve trend zichtbaar is per stedelijkheidsklasse tijdens de afgelopen vijftien jaar.'

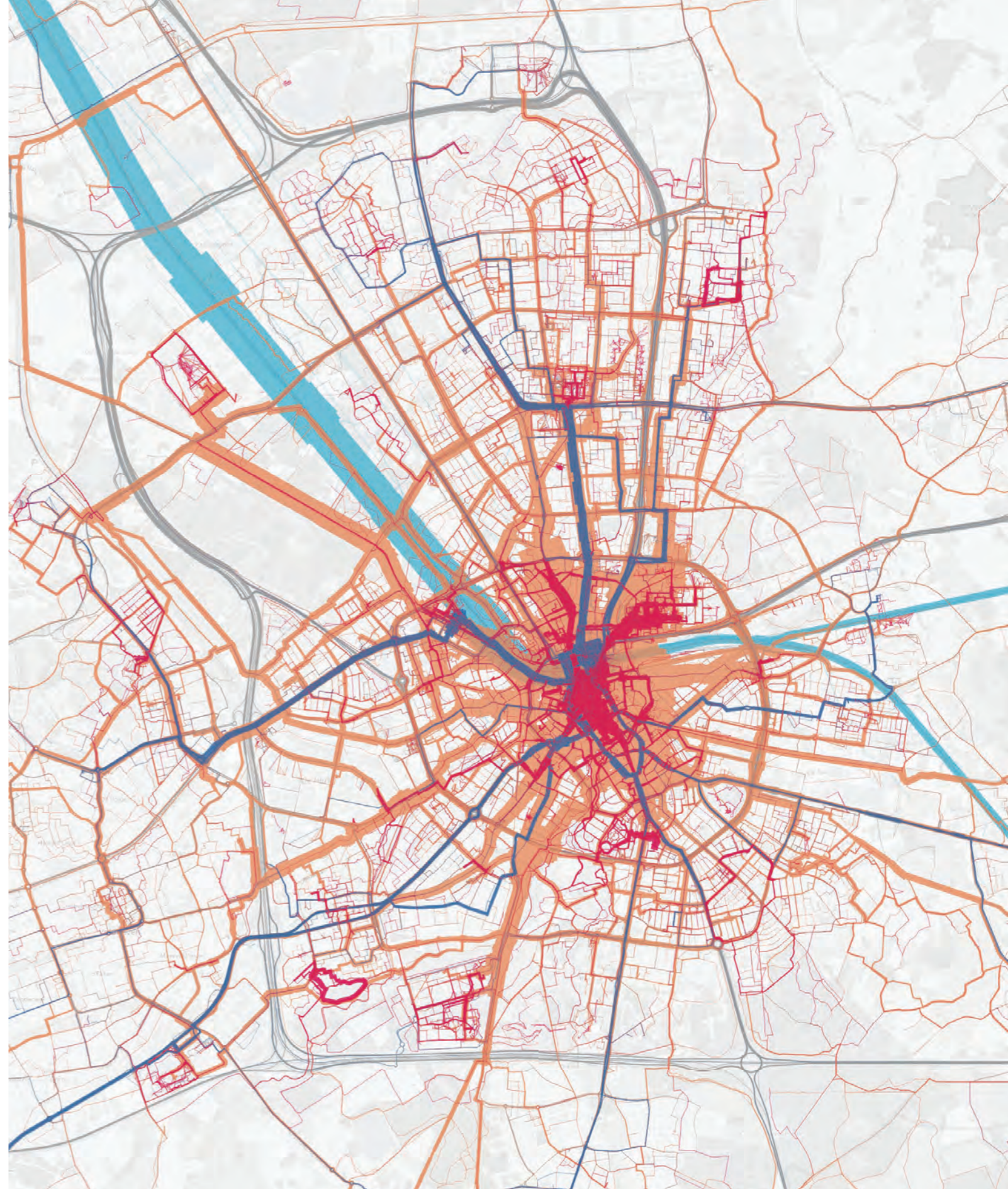
Mobiliteit

De data waarmee Roland zijn algoritme voedt komen uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) van het CBS. 'Ik volg het CBS-bestand al twintig jaar. Ik gebruikte het voor mijn onderzoek aan de Universiteit van Amsterdam en eerder aan de Universiteit Twente. Hierin

is zichtbaar dat mobiliteit zich van en naar steden anders ontwikkelt dan in gebieden daarbuiten. Ik kijk daarbij naar de uitersten, hoogstedelijk en ruraal, maar vooral ook naar de grijstinten daartussen. We gebruiken de uitkomsten vaak als onderdeel van de rapportage aan opdrachtgevers. We kunnen een snelle uitsplitsing van huidige verkeersstromen maken over kenmerkende groepen inwoners en bezoekers. En daarnaast laten zien hoe deze meerjarige landelijke trends lokaal of regionaal uitpakken over tien of vijftien jaar. We maken het daarmee mogelijk dat opdrachtgevers, vaak overheden en gemeenten, over het functioneren van een gebied een gesprek kunnen voeren en dus de wisselende belangen kunnen afwegen die op of rondom het verkeerssysteem plaatsvinden.'

Afwegen

Studio Bereikbaar ziet de verkeerskunde daarbij als een discipline waarin het afwegen van allerlei aspecten centraal staat. 'Verkeerskunde zou niet moeten draaien om de vraag hoe het verkeerssysteem te optimaliseren', meent Roland. 'Het gaat om het systeem in balans te brengen met het functioneren van een gebied. En dat lukt aardig. In Amsterdam was het tot in de jaren negentig echt gevaarlijk om te fietsen. In de jaren zeventig stond het fietsgebruik per inwoner daar zelfs op een van de laagste niveaus van heel Nederland. Verkeersriolen, geen fietsinfrastructuur, een slecht functionerend openbaar vervoersysteem. De meeste Nederlandse steden zijn in de laatste vijftientwintig jaar veel aantrekkelijker geworden met florerende binnensteden, waarin steeds meer mensen graag wonen en verblijven. Het nabijheidsalgoritme laat zien welke transitie in mobiliteit te verwachten is bij een verandering van ruimtegebruik, voor huidige en toekomstige inwoners en idem voor bezoekers.'





Steeds interessanter werkveld is prettige
uitdaging voor medewerkers

Van super uitvoerend naar eersteklas strategisch

Marloes Brands, Freek Faber en
Steven Puylaert

Drie medewerkers van Studio Bereikbaar zagen door de jaren heen hun werkveld veranderen. 'De opdrachten worden steeds interessanter.' Een gesprek met Marloes Brands, Freek Faber en Steven Puylaert.

Zelfrijdende auto's, elektrische fietsen en deelscooters. De manier waarop we ons verplaatsen en de duurzaamheidsambities van Nederland zet alles in een stroomversnelling. Hoe we denken over mobiliteit verandert ook in rap tempo, zegt Marloes Brands. Ze werkt sinds 2015 bij Studio Bereikbaar. 'Gemeentes en overheden werken intern steeds beter samen. Je ziet dat verschillende afdelingen elkaar nodig hebben. Planologen, verkeerskundigen, stedenbouwkundigen. Ze zaten graag op hun eigen eilandjes. Nu is er de bewustwording dat alles met elkaar samenhangt.'

Marloes, Freek en Steven studeerden alle drie in Delft. 'Een supergezellige periode' zegt Marloes. Is Studio Bereikbaar een soort verlengstuk van die studententijd? 'Het lijkt er wel op' lacht Steven. 'Het liep in ieder geval vloeïend in elkaar over. Studio Bereikbaar kwam al in zicht voordat ik afstudeerde. Ik liep stage en werkte al samen met Wieger. Ik vond het een heel leuk en origineel clubje mensen.'

Onderbouwen

Sinds het drietal bij Studio Bereikbaar werkt is er veel

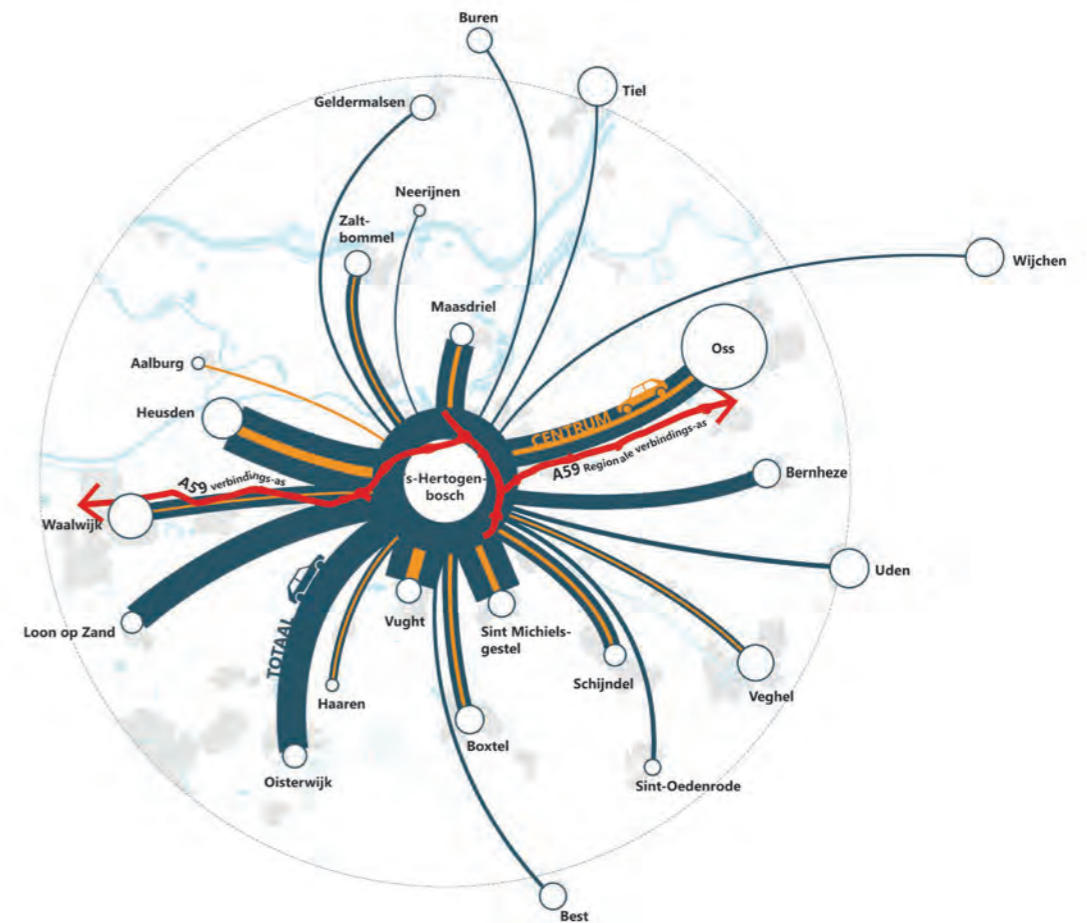


Teamuitje 2021: Freek en Marloes bereiden een sushirol

veranderd. 'De opdrachten zijn strategischer geworden' zegt Steven. Er klinkt een zeker genoeg in zijn stem. 'Eén project heeft ons echt een boost gegeven' zegt Marloes. Ze doelt op een grootschalig project. 'In 2016 werden we door de gemeente 's-Hertogenbosch gevraagd een analyse te maken van een verkeersknel-



Sfeerimpresie van onze eerste integratiesessie ooit in 's-Hertogenbosch. Leuk detail: ook de eerste (en laatste) keer dat Manus een 'draagbare' A3-printer mee heeft genomen naar een sessie.



Belangrijkste bestemmingen vanuit 's-Hertogenbosch – MIRT-onderzoek A2 Deil-Vught

punt op de A2 tussen Deil en Vught, een zogenaamd MIRT-project (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport red.). Dit type projecten doorlopen doorgaans verschillende fasen. Wij werkten tot dan toe altijd alleen maar mee aan fase vier, de laatste fase, waarin alle grote besluiten al genomen zijn. Veel interessanter is natuurlijk om mee te helpen om die eerdere besluiten goed te kunnen maken. Je kunt dan belangrijke vragen stellen. Waarom is er een probleem, of sterker, is er wel een probleem? Je wilt analyseren, het verhaal vertellen en je verhaal onderbouwen.' 'Dat we dit MIRT-project als klein bureau destijds hebben binnengehaald zie ik echt als een hoogtepunt', zegt Freek. 'Absoluut', zegt ook Steven. 'We gingen van super uitvoerend naar eersteklas strategisch. Door gewoon te doen val je soms met je neus in de boter.'

Eerdere gesprekken die Steven nog als student voerde met oprichter Wieger Savenije deden hem vermoeden dat Studio Bereikbaar al in de voorhoede van de besluitvorming bij grote projecten opereerde. 'Ik studeerde af bij TNO en sprak Freek, die daar destijds werkte, regelmatig. Ik kreeg bedenkingen, want van Freek hoorde ik dat Studio Bereikbaar voornamelijk snelwegverbindingen deed, terwijl Wieger over allerlei strategische projecten sprak. Toen ik hier eenmaal kwam werken, bleek de realiteit inderdaad anders. Ik was vooral bezig met data-analyses en dat soort klusjes. Maar, zegt Steven nu opgewekter, 'het bleken geen wensdromen van Wieger. Alles wat hij mij toen in geuren en kleuren had verteld bleken ongefilterde toekomstvisies te zijn. Dat is knap. Nu werken we echt aan al die projecten, waar ik als student al van droomde.'



Dat ook de tijdgeest invloed heeft op de manier van werken staat als een paal boven water, vindt ook Marloes. 'Ik ben nu bezig een alternatief te bedenken voor de verbreding van de A27 bij Amelisweerd. Vijf jaar geleden zou die opdracht heel anders geklonken hebben, namelijk; hoe kunnen we de weg verbreden met zo min

Rolverdeling

Ook in de bedrijfsvoering zocht Studio Bereikbaar de verandering op. Niet van de een op de andere dag, maar geleidelijk aan. 'Er werd wat gesnuffeld aan het concept "zelfsturend team" dat volgens mij ergens in 2016 door Wiegier of Manus is geïntroduceerd', zegt Steven.

'Alles wat Wiegier mij toen in geuren en kleuren had verteld bleken ongefilterde toekomstvisies te zijn. Dat is knap. Nu werken we echt aan al die projecten, waar ik als student al van droomde.'

mogelijk hinder voor de weggebruiker. Nu is de vraag; is het wel nodig, die verbreding of zijn er alternatieven? Busverbindingen, snelfietsroutes, deelauto's. Heel politiek gevoelig natuurlijk.'

'Ja, maar die verandering is politiek ingegeven', zegt Freck. 'En dat zie je terug ook binnen het bedrijf. In die tijd kwam de helft van de omzet bij aannemers vandaan. We hielpen mee om die wegen te bouwen, door dat met zo min mogelijk hinder voor de weggebruiker te doen. Een aantal jaren geleden ontstond er binnen het team een gezonde afkeer van dit soort projecten. We hadden niet zoveel zin meer om mee te werken met het verbreden van snelwegen en het stimuleren van meer autoverkeer.'

Toen Freck in 2015 bij Studio Bereikbaar kwam werken, hoorde hij in de wandelgangen ook al praten over 'holocratie' wat zoveel betekent als een besturingsmodel zonder traditioneel management, maar verantwoordelijkheid verdeelt over de medewerkers. 'We hebben het op een gegeven moment wel geformaliseerd' zegt Steven. 'Er kwam een duidelijke rolverdeling.' Hij noemt als voorbeeld dat er iemand verantwoordelijk is voor de facturatie, iemand voor innovatie, en iemand voor de inkoop van de lunch. 'Tijdens een teamdag in de stadsschouwburg van Leiden hebben we afspraken gemaakt over waar het team verantwoordelijk voor is, en waar de individuele collega's enerzijds en de directie anderzijds verantwoordelijk voor zijn.'




An aerial photograph of a city street, likely in Amsterdam, with a red color overlay. The street features tram tracks, cars, and pedestrians. Buildings with signs like 'Allianz' and 'C&A' are visible. Several white circles are scattered across the image, some overlapping the text.

Bevlogen ruimtelijke denkers

Gegrepen door je vak

Isabel Liedtke en Christian Rommelse

A white background with several red circles of varying sizes scattered across it, some overlapping the text.

Christian Rommelse schrijft in zijn vrije tijd artikelen over stad en landschap en publiceert die op zijn blog ChristianRommelse.nl. Isabel Liedtke vertegenwoordigt naast haar werk bij Studio Bereikbaar de planologische sector als bestuurslid van het CVS-congres. Ze vertellen over hoe hun beroep ook in hun dagelijks leven doorsijpelt.



Isabel tijdens haar rondje wandelen

In de gang bij Studio Bereikbaar loopt Christian Rommelse met een telefoon aan zijn oor. 'Hebben wij een afspraak?' vraagt hij. 'Goed dat ik mijn agenda heb vrijgehouden.' Hij excuseert zich. 'Ik moet even bellen.'

Binnen staat Isabel Liedtke bij de lange vergadertafel met water en koffie. Terwijl we ons installeren voor een interview over Studio Bereikbaar, vertelt ze bezield over het CVS-congres, een afkorting voor Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, waar ze naast haar baan bij Studio Bereikbaar sinds 2020 bestuurslid is. 'Het CVS is niet het congres waarvoor je lukraak een kaartje koopt en passief achteroverleunt. Van iedere deelnemer wordt een actieve bijdrage verwacht. Dat maakt het zo leuk. Ieder verhaal is anders. Je ervaring

of status is niet waar het hier om gaat, deelnemers zijn oprecht nieuwsgierig. En alle ontmoetingen die je hebt met vakgenoten maakt dit congres echt uniek en zo bijzonder.'

Verbonden

Het ontmoeten van mensen is voor Isabel een manier beter haar vak te begrijpen. En die ontmoetingen hoeven niet per se met vakgenoten te zijn. Wanneer ze een jaar geleden samen met haar vriend verhuist naar het Oude Noorden van Rotterdam ontdekt ze hoezeer ook stadsbewoners met elkaar verbonden zijn. Een tijd lang maakt ze ter ontspanning ochtendwandelingen. Het valt haar op dat ze niet de enige is die het ritueel in routine laat overlopen. Ze komt telkens dezelfde mensen

tegen. 'Ik vertrok meestal lekker vroeg. Vaak was het nog een beetje mistig. De stad wordt net wakker en onthult haar mysteries aan je. Dat gevoel, je kent het wel. En zij waren er ook; de vrouw met haar hond Rick, de hardloper die altijd hetzelfde rondje loopt, de man in pak. Altijd op dezelfde plek, op hetzelfde tijdstip. Dat is toch bijzonder? Je kent elkaar niet, maar er is wel een stille band.'

Het ontmoetingsverhaal van Isabel is tekenend voor hoe medewerkers van Studio Bereikbaar naar hun vakgebied kijken, en dat juist die dagelijkse beslommingen vraagstukken rondom mobiliteit in een ander licht plaatsen. 'Het is bizar hoe weinig ik tijdens mijn studie wist over de wisselwerking tussen ruimte en mobiliteit, terwijl het juist alles met elkaar van doen heeft.'

Verkennen

Christian Rommelse, die inmiddels ook is aangeschoven, erkent de noodzaak van het je eigen maken van

je omgeving. Ook hij maakt graag verkenningstochten door stedelijke gebieden, buitenwijken of het landschap. En ook hij doet dat om zichzelf betere inzichten te geven, en zijn rol als stedenbouwkundige op een andere manier te verkennen. 'Je moet op stap om te begrijpen hoe een stad werkt', zegt hij. 'Neem mijn studie stedenbouw aan de Rotterdamse Academie van Bouwkunst. We waren een van de eerste lichten studenten op de locatie Heijplaat. Een prachtige plek, maar lastig om te komen. Dan zie je hoe belangrijk nabijheid is. Ik was eerder in Amsterdam dan op de academie op Heijplaat, terwijl ik in Rotterdam woonde. Gemeenschapsvorming komt lastig tot stand op een plek waar iedereen snel weg moet om thuis te komen.' Christian wil niet al te kritisch overkomen. 'Ik heb een hele leuke tijd gehad daar. De dag eindigde vrijwel altijd in café Verhip, vlakbij de halte van de waterbus die ons naar Heijplaat bracht. Maar Verhip was de stedelijke plek waar we wilden zijn, niet Heijplaat.'

Verkennen van de stedelijke dynamiek in Valencia



Wanneer Christian in 2018 bij Studio Bereikbaar komt werken is het bedrijf voor hem nog een mysterie. 'Daarvoor werkte ik hier eigenlijk ook al', laat Christian weten. Vanuit zijn vorige baan bij een ontwerp bureau waar hij 'prijswinnende wijpjes en parken ontwierp' werkte Christian al twee jaar samen met Studio Bereikbaar.

terwijl in dezelfde periode het aantal banen en inwoners fors was gegroeid. Met die kennis kan je een inhoudelijk gesprek voeren over hoe een stad functioneert. Dat was voor mij echt een eyeopener. In de ontwerpwereld gaat het veel over esthetiek en meningen, bij Studio Bereikbaar veel meer over meetbare zaken, en in het verlengde daarvan

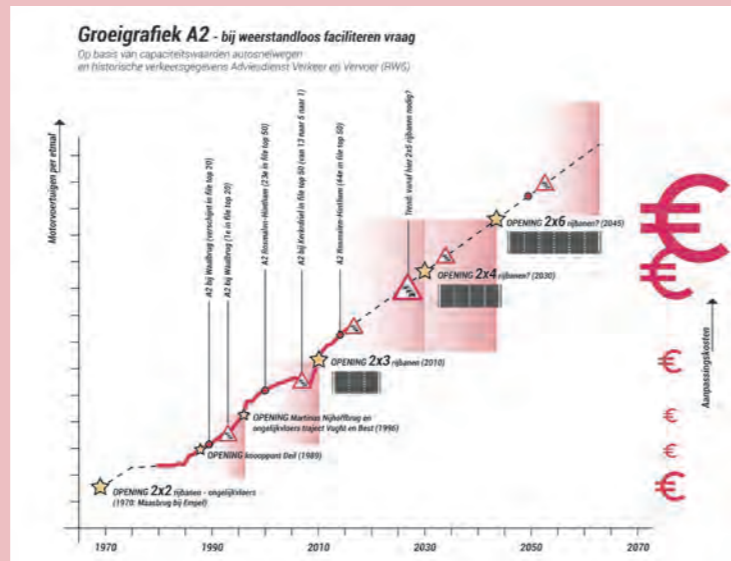
'In de ontwerpwereld gaat het veel over esthetiek en meningen, bij Studio Bereikbaar veel meer over meetbare zaken, en in het verlengde daarvan over de consequenties en effecten die horen bij de ruimtelijke keuzes die we maken'

Verheldering kwam echter pas toen hij in 2018 in dienst trad en met oprichter Manus een historische groeigrafiek maakte voor de gemeente Breda. 'Daar zagen we een significante afname van het autoverkeer in de binnenstad,

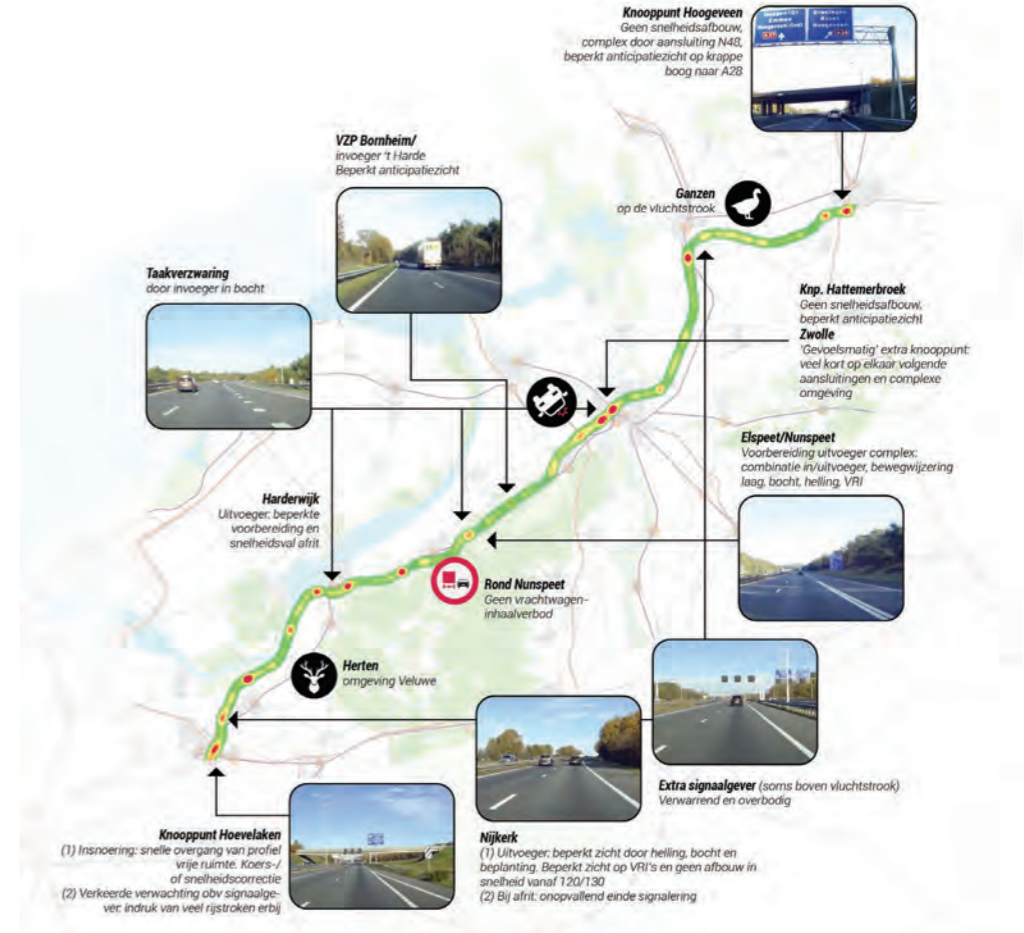
over de consequenties en effecten die horen bij de ruimtelijke keuzes die we maken. Ik kwam tussen mensen te werken zonder stedenbouw- of ontwerpachtergrond, dat werkt heel reflectief en verrissend.'

Groeigrafiek A2

In navolging tot Breda maakten we ook voor de MIRT-studie A2 Deil – Vught een groeigrafiek. Is een extra rijstrook de oplossing om files tegen te gaan? In de groeigrafiek zijn historische autotellingen op de A2 ter hoogte van 's-Hertogenbosch naast de filehistorie gelegd. Op basis van de capaciteitswaarden voor rijstroken (RWS) is tevens een (theoretische) inschatting gemaakt voor wanneer we toekomstige files kunnen verwachten (op basis van groei als in afgelopen 30 jaar). Een opvallende conclusie ontstaat echter al bij het terugkijken. Nog geen vijf jaar na het verbreden van de A2 in 2010 kwam het traject alweer voor in de file top 50.



Groeigrafiek van het gebruik van de A2 bij weerstandloos faciliteren van de vraag



Psychogeografische ongevalanalyse voor het MIRT-onderzoek A28 – op basis van ongevalldata en observatie.

Ganzen

Maar feiten, zoals we ze inzichtelijk maakten voor Breda, dienen wel gestaafd te worden met persoonlijke verhalen en anekdotes, meent Christian. 'Voor het MIRT-Onderzoek A28 maakten we een kaart met ongevallocaties. Dan weet je wel 'wat er speelt', maar het 'waarom' werd pas duidelijk gedurende een bustour langs ondernemers en gebruikers uit het gebied. Er bleek een grote groep ganzen permanent te bivakkeren op de vluchtstrook. Vandaar dus al die ongelukken'.

Reflectief achteromkijken en meten wat er gebeurt in het heden, het is een van de redenen waarom Christian sinds een jaar een eigen blog bijhoudt met artikelen die vallen binnen een uitgestrekt arsenaal aan onderwerpen. 'Het gaat om kennisopbouw' zegt hij.

'Vanuit oprechte nieuwsgierigheid leer ik in mijn projecten steeds weer bij over stad en landschap. Dat is interessant om uit te dragen maar belangrijker nog: wanneer je schrijft, verwerk je die kennis en doe je er iets mee. Bovendien is schrijven een manier om meer gezicht te krijgen, ook naar potentiële opdrachtgevers toe.'

'Ik kijk altijd reikhalzend uit naar een nieuw artikel' zegt Isabel. 'Je weet dat als Christian een nieuw artikel publiceert het een bepaalde kwaliteit heeft, en reflectie geeft op planologische issues waar je als lezer ook echt op zit te wachten. Ik ga er echt voor zitten. Zie ik op LinkedIn dat hij een nieuw artikel heeft geschreven, dan bewaar ik dat voor na het werk, om lekker op de bank me onder te dompelen in zijn verhaal. Daar kan ik mij echt op verheugen.'

2012

Studio Bereikbaar start in de Rotterdamse Van Nelle Fabriek (2012) – Detachering bij gemeente Leiden (2012) - Rijnlandroute (2013) – Validatie van fietstellussen (2014) – **Bureauverhuizing naar Emmapark 3 in Den Haag (2014)** – NDW (2014) - IXAS Gaasperdammerweg A9 (2014)– Fietsstimuleringsproject voor IJmond Bereikbaar (2014) - **Fors investeren in de toekomst: doelstelling interne innovatie naar 20% (2015)** – Eindhoven loopt lekker (2015) – Ons Eerste MIRT-Onderzoek: Voorzieningen Goederenvervoercorridors Zuid en Oost (2016) – Verbreden naar Ruimte en Economie voor het MIRT-Onderzoek A2 Deil Vught ***Het favoriete project van Marloes: “Echt een teamprestatie!”* (2016)** –Voor de eerste keer werken met sprints en integratiesessies (2016) – **Verhuizing naar Groot Handelsgebouw in Rotterdam (2016)** - Combinatie Herepoort A7 en A28 Groningen *** Het favoriete project van Loes: “Vechten voor mijn plekje bij de Aanpak Ring Zuid. Ik zou er een boek over kunnen schrijven!”** - Mijn040Routes GPS Tracking ***Het favoriete project van Roland: “Uniek inzicht in ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van Eindhoven - Ook drie jaar na afronding nog altijd state of the art”* (2017)** – Blankenburgverbinding (2017) - **Leren door terug te kijken: historische groeigrafieken voor 's-Hertogenbosch, Breda en Tilburg (2017)** – Meer grip op verplaatsen: Koppeling tussen selected links en OViN data voor de A2 randweg Eindhoven (2018) – Mobiliteitsmanagement Piet Heintunnel (2018) - Stedelijke Bereikbaarheid MRA (2018) - Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch (2018) – Station Leiden (2018) - MRDH kortetermijnaanpak-pakket (2018) - Werken aan Zeeburg/IJburg (2018) – **Grote stap naar een zelfsturend team (2018)** – Fietsvisie Rotterdam (2018) - Monitoring & evaluatie SmartwayZ. NL (2018) - **Uitvinding van de straatpuzzel voor participatietraject in Goes-Zuid (2019)** – Ontwikkelpad MRA (2019) – Proeftuinen Mobiliteitsfonds (2019) - **Met de bustour de regio in voor MIRT-Onderzoek A28 (2019)** – **Onze poster voor Maatregelenpakket Brainportregio in handen van de minister (2019)** –

Doorontwikkeling van het Dashboard Verstedelijking (2019) – Strategische Agenda A50 (2020) – Nieuwe digitale werkvormen door COVID-19, zoals Teams, Zoom en Conceptboard (2020) - Toekomstperspectief Automobility 2040 (2020) – Tilburgse Fietsagenda *** Het favoriete project van Isabel: “Meer ruimte voor de fiets!”* (2020)** - **Werken aan OV-projecten: HOV Breda-Utrecht, Binnenstadsas Utrecht, Zuidlob Utrecht, Potentie-onderzoek Lelylijn (2020)** - **Onze eerste verstedelijkingsstrategie, met toevoeging van effectbepaling aan ontwerp onderzoek: MIRT-Onderzoek Brainportregio (2020)** – Onderzoek naar mobiliteitshubs in Regio Eindhoven (2020) - MIRT-Oeververbinding regio Rotterdam (2020) - Verdere innovatie in stedenbouw en mobiliteit: Studio Plaats en vierkantjes (2020) – Stap naar mobiliteitsvisies: in Haarlem, Hoorn en Amsterdam-Noord ***Het favoriete project van Steven: “Verbreden en verbeelden in Mobiliteitsvisie Hoorn”* (2020)** – Ontwikkeling van het **Mobiliteitstransitiespel** voor de MRDH (2020) – Mobiliteitsstrategie Amsterdam Science Park ***Het favoriete project van Freek: “Leuk team met gezamenlijke mindset naar minder auto”* (2020)** - Voor het eerst werken aan ruimtelijke toekomstvisies: Schaalsprong Helmond en Toekomstvisie Scheveningen (2021) – **Serious Game Den Haag Westland (2021)** - Het nadenken over Corridorshubs een stapje verder brengen (2021) – Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle (2021) - **Ontwerpen op straat en wijkniveau: Cityring Tilburg, Rondje Roosendaal en verbreding Haagse Tramlijnen *Het favoriete project van Vannia: “Creatief denken op het snijvlak van mobiliteit en ruimte”* (2021)** – Stedelijke ontwikkeling Amsterdam-Zuidas ***Het favoriete project van Elke: “Veel veranderingen in korte tijd”* (2022)** - Brabantse Verstedelijkingsstrategie ***Het favoriete project van Christian: “Complex, integraal en vol methodische stedenbouwvernieuwing”* (2022)** – Nadenken over vervoersongelijkheid, Zuidwestlandcorridor (2022) – **MIRT OV & Wonen Utrecht (2022)** – Afweegkader bestedingsimpuls woningbouw voor het Rijk (2022) – Bidbook voor de Nedersaksenlijn (2022) – **Ontwerpatelier NOVEX (2022)**

2022



‘Als stedenbouwkundige doe ik liever een stapje terug. Geef mensen de ruimte zou ik zeggen.’

Op pad met Christian Rommelse

Met Christian Rommelse – sinds 2018 werkzaam bij Studio Bereikbaar – wandelen we op een nazomerse septemberdag van hartje Kralingen naar Ommoord. Vormgever Max Morel is ook mee om de excursie – die ons brengt langs negentiende-eeuwse Kralingse stadsvilla’s, arbeiderswoningen, de laatste veenplas van Rotterdam en de ‘moderne’ groene jarencestigwoonwijken van de Alexanderpolder – in foto’s vast te leggen. Over bewonersdromen, functionele bouw en onwil bij plannenmakers.

Het is donderdagmiddag vier uur wanneer we elkaar treffen bij metrostation Voorschoterlaan op de Vredeshofplaats, een pleintje in Kralingen dat omzoomd wordt door jarenachtignieuwbouw. Het met rode klinkers bestrate plaatsje grenst aan de Vredehofstraat. Verderop valt het loof van een oude beuk over een even oude tuinmuur. Sommige statige woningen aan de Voorschoterlaan hebben aan deze straat hun achterrommetje. Het staat in schril contrast met de ingang van het wonderlijke metrostation, dat de fundering vormt van een robuust appartementencomplex erboven. 'Als het maar functioneert', grijnst Christian Rommelse, die zelf opgroeide in de Rotterdamse wijk Ommoord. 'De stad bestaat uit een schil van dit soort 19e eeuwse volksbuurten', zegt hij. 'Ze liggen rondom de oude stadsdriehoek en werden mogelijk toen tram en fiets op het toneel verschenen. Voor alleen lopen zou zo'n uitgestrekte stad immers veel te groot zijn. Maar Kralingen is toch net iets anders, vanwege de vele landgoederen en buitenhuizen. Al zijn die voor een groot deel al verdwenen.'

We verlaten het metrostation en lopen richting de Oude Dijk, steken over en komen uit in de Prinses Julianalaan. 'Het contrast is groot. Dit is altijd een rijke buurt geweest.

Maar als we hier aan het einde naar rechts gaan, staan we ineens weer in de volksbuurt. En juist daar zie je levendigheid en horeca in de plint.' Waar de Prinses Julianalaan de Vredehofweg kruist slaan we rechtsaf en komen zo uit op de Kortekade. Daar wemelt het inderdaad van de bedrijven. Christian wijst naar autoverhuurbedrijf Van 't Hart, dat sinds jaar en dag auto's verhuurd vanuit een wirwar aan garages op de begane grond van vier aaneengeschakelde panden. 'En er wonen gewoon mensen boven, blijkbaar mag dat hier wel.'

Aanpassen

Naast Van 't Hart vind je hier horeca, een scheidingsplanner, wat winkeltjes en andersoortig klein ondernemerschap. 'Dit soort bouw faciliteert bedrijvigheid op een unieke manier. Kijk, er zitten overal garages onder de appartementen. En op het moment dat de garage in onbruik raakt, verschijnt er iets nieuws. Zo blijft een buurt zichzelf constant aanpassen aan de veranderende tijdsgeest. Straks in Ommoord zien we een vergelijkbaar fenomeen.' Over de rotonde van de Kralingse Plaslaan lopen twee mannen. Ze rollen een trampoline van zeker drie meter doorsnee voort.



metro station voorschoterlaan kijkend in de richting Lusthofstraat



Kruispunt Kortekade



Van 't Hart Autoverhuur Rotterdam op de Kortekade 82-96

Halverwege de Plaszoom, de weg die voert langs de oostzijde van de Kralingse Plas, staan we even stil om van het water te genieten. De Rotterdamse skyline prijkt op de achtergrond. 'Zo is Rotterdam wél mooi', lacht Christian en wijst richting de stad. Er vliegen wat kauwtjes over. Op de strook gras tussen de kade en het fietspad graast een paartje ganzen. 'Net als dat mensen dromen hebben, hebben dieren ook de drang zich te ontwikkelen. Die nijlganzen zag ik hier tien jaar geleden nog niet. In dit bos zitten ook be-

lachelijk veel kraaien en kauwen. Bij mij op het balkon komt ieder jaar een duivenkoppeltje broeden. Blijkbaar voelen ze zich er thuis omdat mijn appartement lijkt op de rotsachtige omgeving waar ze oorspronkelijk hun nesten bouwen'. Christian las onlangs het boek Darwin in de stad van Menno Schilthuizen, dat onder andere gaat over de vindrijkheid van vogels als het op bouwen aankomt. 'Er werden regelmatig sigarettenpeuken in nesten aangetroffen. Als leek zeg je dan, kijk: er zitten allemaal peuken



Skyline van Rotterdam gezien vanaf de Plaszoom

in dat nest, wat een vervuiling. Maar die vogeltjes hebben er juist baat bij. De nicotine uit de peuk houdt nestparasieten buiten de deur. Ik probeer net zo onbevooroordeeld naar het stedelijke ecosysteem te kijken. Hoe benutten mensen, planten en dieren de bebouwde omgeving echt? En wat kunnen we daarvan leren? Alles wat we vandaag onmogelijk maken komt morgen niet tot bloei.'

benutten om iets te vertellen over het gebied waar we nu niet naartoe lopen. Hier verderop wordt de A13-A16 aangelegd. Een volgende infrastructurele barrière in een vrij troosteloos gebied waar niemand graag loopt. We hebben die verbinding nodig omdat we de Alexanderpolder niet tot volledige groei willen laten komen. Sinds de bouw zorgen we er namelijk met allerlei planningsregels voor dat het gebied tot in de eeuwigheid hetzelfde blijft.'

‘En wat kunnen we daarvan leren? Alles wat we vandaag onmogelijk maken komt morgen niet tot bloei.’

Aan het einde van de Plaszoom draaien we ons nogmaals om. ‘De Kralingse Plas is de laatst overgebleven veenplas. Tot de inpoldering van de Alexanderpolder stond hier alles tot aan Gouda onder water. Ik vind het overigens een prachtig park. Waarschijnlijk ben ik bevooroordeeld omdat ik zo dichtbij woon, maar goed. Je kunt er hardlopen, zwemmen maar ook barbecueën, er is een mooie boardwalk, met natuurlijk zicht op de skyline van Rotterdam.’

Tunnel

Verderop bij het Hertenkamp steken we de Boszoom over en nemen het Lagelandsepad dat onder de A16 loopt. Het pad verbindt de Kralingse Plas met de woonwijk Het Lage Land. ‘Ik wil deze tunnel graag even als voorbeeld

Ondertussen zijn we wel al zestig jaar verder en is de wereld om ons heen volledig veranderd. In hetzelfde huis waar voorheen zeven mensen woonden, wonen er nu nog maar een of twee. Dat zie je terug in de cijfers. In 1850 had Rotterdam bijna 700 inwoners per hectare, dat waren er in 1930 rond de 250 en inmiddels zijn het er 65. Hoe fascinerend is dat? Ik heb dat eens de wet van behoud van ruimtevraag genoemd. Hoe meer bevolkingsgroei, des te leger de stad. En omdat de stad leegloopt, hebben we meer uitbreidingswijken nodig. En om die wijken te bereiken, hebben we dan weer meer auto's nodig.’ Inmiddels in het Lage Land vult Christian aan: ‘Je woont hier op fietsafstand van het centrum en op wandelafstand van de Kralingse Plas. Je zou kunnen zeggen,



Tussenwoning in Het Lage Land waar een derde laag op is gebouwd

je woont op een van de mooiste plekken van Rotterdam. En dat in een tweelaagse rijtjeswoning met tuin. Deze mensen hebben de jackpot gewonnen. Maar als er in het bestemmingsplan zou komen te staan dat je hier ook vijf lagen hoog mag bouwen weet ik vrij zeker dat binnen no time veel meer mensen geluk hebben.'

Dromen

Het is opvallend groen in Het Lage Land. We zien een klein flatgebouw met daartegenover een rijtje van woningen met twee verdiepingen en platte daken. Zo nu en dan rijst er een schuin pannendak op. 'Wat je hier ook ziet, mensen jagen hun dromen na. Ze willen iets en dat resulteert in een bepaalde ruimtelijke uitwerking. Je kan in deze wijk precies zien wat het bestemmingsplan wel en niet toelaat. Iedereen zoekt de grenzen op.' Christian wijst naar een tussenwoning waar een derde laag op is gebouwd. Er is geen dakpan meer te zien. Het hele hellende vlak ligt vol glimmende zwarte zonnepanelen. 'Deze bewoners zijn heel ver met de energietransitie. Ze hebben hun eigen klimaatneutrale paleis gebouwd', zegt hij opgewekt. 'We doen altijd zo moeilijk. Mensen kunnen veel zelf. Hier wordt stad gemaakt, niet op de tekentafel. De burens leven nu nog onder een plat dak. Kom over een jaar maar terug, dan zul je zien hoeveel er veranderd is. Voorbeeld doet volgen. Niemand in de straat wil achterblijven. De woning is een statussymbool.' Als we een industrieterrein, het station Alexander en een snelwegdoorgang later op het Bolkruid middenin Ommoord staan, benadrukt Christian nogmaals het belang



Busjes

In Ommoord wemelt het van de bestelbusjes. Het is een van de ontdekkingen die Christian deed tijdens een van zijn stadswandelingen. 'Ik leer van de stad door goed om me heen te kijken. Ik kon uit mijn jeugd niet herinneren dat die bestelbusjes er stonden. Dus ben ik uit gaan zoeken waar ze ineens vandaan komen. Vroeger had je als aannemer opslag nodig. Nu zijn de meeste bouwlieden zzp-er, dus heb je genoeg aan een busje, die je na het werk parkeert voor je woning. Met al die dakkapellen en opbouwen trouwens klandizie genoeg hier. Ik zie een nieuwe economie opbloeien.'

van terughoudendheid bij plannenmakers. 'Onze oude binnensteden verdienen bij oplevering waarschijnlijk ook niet de schoonheidsprijs. Schoonheid moet groeien. De gemiddelde middeleeuwse stad werd elke eeuw een verdieping hoger. Op wat voor plekken komen we graag? Zijn dat de esthetisch meest verantwoorde plekken of zijn het toch vooral plekken waar mensen ruimte hebben gevonden om met hart en ziel hun dromen na te jagen? In deze straat zie je net als in Kralingen in de garages onder de woningen bedrijfjes ontstaan. Er zijn in deze straat wel drie kapsalons en zelfs een kinderdagverblijf. Vaak onopvallend, want uithangborden mogen niet. Maar toch, bewoners gaan aan de slag met hun dromen, omdat de gemeente even de andere kant opkijkt. Dat wegkijken, dat moeten we vaker doen. Het is ook niet geheel toevallig dat we deze ontwikkeling juist op deze plek zien. Dankzij het treinstation hier vlakbij is dit een van de gebieden in Nederland met de grootste potentie om iets van je leven te maken. Binnen tien minuten ben je in hartje Rotterdam, binnen een half uur in Utrecht en binnen een uur in Amsterdam.'

Even later lopen we langs een hoekpand met een blinde gevel waar op de tweede verdieping recent een opvallend klein raampje is verschenen. 'Deze heb ik nog niet eerder gezien. Benieuwd of dat mag van de plannenmakers. Ik denk dat we hier te maken hebben met een waaghals. Iemand die de ruimtelijke grenzen opzoekt en er net overheen gaat. Ook die hebben we in dit soort wijken hard nodig.'



Kapsalon in Ommoordse garages



'Ik denk dat we hier te maken hebben met een waaghals. Iemand die de ruimtelijke grenzen opzoekt en er net overheen gaat.' - Christian Rommelse

Minder reistijd, meer kwaliteitstijd

Corona Happiness

Vannia Contreras en Matthias Floor

Vannia Contreras en Matthias Floor begonnen hun baan bij Studio Bereikbaar in 2020, midden in de eerste lockdown van de coronapandemie. Weliswaar was de fysieke aanwezigheid op kantoor voor velen een groot gemis, maar door het internet was er onderling veel contact. 'Het woensdagochtend-online-wandelhalfuurtje gaf mij iedere week weer nieuwe energie.'

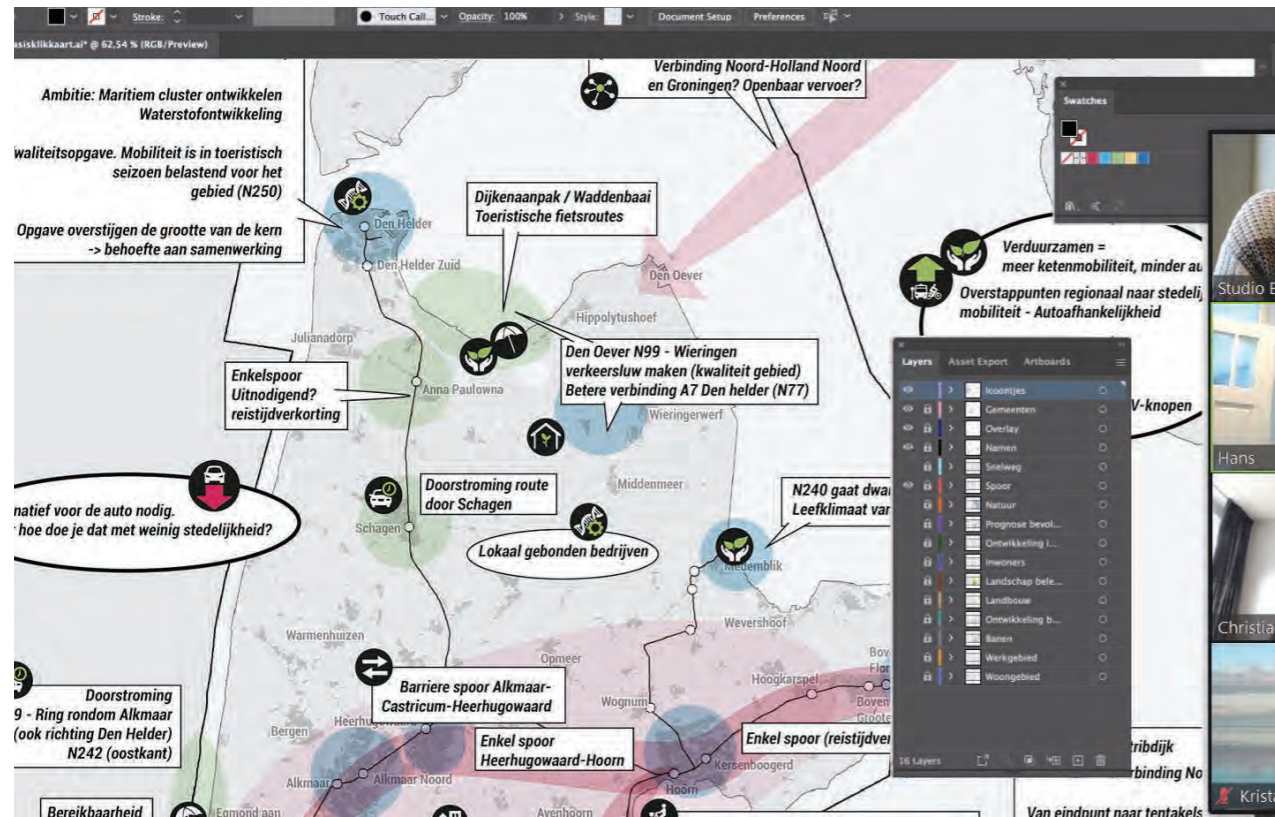
'Mijn eerste sollicitatiegesprek was nog net vóór de pandemie, het tweede online' vertelt Vannia Contreras. De Chileense kwam in 2015 naar Europa voor een vervolgstudie architectuur en stedenbouw aan de universiteiten van Hannover en Karlsruhe in Duitsland.

Technische Bestuurskunde aan de TU Delft – was het een lastig begin bij Studio Bereikbaar, al vindt hij het zelf niet zo dramatisch. 'Ik werkte aan het begin van de coronaperiode aan de laatste fase van mijn afstudeeropdracht bij Movares en moest dat nog drie maanden

'Op kantoor zie je elkaar de hele dag. Dan heb je veel meer spontane ontmoetingen.'

Begin 2020 solliciteerde Vannia bij Studio Bereikbaar in Rotterdam. 'Ik moest best lang wachten voordat ik wist of ik aangenomen zou worden. Er was opeens veel onzekerheid. Voor het bedrijf, maar ook voor mijzelf. Ik woonde nog in Duitsland en was in afwachting van een nieuw visum.' Ook voor Matthias Floor – hij studeerde

volhouden. Het was te overzien, je doet toch veel in je eentje. De afstudeerceremonie zelf was natuurlijk minder leuk. Je werkt echt naar zo'n moment toe. In plaats van een zaal vol mensen, zit je alleen in je kamer achter een scherm. Ontmoetingen, feestjes, gewoon leuk samen zijn, dat heb ik wel gemist.'



Digitale meeting waarbij de opmerkingen direct verwerkt worden op de visualisatie in Adobe Illustrator.

Gamechanger

Toch zijn er veel positieve veranderingen voortgekomen uit het thuiswerken, vindt Vannia. Dat 'het nieuwe werken' bijvoorbeeld veel reistijd bespaart noemt ze een zege. 'Zet gewoon een online ontmoeting op en klaar ben je.' Maar eigenlijk weten Vannia en Matthias niet beter. Van oudere collega's horen ze de verhalen over lange reizen voor korte ontmoetingen met opdrachtgevers. 'Corona is echt een gamechanger geweest', zegt Matthias. 'Opeens heeft de wereld kunnen zien dat we ook heel anders kunnen omgaan met reistijd en afspreken. Dat heeft voor veel opdrachtgevers de ogen geopend en laten zien dat er veel mogelijk is. De vraag is, hoe houd je die positieve veranderingen vast en hoe borg je dat in een nieuwe manier van werken. Het grote

beseft dat er wat kan veranderen is echt heel goed geweest. Zo was het bij Studio Bereikbaar gebruikelijk om gedetacheerd bij een opdrachtgever op kantoor te gaan zitten. De vraag is of dat nog terugkomt.'

Voor al die online ontmoetingen zijn door Studio Bereikbaar ook allerlei nieuwe tools aangeschaft. 'Conceptboard is superhandig', zegt Vannia. 'Het is ons online whiteboard. We delen ook wel live tekeningen met onze klanten vanuit bijvoorbeeld Adobe Illustrator.' Ze pakt haar laptop erbij en maakt via een dikke kabel verbinding met het grote scherm dat boven de lange vergadertafel hangt. 'Zo kunnen we heel makkelijk visualisaties van projecten delen met opdrachtgevers en direct om input vragen.'

Digitale meeting van Vannia en Matthias



Gevoelsthermometer

De overgang van fysiek naar digitaal – weliswaar gedwongen door de pandemie – liep bij Studio Bereikbaar dus aardig gesmeerd. Niet alleen op het gebied van werken, maar ook op het vlak van welzijn is er veel ten goede veranderd. Een bijzondere opsteker noemen Matthias en Vannia de gevoelsthermometer. Het is een tool waarmee de gemoedstoestand van iedere medewerker letterlijk in kaart gebracht wordt.

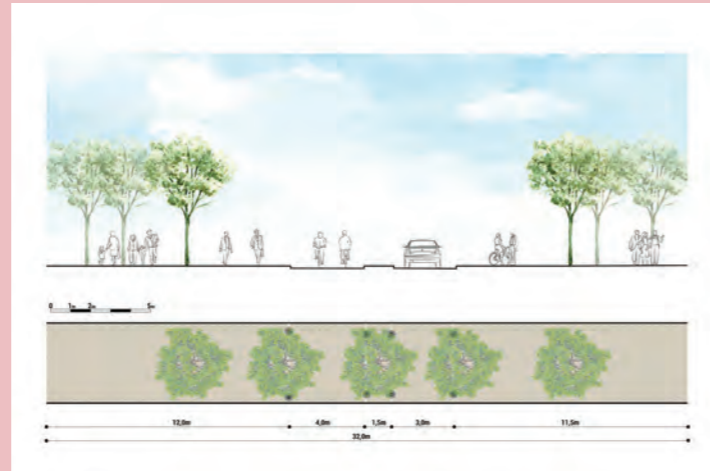
De x-as representeert het sentiment over het werk, de y-as dat over het privé. Beide assen lopen in zeven stappen op, van donderrood (diep ongelukkig), via geel (neutraal) naar knalgroen (euforisch). Hoe je je voelt komt tot uiting door de magneet met de eigen beeltenis ergens in het kwadrant te plaatsen. 'Die gevoelsthermometer hangt in de vergaderhoek' zegt Vannia. 'Ik laat 'm je even zien.' Met z'n drieën kijken we naar een wit vierkant vel met assen.



Gevoelsthermometer op kantoor. Zo starten we elke maandagochtend.

Tilburg is een van de snelst groeiende steden van Noord-Brabant. De binnenstad krijgt steeds meer verkeer voor de kiezen en de cityring van Tilburg dreigt dicht te slibben. Begin 2021 is daarom door het college besloten het doorgaand verkeer te gaan weren van de cityring, de fiets vrij baan te geven en de binnenstad autoluw te maken. Studio Bereikbaar deed in opdracht van de gemeente Tilburg uitgebreid ontwerpend onderzoek.

Vannia Contreras, Isabel Liedtke en Steven Puylaert zijn namens Studio Bereikbaar betrokken bij het project. Vannia: 'In Tilburg is er in de coronaperiode een experiment gedaan door een deel van de stadsring alleen beschikbaar te stellen voor fietsers. Er was minder ruimte voor de auto. Je ziet dan het gebruik van de fiets direct toenemen. Maar je kunt een straat niet zonder meer ontwerpen vanuit het perspectief van de traditionele fietser. Je moet ook kijken wat het uitgangspunt van de mobiliteitstransitie is. Hoe worden bijvoorbeeld de winkels in de binnenstad bevoorradt? We zijn bewuster gaan nadenken over de mobiliteitstransitie.'



Schouwburgring Variant 4



Marloes in actie met onze straatpuzzel, 2022

'Het is zo eenvoudig, en tegelijkertijd zo doeltreffend', zegt Matthias. 'Je kunt ergens drie jaar werken en nog niets weten over je collega's. Je hoeft natuurlijk niet alles te vertellen, maar het is wel belangrijk te weten hoe het met je collega's gaat. Dat is erg veel waard.'

we mee bezig waren. Niet alleen over werk dus, maar ook over privé. Gaat het goed, of valt het zwaar, dat thuiswerken? Dat soort dingen.' Al voor de pandemie gebruikte Studio Bereikbaar de gevoelsthermometer bij het wekelijks overleg op de maandagochtend.

'Het woensdagochtend-online-wandelhalfuurtje gaf mij iedere week weer nieuwe energie'

Vannia is het met Matthias eens. 'In de lockdowns planden we iedere woensdagochtend een kort wandeloverleg van een half uurtje. Met onze oortjes in liepen we ieder door onze eigen buurt en vertelden we elkaar waar

'Online, tijdens de lockdowns, werd er meer verteld' zegt Vannia. 'We hadden toen denk ik meer behoefte aan feedback. Op kantoor zie je elkaar de hele dag. Dan heb je veel meer spontane ontmoetingen.' En zo hoort het.

The young ones

Younes Foukalne, Max Morel en
Clifford Lin

Op de burelen van Studio Bereikbaar zijn kantoor-boomers schaars. De gemiddelde leeftijd is er 32 jaar. Wie zijn de jongste medewerkers?

Younes Foukalne – 27 jaar

Na een maand in de collegebanken van de opleiding ingenieur-architect aan de KU Leuven, wist Younes Foukalne eigenlijk al dat de pure architectuur hem niet zo lag. Hij maakte binnen dezelfde universiteit de switch naar geografie. Zijn passie voor de bebouwde ruimte vervloog echter nooit. Begin 2022 rondde hij zijn master in Urban Studies aan de UvA af. 'Mobiliteit is een indrukwekkend kruispunt waarin de sociale en de fysieke stad zich ruimtelijk vertalen.'

Younes: 'Het voornaamste verschil tussen geografie en architectuur is hoe kennis wordt ingezet en verwerkt. De geograaf of planoloog gebruikt zijn kennis a-posteriori, terwijl de architect a-priori te werk gaat. De een kijkt in het verleden, de ander in de toekomst. Bij geografie staat onderzoek bovenaan, en dat ligt mij. Neem het stationsplein van Rotterdam. Nu wordt het voornamelijk gebruikt door de pendelaar. Maar het plein zag er vroeger heel anders uit. Er hingen veel daklozen en verslaafden rond. Toch hadden zij daar hun plek. Ik vraag mij af: wie heeft het besluit genomen dat zij moesten verdwijnen? Is er een andere plek voor in de plaats gekomen? Is er iets voor hen in de plaats ontworpen?'

Zo'n stationsomgeving lijkt banaal, maar is een schatkist aan kennis: het speelt een sleutelrol in een stedelijk netwerk, maar is ook onderdeel van het dagelijkse leven van de mensen die in de stad wonen en werken. Voor iedereen heeft deze plek een andere waarde. Daar ligt de uitdaging: hoe ontwerp je een plek waar iedereen zich elke dag welkom voelt? Leer door goed onderzoek de mensen kennen die gebruik gaan maken van het ontwerp. Daarom ben ik bij Studio Bereikbaar gekomen; ik heb de indruk dat we binnen het team de overtuiging dragen dat mobiliteit onlosmakelijk verbonden is met de veelzijdige wereld om ons heen, en dat we die complexiteit eerder omarmen dan versimpelen.'

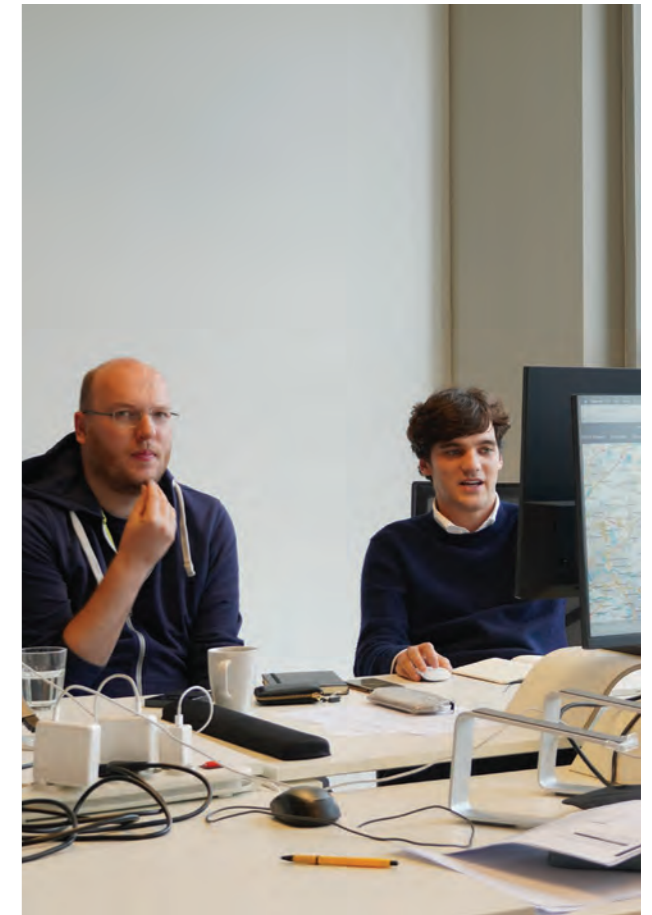


Het imposante Antwerpen Centraal oogt ongemakkelijk en onnatuurlijk zonder reizigers en gebruikers.

Max Morel – 26 jaar

Max Morel is de allerjongste kadee binnen de studio. Hij belandde na zijn vmbo-eindexamen op het Grafisch Lyceum in Rotterdam, dat een uitstekende springplank bleek voor het hoger onderwijs. In 2021 studeerde Max af als vormgever aan De Willem de Kooning Academie in Rotterdam en ging vrijwel direct aan de slag als grafisch vormgever voor Studio Bereikbaar. Dat zit zo.

Max: 'In mijn laatste jaar aan de kunstacademie heb ik gekozen voor de afstudeerrichting Public and Private. De wijk Coolhaven was aangewezen als werkterrein. Er staan daar panden leeg in het zogenaamde IJzerblok, een huizenblok aan de 1ste IJzerstraat, de Coloniastraat en de Coohavenstraat. Ik had best wat aan te merken op het project, merkte ik. Het maakte mij boos. Vanuit de studenten was er te weinig interactie met de bewoners. Er was sprake van art washing, wat betekent dat een wijk hip wordt gemaakt door het te laten florishen door leegstaande woningen beschikbaar te stellen en kunstenaars er hun gang te laten gaan. Je kent het wel; koffiebarretjes verschijnen en voor dat je het weet schieten de huren omhoog. Ik wilde juist weten wie de bewoners van de Coolhaven waren. Welke geschiedenis er aan zo'n huizenblok kleefte. Hoe bewoners hier leven. Die Coolhavenaars hebben een heel ander perspectief. En dan moeten wij zeker aan hen gaan vertellen wat er allemaal mis is met Coolhaven? Nee dus. Gelukkig ging mijn afstudeeropdracht ook over Public and private, maar dan over de buitenruimte. Ik kreeg weer echt plezier om te lezen en leren over stedenbouw en architectuur en het gebruik er van. Dat heb ik bij Studio Bereikbaar ook voor ogen; vormgeving inzetten om recht te doen aan die buitenruimte, om te verbeelden hoe die buitenruimte zou kunnen functioneren en zo beslissingsbevoegde mensen met mijn beelden te inspireren om tot juiste keuzes te komen. Via een goede vriend kwam ik in contact met Studio Bereikbaar. Niet veel later vroeg Wieger mij om daadwerkelijk de grafisch ontwerper van Studio Bereikbaar te worden. Ik dacht, dit is mijn kans.'



Clifford Lin – 29 jaar

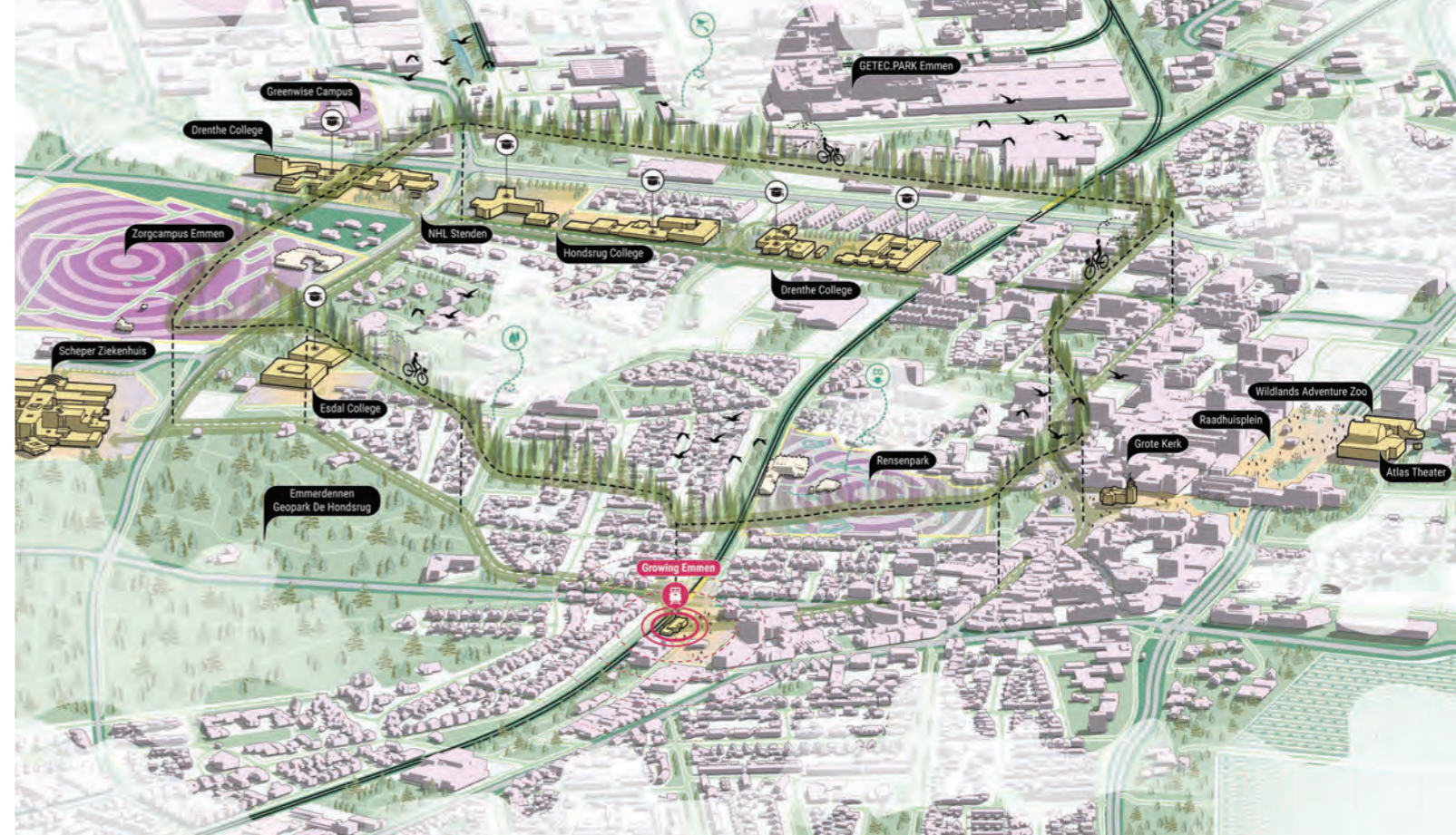
Geboren en getogen in Taipei, Taiwan, voltooide Clifford zijn bachelorstudie architectuur in zijn geboortestad en werkte daar van 2015 tot 2018 bij een tweetal internationaal gerenommeerde bedrijven in stedenbouw en planologie. Hij verhuisde in 2018 naar Nederland om zijn master stedenbouw aan de TU Delft te doen. Via een advertentie op Archined kwam hij bij Studio Bereikbaar terecht.

Clifford: 'Ik werk momenteel aan de Nedersaksenlijn – de gedroomde treinverbinding tussen Drenthe en Groningen. We proberen het gebied tussen Stadskanaal en Ter Apel nieuw leven in te blazen. Ik maak daarvoor analyses van van plekken aan het spoor om in kaart te brengen wat het ruimtelijk effect kan zijn van zo'n nieuw tracé. Hoe geven we wonen, werken, kennis, toerisme en zorg een fysiek visitekaartje aan de nieuwe stations? Ik ontwerp daarvoor visualisaties met verhaalkracht. Super leuk ook om daadwerkelijk de plekken te bezoeken waar ik aan werk, om de mensen uit de omgeving te leren

kennen en de geschiedenis te ontdekken. Ik wil ook de toekomstige sociaal-maatschappelijke meerwaarde van een project proberen te vangen in beeld. Zo'n visualisatie is grotendeels gebaseerd op hoe het er over tien jaar uit zou kunnen komen te zien. Hoe kunnen we verbeteringen aanbrengen op een manier die duurzaam is en waarbij de mens en omgeving centraal staan? Er zit een zeer creatief aspect aan mijn ontwerpwerk, gedreven door de vraag hoe we leefbare en duurzame plekken maken en hoe dat te combineren met efficiëntere infrastructuur.'



Stadskanaal-Zuid: integraal visitekaartje voor kennis, wonen, werken en ontmoeten



Steerimpresie nieuwe stationslocaties Nedersaksenlijn

A black and white photograph of a city street intersection. In the foreground, a cyclist is riding away from the camera on a designated bike lane. The street is lined with tall buildings and trees. Several traffic signs are visible, including a 'left turn only' sign, a 'no right turn' sign, and a 'no left turn' sign. The overall scene is a busy urban environment.

Het synergetisch effect van fiets en openbaar vervoer?

“Eén plus één is vijf!”

Roland Kager

De combinatie van fiets en openbaar vervoer kan grote gebieden rond knooppunten in steden zowel leefbaarder als veiliger maken, weet Roland Kager van Studio Bereikbaar. Begin september 2022 vertrok een zware Nederlandse handelsmissie naar de Verenigde Staten waar miljarden klaarliggen om steden duurzamer en levendiger te maken. Natuurlijk was Roland daarbij.

Behoorlijk intensief vond Roland de handelsmissie naar Californië in het kielzog van Koningin Máxima, drie Nederlandse ministers en honderdvijftig Nederlandse bedrijven. 'Een van de thema's was Urban Mobility' vertelt hij via een videoverbinding vanuit zijn woonplaats in Salland. 'Met de belangrijkste componenten: fiets en openbaar vervoer. Hoe zorgen we ervoor dat steden minder diffuus worden, mensen zich prettig voelen op straat en openbare voorzieningen optimaal werken?'

Een van de medeorganisatoren van de handelsmissie is The Dutch Cycling Embassy, een Nederlandse organisatie die fietskennis in het buitenland overbrengt en aanvragen doorgeleidt naar haar leden. 'Interessant zijn hun Think Bike Workshops, waarbij steden Nederlandse fietsexperts inhuren om te kijken hoe ze hun vervoerssysteem kunnen verbeteren.'

Fietsexperts

Als voorbeeld noemt Roland een workshop die hij samen met The Dutch Cycling Embassy en twee andere fietsexperts gedurende zijn verblijf hield voor gemeentebestuurders van Eugene, een universiteitsstad ten noorden van San Francisco. 'We hebben een casestudy gemaakt van hoe je een stad fietsvriendelijker kunt maken. Veel Ame-

rikaanse steden hebben te maken met continue stadsuitbreiding aan hun randen, of in jargon urban sprawl, veroorzaakt door automobilititeit. Die urban sprawl maakt de stad tot in de verste verte diffuus.'

Het tegenovergestelde van diffuus is polycentrisch. Het betekent dat een stad meerdere centra kan hebben. 'Dat is wat je eigenlijk wilt. Je ziet meerdere plekken ontstaan met een hoge dichtheid, waarbij een brede cirkel rondom in directe verbinding staat met de banen, voorzieningen en diensten die zich in deze centra vestigen. Dit komt ten gunste aan zowel de centra als de cirkels eromheen.' Dat is heel anders dan bijvoorbeeld bij Disney World of een voetbalstadion met hun enorme parkeerterreinen. Daar beperkt de concentratie van mensen zich juist tot het middelpunt.' Waar fiets en openbaar vervoer samenkomen, ziet dat er heel anders uit. 'Een stationsgebied is zo'n plek van hoge dichtheid die heel geleidelijk kan uitdoven. Dat gebied staat in verbinding met allerlei andere centra en sub-centra. Zodra je met fiets of openbaar vervoer één zo'n centrum hebt bereikt, kun je ze allemaal bereiken. Dit geeft een beter functionerend ruimtelijk systeem voor zowel inwoners als ondernemers en organisaties die inwoners willen binden.'



Gateways

'De trein brengt je naar waar groei is en waar interessante functies zijn. Het fiets-treinsysteem zorgt ervoor dat meer mensen en bestemmingen een flexibele aansluiting hebben op de trein. Dat maakt het interessant

tussen massa's andere fietsen te stallen. Het station, het vliegveld, het busstation. Het zijn gateways naar de plekken waar we ons mee willen verbinden. Dat dient de inwoners die daarheen kunnen reizen, maar versterkt ook die plekken zelf.'

'Het station, het vliegveld, het busstation. Het zijn gateways naar de plekken waar we ons mee willen verbinden. Dat dient de inwoners die daarheen kunnen reizen, maar versterkt ook die plekken zelf.'

om in spoor en stations te investeren, want de fiets zorgt ervoor dat veel mensen die diensten ook echt kunnen gebruiken.'

Misschien een beetje zoals een vliegveld? 'Zelfs al is een vliegveld lastig bereikbaar, het vliegtuig brengt je wel daar, waar je wilt zijn. We hebben het ervoor over met de trein naar Schiphol te reizen, onze auto's er tegen torenhoge tarieven te parkeren, onze fietsen

Onderzoek

Dat openbaar vervoer en fiets een synergetisch effect hebben op bestaande vervoerssysteem is voor Roland niet nieuw. Hij deed er al onderzoek naar als postdoc aan de Universiteit van Amsterdam. Met dat onderzoek in de hand schreef hij een publicatie voor het International Transport Forum, onderdeel van de OECD in Parijs, en gebruikte die als basis om met hogere ambtenaren te praten over de vervoersproblematiek in de metropool van Tokyo.



'Ik heb gebruikerstrends van fiets en openbaar vervoer in Nederland op een rij gezet. Zeven mechanismen staan centraal. Voor mij was het belangrijk om te ontdekken hoe die mechanismen elkaar versterken, de zogenaamde synergie. De vraag is: wat is de meerwaarde die je krijgt wanneer je inzet op openbaar vervoer én de fiets ten opzichte van inzetten op slechts een van de twee. Tel dat bij elkaar op, wat zijn dan de zeven mechanismen die dit effect verklaren? En wat is de schatting hoe groot het synergetisch effect is wanneer je beide opties ontwikkelt? In de synergie is er sprake van 'één plus één is drie'. In dit geval zeg ik: 'één plus één is vijf'

Roland licht twee van de zeven mechanismen toe. 'Eén van die mechanismen is dat het openbaar vervoer het effect in zich heeft dat mensen meer en langer dan gemiddeld willen wandelen en fietsen om bijvoorbeeld een station of bushalte te bereiken. Opmerkelijk is dat dit fenomeen zich vooral voordoet op minder reguliere tijden', zegt Roland. 'Dus aan het begin en het einde van de dag.'

Sociale veiligheid

Een opmerkelijk detail hierbij is dat reizigers dit wandelen fietsgedrag ook laten zien op tijden waarop ze anders

niet zouden fietsen of wandelen en via routes waar ze anders minder zouden komen. Dat fenomeen draagt een belangrijke functie in zich, zegt Roland. 'Het bevordert de sociale veiligheid enorm. Het mechanisme zorgt er immers voor dat er op uiteenlopende uren mensen op straat zijn. Dit biedt ook kansen voor allerlei voorzieningen. Mensen die onderweg zijn van en naar het station willen hun dagelijkse dingen kunnen combineren. Een pakketje ophalen, boodschappen doen, iemand ergens afzetten. Noem maar op. Het zorgt dus ook voor draagvlak voor voorzieningen en aantrekkelijkheid van routes.' Maar een straat wordt toch aantrekkelijk van bomen en bankjes? 'Dat denken mensen ja. Vanuit auto-denken wordt verkeer vaak als disutiliteit weggezet, iets waarvan je alleen maar hinder ondervindt. Voor het individu moet het geminimaliseerd worden, voor de stad willen we het autoverkeer onzichtbaar maken. Maar bij lopen en fietsen werkt het juist omgekeerd. Als fietser of wandelaar heb je juist voordeel van andere mensen op straat. Die reguleren het straatbeeld, maken de straat levendig, veilig en aangenaam. Daar wil je wonen en ondernemen en voel je je prettig. Een straat wordt aantrekkelijk wanneer er andere gezichten zijn om naar te kijken.'



Urban sprawl

In de jaren zeventig was Eugene met de aanleg van veel fiets- en wandelpaden, aangewakkerd door de oliecrisis, juist voorloper op het gebied van fietsen en wandelen. Nu heeft Eugene veel last van stadsuitbreiding, in jargon urban sprawl, veroorzaakt door een overdosis aan automobilititeit.



Onmisbaar: Stagiaires en werkstudenten

Susan Ruinaard, Suzanne Ansems,
Bas van Horne en Dorris Corsten

Studenten werken bij Studio Bereikbaar mee aan projecten, lopen er stage of doen er hun afstudeeropdracht. Vier getalenteerde studenten vertellen over hun onderzoeks- en werkervaring.

Susan & Suzanne: onderzoek naar vervoersarmoede

Je verwacht het misschien niet in grote, drukke steden als Den Haag of Rotterdam, maar vervoersarmoede is er een serieus te nemen probleem. Hoe dat precies zit, onderzochten Susan Ruinaard (werkstudent) en Suzanne Ansems (stagiaire).

Susan Ruinaard

'Ik schreef mijn bachelorscriptie voor mijn studie Engineering Policy Analysis aan de TU Delft over vervoersarmoede in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ik heb gekeken hoe kwetsbare groepen interactie hebben met het bestaande vervoerssysteem. Mensen die zich niet optimaal kunnen verplaatsen in het bestaande systeem missen kansen, met soms sociale uitsluiting als gevolg. Die kwetsbare mensen wonen veelal in de grote steden, waar je misschien niet direct vervoersarmoede verwacht, want over het algemeen zijn de infrastructurele voorzieningen goed. En toch is het voor bepaalde groepen moeilijk om van die faciliteiten gebruik te maken. Veel is cultureel bepaald, zoals de fiets. En geld is vaak ook een probleem.'

Suzanne Ansems

'Ik studeer ook Engineering Policy Analysis. Mijn afstudeeropdracht voor mijn master sluit eigenlijk enorm aan op de scriptie van Susan. Voor mijn onderzoek kijk ik ook naar vervoersarmoede, maar dan in combinatie met milieuzones. Die worden geïmplementeerd met het idee dat milieuzones goed zouden zijn voor de stad. Op zich is dat ook zo, de luchtvervuiling gaat immers omlaag. Behalve dat gemeentes niet kijken naar de effecten die milieuzones hebben op bepaalde groepen in de samenleving.'

Susan Ruinaard

'Lage inkomensgroepen kunnen geen elektrische auto betalen, maar zijn wel afhankelijk van hun auto voor hun baan, vaak aan de randen van de stad, in de haven van Rotterdam of in het Westland. Dan kan de situatie zich voordoen dat jouw vervuilende auto niet meer in de milieuzone mag staan, of aan bepaalde eisen moet voldoen, waardoor je een investering moet maken die je eigenlijk niet kunt betalen.'

Suzanne Ansems

'Het komt inderdaad uit onderzoek naar voren dat bepaalde groepen sociale uitsluiting kunnen ondervinden door het instellen van milieuzones. Ik kijk welke buurten geschikt zouden zijn voor milieuzones op basis van sociaaleconomische kenmerken – wie wonen daar – maar ook in combinatie met de daadwerkelijk luchtvervuiling in die specifieke buurt. Is er hoge luchtvervuiling? Dan is het gewenst dat er een milieuzone komt. Maar wat is het effect van zo'n milieuzone op de mensen die leven in die buurt. Dat moet je onderzoeken. Zijn ze kwetsbaar voor vervoersarmoede? Wat zijn dan de gevolgen?'

Susan Ruinaard

'In Rotterdam en Den Haag wonen veel mensen met een migratieachtergrond. Ook arbeidsongeschiktheid komt relatief veel voor. Het gemak waarmee deze groepen zich verplaatsen wijkt af van de mobiliteit van de gemiddelde stedeling.'

Suzanne Ansems

'Het kan scheeflopen. In Parijs wordt er een milieuzone afgekondigd die gemotoriseerd vervoer verbiedt in het centrum van de stad. Een steenrijk gebied, waar mensen het al erg goed hebben én mobiel zijn. Zo wordt het voordeel van het instellen van zo'n milieuzone dus onevenredig groot.'

Susan Ruinaard

'In de planologie maken we veel keuzes op basis van mensen die op ons lijken. En we weten te weinig over groepen die niet volledig kunnen meedoen het vervoerssysteem zoals het er ligt.'

Suzanne Ansems

'Precies. Dat zie je ook bij het voorbeeld dat ik gaf over Parijs. Mensen in armere buurten moeten ook kunnen profiteren van frisse lucht en betere openbaarvervoervoorzieningen.'

Susan Ruinaard

'Het is heel moeilijk om dit soort problemen te herkennen in data, hoeveel datasets je ook combineert. Data onderbouwen dat je weet waar je moeten kijken, maar of de onderzochte groep daadwerkelijk vervoersarmoede ervaart weet je niet. Met Studio Bereikbaar organiseren we regelmatig innovatieavonden om door te praten over dit soort problematiek. Je vormt namelijk erg snel een mening, dus moet je reflecteren. Maar je moet ook in gesprek met de groepen over wie het gaat. En daar zit vaak het probleem. Het zijn precies de mensen die niet komen opdagen bij participatieprojecten. Dat is geen verwijt, maar maakt het wel lastig.'

Bas: verduurzaming en mobiliteit

Werkstudent Bas van Horne studeerde aan de Breda University of Applied Sciences en schreef zijn scriptie over de verduurzaming van mobiliteit. Hij won er de Innovatieprijs van de studie Built Environment mee.

Bas van Horne: 'Voor mijn onderzoek heb ik gekeken naar de mobiliteitstransitie, dus het verduurzamen van de mobiliteit en het verduurzamen van het verplaatsingsgedrag op buurtniveau. Ik heb voor mijn onderzoek acht buurten bekeken, voornamelijk in Amsterdam en Tilburg. De centrale vraag in mijn onderzoek luidt: op welke manier stimuleert de inrichting van de openbare ruimte duurzame verplaatsing? Anders gezegd, waar wordt de auto veel gebruikt, en hoe ziet die buurt er dan uit, en hoe kunnen we ervoor zorgen dat mensen vaker het openbaar vervoer of de fiets pakken? Ik heb eerst ruimtelijke criteria opgesteld en gekeken welke vervoermiddelen beschikbaar zijn in die buurten. Is er bijvoorbeeld een intercystation en hoe zit het met andere vormen van openbaar vervoer?'
'De commissie die mijn werk heeft beoordeeld bestond voornamelijk uit professionals uit het werkveld. Er is

gekeken naar multidisciplinariteit, bruikbaarheid, inzetbaarheid en relevantie van mijn onderzoek. Mijn scriptie voldeed blijkbaar aan al hun eisen. Ik ben er erg blij met deze erkenning.'
Isabel Liedtke begeleidde Bas met zijn scriptie vanuit Studio Bereikbaar. Isabel: 'Naast de ruimtelijke criteria heeft Bas ook naar het ontwerp van de buurt gekeken. Hoe groen is het er? Is er voldoende verblijfruimte? En hoe dominant zijn auto's in het straatbeeld aanwezig? En welke vormen van (micro)mobiliteit zijn vertegenwoordigd?

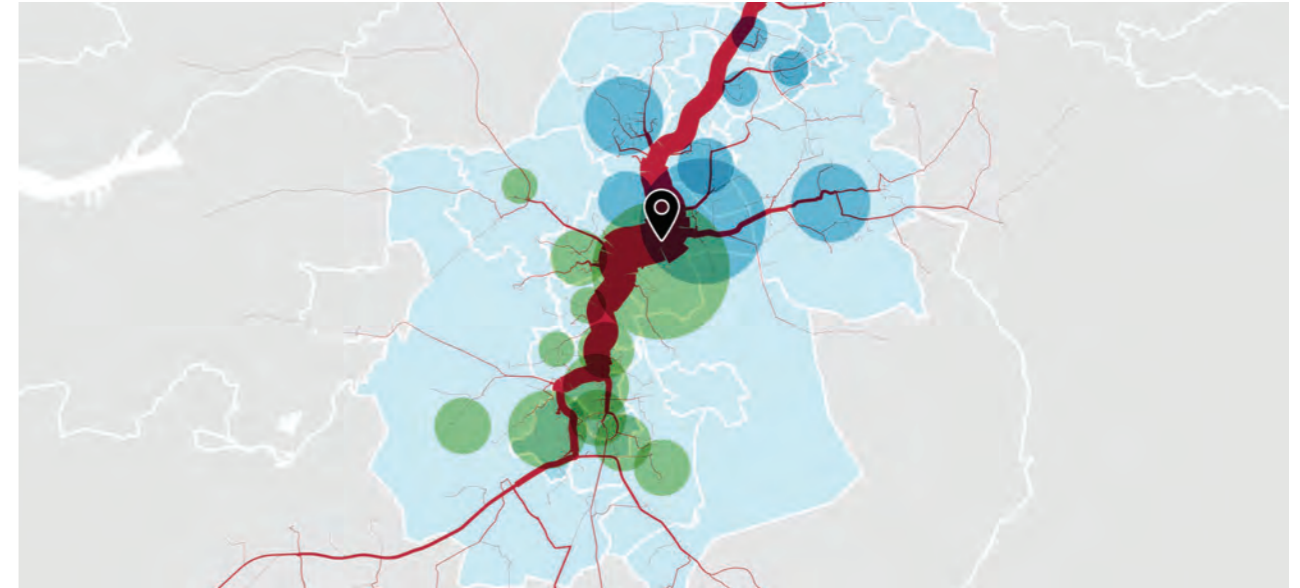
In combinatie met de ruimtelijke criteria, dus de locatie van de buurt, leveren deze ontwerpcriteria nog een interessante aanvulling om te zien hoe divers buurten zijn en dat locatie niet altijd betekent dat het wel/niet duurzaam kan en vice versa.



Op pad in Amsterdam voor een fotoanalyse van de buurten



Werkervaring opdoen. Veel studenten zijn er – zeker tijdens de coronacrisis – happig op. Zo ook TU Delftstudent Dorris Corsten die in 2020 bij Studio Bereikbaar als stagiaire begon en nu een dag per week als werkstudent meewerkt aan allerlei projecten.



Selected link voor de strategische agenda A50

Dorris: 'Ik wilde na het behalen van mijn bachelor even iets anders. De stage die ik liep bij Studio Bereikbaar deed ik niet voor studiepunten, ik wilde werkervaring opdoen. Mijn bachelor-eindproject ging over de nieuwe oeververbinding hier in Rotterdam. Dat vond ik een erg interessant onderwerp. Via mijn docent kwam ik bij Studio Bereikbaar terecht, waar ze toevallig ook aan dit project werkten.

Start-ups

Na mijn stage had ik de smaak te pakken, en werd ik bestuurslid van de incubator Yes!Delft, een start-upecosysteem van de TU Delft. Deze organisatie laat studenten inzien dat je niet altijd maar voor een bedrijf hoeft te gaan werken, maar dat het ondernemerschap ook aantrekkelijk kan zijn. Ik organiseerde evenementen

over start-ups, met meetings en lezingen. Leuke bijvangst; studenten willen graag een bijbaantje en start-ups hebben goedkope krachten nodig. Zo verbind je dus hoogopgeleide technische krachten met het bedrijfsleven, tegen een wat lager tarief. Voor die studenten is het een manier om heel snel, heel veel te leren. Je krijgt namelijk superveel verantwoordelijkheid. Net al bij Studio Bereikbaar trouwens. Ik werk als werkstudent een dag per week en maak voornamelijk analyses, nu voor het project Deelmobiliteit in Eindhoven (onderzoek naar deelscooters en -fietsen red.). Er is nog maar weinig bekend over deelmobiliteit en Eindhoven heeft een heel open houding naar dit soort nieuwe mobiliteitsvormen. We kijken naar het verschil tussen afgelegde afstanden per fiets en per scooter. Ik houd ervan nieuwe patronen te ontdekken.'



Nog eens tien jaar Studio Bereikbaar!

Het leggen van de
ruimtelijke puzzel

Nederland gaat op de schop. In de komende dertig jaar moet een 'ruimtelijke puzzel' worden gelegd waarin ook vele maatschappelijke vraagstukken aan bod komen. Daarin spelen verkeer en vervoer een niet te onderschatten rol. 'Op stedelijk niveau zijn we al prima in staat om optimaal gebruik te maken van de ruimte die we hebben', zegt Wierger Savenije. 'Maar ik denk dat we niet alleen goed moeten worden in het leggen van de puzzel, maar vooral het puzzelstukje zelf moet gaan vormgeven.'

Begin 2022 heeft minister Hugo de Jonge (Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, CDA) de ruimtelijke ordeningsbrief aan de Tweede Kamer gestuurd. 'Je ziet dat Den Haag de regie weer naar zich toetrekt', zegt Manus Barten. 'De organisatie van ruimtelijke ordening zit veel complexer in elkaar dan dertig jaar geleden. Daarom is het belangrijk dat partijen elkaar gaan begrijpen. Waterschappen, de woningbouwsector, vervoersdeskundigen. We kunnen niet meer langs elkaar heen werken. Dan kom je met oplossingen die vanuit meerdere invalshoeken tot stand zijn gekomen. En die benadering past goed bij Studio Bereikbaar. Die steen hebben we ook bij het team in de vijver gegooid. Moeten we een bedrijf worden dat vier keer zo groot is? Of gaan we veel meer samenwerken met externe specialisten? Onze visie daarop zal in de komende jaren nog wel een aantal keer veranderen. Maar dat we ons gaan richten op die ruimtelijke puzzel is wel duidelijk.'

Wieger: 'De provincies weten al dat ze die ruimtelijke puzzel moeten gaan leggen. En je ziet voorspelbare reflexen bij de betrokken partijen. De een vindt water een belangrijk thema, de ander roept dat woningbouw de hoogste prioriteit heeft. We moeten de partijen om ons heen uitdagen om het puzzelstukje inhoudelijk te formuleren, pas dan kunnen we die puzzel ook gezamenlijk gaan leggen. We willen dat natuurlijk op nationaal niveau gaan doen, maar het leuke is dat we diezelfde soort puzzel al leggen op straatniveau. Daarbij is de wenslijst ellenlang; we willen groen, we willen parkeren, we willen fietsen, we willen wandelen en we willen met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dat gaat niet allemaal samen. Daarom hebben we ook echt een fysieke puzzel gemaakt om inzichtelijk te krijgen hoe zo'n straat er dan daadwerkelijk uit komt te zien. Die puzzel moeten we opschalen naar nationaal niveau. Hoe gaan we dat doen?'



Over tien jaar...

‘... zijn we nog even innovatief, vernieuwend, enthousiast en gezellig als nu, werkend aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken waarvan we het bestaan nog niet eens kennen.’

‘... zijn we een zeer divers team, onze projecten zijn divers en integraal en het blijft enorm gezellig om hier te werken, vooral omdat er nog steeds lekker pompoenbrood op onze tafel ligt.’

‘... is onze Studio Bereikbaar uitgegroeid tot een gewaardeerde samenwerkorganisatie die inzicht geeft in de gerealiseerde ruimtelijke/verkeerskundige effecten van ruimtelijke transitie groot en klein, die doorvertaling geeft voor nieuwe locaties en voor transformaties op nieuwe schaal.’

‘... gebruiken we nog steeds de gevoelsthermometer om aan het begin van de teammeeting te vertellen hoe het met je gaat.’

‘... zijn we een integraal adviesbureau dat zich inzet voor slimme, efficiënte mobiliteitsopties en ruimtelijke oplossingen die bijdragen aan de transformatie naar duurzame stedelijke gebieden.’

‘... zijn we na de tweede economische crisis een dagelijkse talkshow begonnen en een eigen vegan kattenbrokjeslijn.’

‘... kunnen we nog beter gedragen veranderkracht mobiliseren. Met welke partijen, over welk ruimtelijk onderwerp en op welk schaalniveau dan ook. Zeker zolang we ons in mensen en plekken blijven verdiepen en we laagdrempelig, open en transparant uit kunnen leggen hoe het systeem werkt, wat er richting de toekomst te kiezen valt en wat de effecten zijn van die keuzes’.

‘... zijn de visualisaties van Studio Bereikbaar zo ver doorontwikkeld dat er geen rapporten op papier gedrukt worden, maar dat ze alleen nog maar geprojecteerd worden op de (kleinschalige) stad om veranderingen in beeld te brengen.’ – Dorris Corsten

‘... bestaat er naast Studio Bereikbaar ook Studio Dakkapel, Studio Ruimte en Studio Energie’.

‘... bestaat Studio Bereikbaar 20 jaar, en wat doen twintigers? Studeren, op kamers, reizen, flirten en feesten. We openen een dependance in Brabant en in het buitenland, verdiepen we ons in andere vakgebieden, flirten volop met samenwerkingspartners en weten we pas dan op welke rooftopbar we proosten.’

‘...zal de expertise en innovatie van Studio Bereikbaar veel verder reiken binnen het ruimtelijk domein: de definitie van bereikbaarheid zal, naast de fysieke ruimte, veel nauwer samenhangen met de sociale uitdagingen binnen onze maatschappij.’

‘... voorzien we in creatieve en visuele oplossingen voor beslisinformatie om een inclusiever en dynamischer Nederland te maken.’

‘... vormen we een hecht team van een diverse groep ontwerpers die anderen helpen om vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling te onderzoeken, begrijpen en visualiseren – waarbij zowel de lange termijn als de korte termijn wordt bewaakt.’

‘... is Studio Bereikbaar een multidisciplinair bureau waar uitdagingen in de ruimte samenkomen, waar innovatieve oplossingen voor worden gevonden.’

over 10 jaar werkt Studio Bereikbaar nog meer vanuit idealisme aan een duurzame toekomst...

Colofon

Copyright © november 2022 Studio Bereikbaar

Idee & concept: Studio Bereikbaar en Gilles de Sitter

Interviews en teksten: Gilles de Sitter

Vormgeving en lay-out; Max Morel (Studio Bereikbaar)

Fotografie: Max Morel, Christian Rommelse en andere collega's van Studio Bereikbaar

Jaar van uitgave; 2022

Druk; Holland Digital Printing



STUDIO BEREIKBAAR