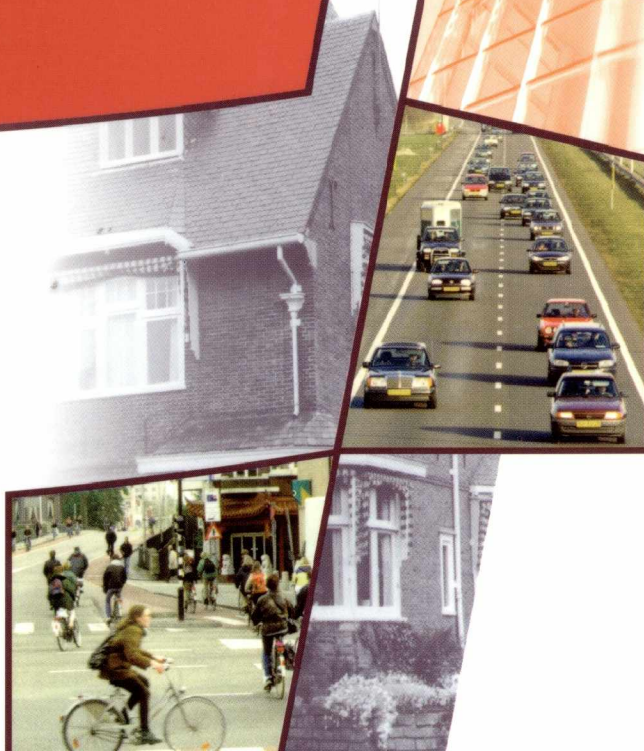




Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Wegen *in* beweging

De historie van Goudappel Coffeng BV,
Adviseurs verkeer en vervoer te Deventer
(1963-1999)



Wegen in beweging

De historie van Goudappel Coffeng BV,
Adviseurs verkeer en vervoer te Deventer
(1963-1999)

Uitgegeven ter gelegenheid van de
officiële opening van het nieuwe kantoor
aan de Snipperlingsdijk 4 te Deventer op
30 september 1999

Deventer
1999

Uitgave:

'Wegen in beweging' is een uitgave van Goudappel Coffeng BV te Deventer

Realisatie:

Goudappel Coffeng BV

Teksten en samenstelling:

Rick Land

Tekstredactie:

Edmee Jongkind

Agnes Lammerts

Foto's/illustraties:

Albert Rozenboom

archief Goudappel Coffeng

Ontwerp en vormgeving:

Ingrid Kleine Koerkamp

Begeleidingscommissie:

Arie Durand

Willem Fledderus

Johan te Linde

Druk:

VDA Groep, Apeldoorn

ISBN 90-9013126-4

NUGI 641

© 1999 Goudappel Coffeng BV

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Goudappel Coffeng BV te Deventer.

Voorwoord

*“Wie zijn verleden kent,
is beter voorbereid op zijn toekomst.”*

Goudappel Coffeng ontwikkelde zich in de afgelopen decennia tot het grootste adviesbureau voor verkeer en vervoer in ons land. In die periode droeg het bureau belangrijk bij aan de professionalisering van het vak verkeerskunde tot een volwaardige discipline. Parallel aan de sterke groei van de mobiliteit heeft Goudappel Coffeng zich ontwikkeld van een klein bureau met een handvol medewerkers tot een professionele organisatie met meer dan 160 hooggekwalficeerde medewerkers.

Tot op heden was de geschiedenis van Goudappel Coffeng niet of nauwelijks gedocumenteerd. Dat gemis willen wij met dit boekje goedmaken. Want een bureau dat zo'n belangrijke pioniersrol heeft vervuld op het gebied van verkeersonderzoek en -advies mag met recht trots zijn op zijn historie. Dit boekje wordt uitgegeven ter gelegenheid van de officiële opening van ons nieuwe kantoorpand aan de Snipperlingsdijk 4 in Deventer op 30 september 1999. Deze gebeurtenis is een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van ons bureau. Na meer dan dertig jaar hebben wij onze monumentale panden in de Deventer binnenstad verruild voor een modern kantoor dat tegemoetkomt aan de eisen van deze tijd. Bovendien zijn al onze medewerkers nu onder één dak gehuisvest.

Goudappel Coffeng is klaar voor de toekomst. De toekomst staat echter nooit op zichzelf, maar is altijd via het heden met het verleden verbonden. Over ons kleurrijke verleden vertellen wij u in dit boekje graag iets meer.



De directie

Willem Fledderus

Roel Steenbergen

Inhoud

Ten geleide	blz. 7
Hoofdstuk 1	
De aanloop tot het bureau (1958-1964)	blz. 9
Hoofdstuk 2	
De pioniersjaren (1964-1968)	blz. 19
Hoofdstuk 3	
Consolidatie en kentering (1968-1976)	blz. 35
Hoofdstuk 4	
In het teken van verandering (1976-1981)	blz. 55
Hoofdstuk 5	
Door het oog van de naald (1981-1985)	blz. 65
Hoofdstuk 6	
BGC gaat opnieuw groeien (1985-1992)	blz. 71
Hoofdstuk 7	
Van een bureau dat voortdurend uit zijn jasje knapt (1992-1998)	blz. 79
Hoofdstuk 8	
Goudappel Coffeng slaat Nieuwe Wegen in (1998-1999)	blz. 89

Ten geleide

Aan het verzoek een 'Ten geleide' mee te geven aan deze 'historie' van Goudappel Coffeng wil ik graag voldoen. Het is een bijzondere ervaring om juist vóór de drempel van het magische jaar 2000 en dan ook nog in je 70e levensjaar, in de vorm van een geschiedschrijving geconfronteerd te worden met iets dat tussen geesteskind en jeugdzonde in staat!

Rond 1960 was 2000 inderdaad het magische jaar. Als je met serieus planwerk verder ging dan 1970/'75 was dat al 'gedurfd', 1980 was luchtfietsen en 2000 je reinste fantasterij; de wereld was dan de wereld toch al niet meer..?

Inmiddels blijkt 2000 ook weer 'gewoon' 2000 te zijn; de zeven miljoen auto's in Nederland, die ik in 1966 voorspelde, ja zelfs 'berekende', zijn er 'gewoon', hoewel dat toen volstrekt onmogelijk werd geacht en naar mij toe alleen maar als stuntwerk werd gezien. Maar er waren ook voorspellingen die nog geen werkelijkheid zijn geworden; het toerisme naar de maan is er inderdaad nog niet. Maar ja, wat moet je daar ook doen!?

Hoe zal het over veertig jaren zijn? Het zal ook weer 'gewoon' zijn! Met nog veel meer auto's zullen we waarschijnlijk, voor de wat langere ritten over de interlokale wegen, simpel even moeten inloggen via Internet om toestemming en routeadvies te krijgen voor de rit. Zo bezoeken we tegenwoordig grote evenementen in de musea ook al...

De ontwikkeling van ons aller Goudappel Coffeng is onverbrekkelijk verbonden met de geschiedenis van het ooit jonge vakgebied van de verkeersordening. De aandacht die in dit overzicht vanzelfsprekend op het bureau valt, zou de indruk kunnen geven dat ons bureau alleen of op eenzame hoogte stond met de ontwikkeling van het vak. Dat was natuurlijk niet zo. Op vele punten mochten we pionier en voorloper zijn, maar andere keren dreigde wel eens een boot te worden gemist. De goede contacten met collega's in binnen- en buitenland hebben de zaak levend gehouden en de uitwisseling van nieuwe gedachten en ervaringen heeft over en weer bevruchtend gewerkt.

'Eigen' historie houdt je een spiegel voor. Je krijgt onverbloemd te zien wat je deed en wat je naliet, wat je kon en waar je in tekortschoot of tekort moest schieten omdat het gewoon niet in je vermogen lag. Van alles kun je echter leren. Maar alle geschiedschrijving blijft een betrekkelijke zaak. Lang niet alle feiten kunnen meer worden opgespoord, laat staan vermeld worden. Namen worden genoemd, maar nog veel meer namen niet. Ik hoop dat als mijn naam in dit overzicht wat vaak valt, daarachter toch ieder waarmee keihard werd samengewerkt zich vermeld voelt. In de eerste plaats geldt dat voor mijn ex-echtgenote Leny, wier belangrijke rol in de ontwikkeling van het bureau

gelukkig duidelijk uit deze 'historie' blijkt; zij is onbetwist een steunpilaar van het bureau geweest. Het mag dan inderdaad zo zijn dat ik als oprichter mag gelden, het feit dat de activiteiten van het bureau inmiddels al bijna veertig jaar bestrijken is onmiskenbaar de verdienste van de mede-naamdrager, Leo Coffeng. Als 'bestendiger' heeft hij vaak de noodzakelijke stabiliteit en rust weten te brengen, in goede en in slechte tijden. Dat ik in de meer dan vijftien beginjaren 'afwijkend gedrag' heb kunnen vertonen, heb ik grotendeels aan hem te danken.

Voor alles wat je doet is draagvlak en respons nodig; daarin spelen sympathiserenden niet zelden een even belangrijke rol als notoire tegenliggers, zowel in het vak als in de klantenkring. De positieve en de negatieve respons zullen ook in de toekomst de kurk moeten zijn waarop het geheel drijft.

Een historie mag nooit de bedoeling hebben om terug te willen vallen op gedane zaken. De terugblik kan en mag alleen betekenis hebben, als ze inzicht biedt over de basis waarop we nu kunnen staan. Klaar om de sprong naar het volgende, de toekomst, te maken. Daarom hoop ik dat deze terugblik uitsluitend gewaardeerd zal worden in het licht van de voortgaande ontwikkeling van het bureau.

Ook Goudappel Coffeng staat aan een drempel. Het is een omvangrijke organisatie geworden en het betrekken van een splinternieuwe, min of meer op alle eisen ingestelde accommodatie kan het gevoel oproepen dat we er nu zijn. Meestal begint het dan pas, want iedere verdere stap tot institutionalisering draagt het gevaar van verstarring in zich. Het is echter zaak om beweging in het geheel te zoeken en te houden.

De gedocumenteerde informatie die mij werd gevraagd over de eerste jaren bracht mij na vele jaren weer even in plezierig contact met het huidige bureau. Het was goed om te merken dat je hier en daar nog steeds opmerkelijke trekjes tegenkomt, die herinneringen oproepen aan wat ooit de 'spirit' van het bureau uitmaakte. Voor insiders vanzelfsprekend, door 'vreemden' niet altijd opgemerkt dan wel als 'eigenaardig' ervaren. Je kunt zulke dingen niet kunstmatig in stand houden, maar als ze er zijn is het leuk.

Zelf leef ik weliswaar wat teruggetrokken op een plekje 'waar niks meer gebeurt', maar in de vaste overtuiging dat het belangrijkste in mijn leven nog moet gebeuren. Ik hoop dat Goudappel Coffeng ook met een dergelijk gevoel de nieuwe fase ingaat.



Hendrik Marinus Goudappel

1

De aanloop tot het bureau (1958-1964)

"In Nederland is dringend behoefte aan wetenschappelijke bestudering van het verkeersvraagstuk."

Henk Goudappel, 1963

Rond 1958 heerst er, ondanks toen ook al rondwarende 'bestedingsbeperkingen' van de overheid, een redelijk optimisme. Allerwegen lijkt het gevoel te leven dat de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog tot een geslaagde afronding is gekomen. De indruk bestaat dat Nederland weer op orde is en eigenlijk zelfs een beetje 'af'. We worden geregeerd door stabiele mannen, die zelfs als 'vader' (Drees) de historie in zullen gaan. Er zijn 563.000 auto's in Nederland en veel gekker zal het dus wel niet worden. Met een zucht van verlichting worden de laatste interlokale tramlijnen en de onrendabele trein- en busverbindingen opgedoekt.

Maar er lopen ook hier en daar jonge mensen rond, die naast de voor hun leeftijd gebruikelijke opstandigheid, een gevoel hebben dat er echt een tijd van verandering en vernieuwing aankomt; het 'jaren zestig'-gevoel begint zich aan te dienen.

1958 is het jaar waarin Hendrik Marinus Goudappel (1930), overigens met heel andere bedoelingen in zijn achterhoofd, begint aan de ontwikkeling van het verkeers- en vervoersonderzoek in ons land, als 'wetenschappelijk ambtenaar' aan de Technische -toen nog- Hogeschool Delft.

Eigen bedrijf

De gedachte om ooit met iets 'voor zichzelf te beginnen' is Henk Goudappel niet zo vreemd. Het idee van een eigen bedrijf komt vooral van zijn vader, die in de binnenstad van Delft een schildersbedrijf heeft dat al sinds 1873 door de familie Goudappel wordt gerund. Voor hem gaat er niets boven het vrije ondernemerschap en die boodschap krijgt zoon Henk van huis uit mee: "Als je straks bent afgestudeerd, kun je wel ergens ambtenaar worden bij Rijks-waterstaat, maar dat is het natuurlijk niet; eigen zelfstandigheid is een groot goed".

Maar een bureau voor verkeer en vervoer beginnen, zal zo ongeveer het laatste zijn geweest waaraan Henk gedacht kan hebben. Als hij in 1949 van de HBS komt, heeft hij heel andere ambities: hij wil wiskundeleraar worden. Met dat doel voor ogen begint Goudappel op negentienjarige leeftijd aan de opleiding tot civiel-ingenieur aan de Delftse TH. Hoewel ook bouwkunde dan al zijn grote belangstelling heeft, kiest hij toch voor wegen en waterbouwkunde, omdat aan deze opleiding de leraarsbevoegdheid wiskunde verbonden is. Aan elders studeren kan in deze tijd, waarin er nog geen studiebeurzen, -leningen e.d. zijn,

Henk Goudappel



niet gedacht worden. Een student-assistent-schap in de grondmechanica is een bronnetje van inkomsten, maar ook een leerschool in spoorwerk.

Levensthema

In 1955 studeert Goudappel af, voor de helft 'theoretisch-wetenschappelijk' op de bodemdaling van Nederland op lange termijn en voor het praktische deel op de ontwikkeling van komende irrigatie- en waterkrachtprojecten voor Suriname. Kiemen voor het werken aan lange-termijnprocessen in situaties van onzekerheid zijn gelegd. Het zal een levensthema voor hem worden, dat ook altijd gevoed zal blijven worden door een spirituele en filosofische inslag.

De gedachte aan een wiskundeleraarschap heeft Goudappel bij zijn afstuderen weliswaar achter zich gelaten, maar de praktische wiskunde van statistiek en kansrekening en later het werken met grote databestanden dienden zich in zijn studiethema's eens te meer aan. Mede door de ervaringen die hij als student opdeed bij de watersnoodramp (1953) richt zijn belangstelling zich helemaal op het 'doen', het maken en het bouwen. Zijn belangstelling voor architectuur is alleen maar groter geworden en het knaagt misschien een beetje aan hem dat hij geen bouwkunde heeft gestudeerd. Maar waarom zou dit niet alsnog kunnen?

Eerst moeten echter de twee jaren militaire dienst worden vervuld. Goudappel heeft het geluk dat hij, als officier van speciale diensten bij de luchtmacht, een bureaufunctie op de luchtmachtstaf krijgt waarin hij twee jaar lang

betrokken is bij de planning en het ontwerp voor de aanleg van de nieuwe NAVO-infrastructuur in Nederland (vliegvelden, navigatiestations, gebouwen). Het is de leerschool voor het kunnen werken in ambtelijk-bureaucratische omgevingen in (inter)nationaal verband. Tijdens deze periode zet hij zijn bouwkundestudie voort, maar doceert 's avonds ook nog gewapend-betonconstructies aan een hogere technische opleiding in Rotterdam.

Opbouw verkeers- en vervoersonderzoek

Na de militaire dienst neemt het plan om zich op zeer bescheiden schaal als zelfstandig architect te vestigen bij Goudappel vastere vormen aan, maar daartoe wil hij toch eerst zijn bouwkundestudie afronden. Ondertussen komen er wel al opdrachten voor het ontwerpen van (tuinders)woningen in het Westland, zodat de praktijk niet ver is. Om werk en studie zo veel mogelijk te kunnen combineren, probeert hij een baan te krijgen op de Afdeling Bouwkunde van de TH Delft. Op de sectie voor stedenbouwkundig onderzoek is op dat moment een vacature voor een civiel-ingenieur met belangstelling voor het volkomen nieuwe onderzoeksterrein van het verkeer en vervoer, met name waar het de prognostiek betreft. Goudappel ziet dat helemaal zitten als 'tijdelijk' interessegebied, maar houdt één dag per week 'ruimte' voor zichzelf, dat wil zeggen voor studie en 'bouwen'.

In december 1961 leidt dit alles ertoe dat met steun van vader Goudappel, die met genoegen ziet dat zoon Henk toch 'eigen baas' dreigt te gaan worden, de wat vervallen vroegere



Het eerste kantoor aan de Sint Olofslaan 3 in Delft

burgemeestersvilla van de gemeente Hof van Delft aan de Sint Olofslaan 3 voor 20 mille wordt gekocht en drastisch wordt opgeknapt om als woonhuis en toekomstig bureau te kunnen dienen.

Maar in 1958 begint Goudappel toch eerst als 'wetenschappelijk ambtenaar' aan de TH Delft met de eerste verkennende studies naar de opbouw van het verkeers- en vervoersonderzoek in ons land, vooral ook als studieterrein voor de TH-opleidingen. Eén van de studenten die voor de afstudeerrichting Wegen onder begeleiding van Goudappel een prognose voor toekomstige verkeersbelastingen moet maken, is ene Leo Coffeng.

Goudappel ontmoet Jokinen

Vanuit dit nieuwe werkterrein ontstaan er vele contacten, waaronder die met het Nederlands Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw en de Rijksdienst voor het Nationale Plan, de voorganger van de Rijksplanologische Dienst.

Bij deze rijksdienst komt Goudappel in 1959 in contact met de Amerikaanse stagiair David Andrew Jokinen, die in het kader van een stipendium van de Ford Foundation twee jaar in Europa kan studeren en werken. De 23-jarige Jokinen is Master of City Planning (MCP) en brengt een voor Nederland ongekende breedheid in opleiding met zich mee. Stedenbouw, verkeer, marketing, reclame, psychologie, sociale en economische wetenschappen, management: het heeft allemaal deel uitgemaakt van zijn hoofd- en bijvakken van deze integrale studie.

Rel

Jokinen's periode bij de rijksdienst verloopt vrij rustig, maar dat verandert als hij zijn verblijf verlengt bij de Provinciaal Planologische Dienst van Zuid-Holland. Jokinen krijgt het verzoek om zijn licht eens te laten schijnen over het Haagse wederopbouwplan Bezuidenhout C, dat na een moeizaam proces van bijna vijftien jaren gekissebis, onderhandelen en compromissen eindelijk tot stand gekomen is en nu aan hogere instanties wordt voorgelegd ter goedkeuring en meer nog: ter financiering. Dat er zowel bij de provincie als bij rijksinstanties bedenkingen leefden, die echter tegenover de zware en zeer regenteske hoofdrolspelers (gemeente Den Haag en

Nederlandse Spoorwegen) maar moeilijk in te brengen waren, zullen mede debet geweest zijn aan het kluijfe dat Jokinen werd toegeworpen. Nog geen vijf dagen later legt Jokinen bij zijn 'baas' een totaal ander plan op tafel en prikt het merendeel van de argumenten en voorstellen van het ingediende compromisplan door. Met name de voorgestelde verkeers- en vervoersoplossingen liggen op de slachtbank: "This is absolute flauwekoel!" Ongetwijfeld zal men op de Provinciaal Planologische Dienst met plezier en met een beetje afgunst op de onstuimigheid van deze jonge hond hebben gereageerd, maar daarna was één en ander toch wel gedoemd tot de onderste archieflade. Zo niet Jokinen; hij neemt contact op met een inmiddels bevriende redacteur van het Haagse dagblad Het Binnenhof en overhandigt hem zijn plan, dat de volgende dag breeduit in de krant staat. Een en ander veroorzaakt medio 1962 uiteraard een enorme rel in het regenteske en gesloten Haagse wereldje.

Doldrieste daad

Jokinen's doldrieste daad roept zowel afgrijzen als warme waardering op. Ongetwijfeld is het gedoe van deze dekselse jongen onderwerp van veel gegniffel aan en rond de borreltafel van de Haagse Sociëteit De Witte, want verschillende leden benaderen Jokinen voorzichtig ter nadere kennismaking. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland stellen zich officieel achter de voorstellen van Jokinen, maar na een verwoed gevecht tussen voor- en tegenstanders besluit de minister toch anders. Dat het in april 1963 anders loopt dan Jokinen had gehoopt, neemt niet weg dat de wijze

waarop hij bestuurlijk en planologisch Nederland wakker schudde en hen nieuwe wegen wees veel teweegbracht, met name waar het de bewustwording van de noodzaak tot een geheel nieuwe aanpak van verkeerszaken betreft. Hier en daar wordt er dan ook wel aan gedacht om Jokinen een blijvende plaats te laten veroveren in de Nederlandse advieswereld. Want 'Jokinen' was in korte tijd een naam geworden die stond voor nieuwe ideeën en rebellie! Schoorvoetend wordt op enkele plaatsen de mogelijkheid van advisering door



David Andrew Jokinen

David Andrew Jokinen (1936), Amerikaan van Finse afkomst, volgt zijn basisopleiding aan het Antioch College in Yellow Springs. Hij studeert vervolgens aan de Harvard University te Cambridge, Massachusetts (Bachelor of Arts, 1957) en aan het Massachusetts Institute of Technology (Master of City Planning, 1959).

Na zijn studie komt Jokinen op 15 december 1959 voor het eerst in Nederland aan. Hij werkt hier bij de Nederlandse Rijksdienst voor het Nationale Plan en later bij de Provinciaal Planologische Dienst van Zuid-Holland, waar onder meer de Haagse wederopbouwplannen zijn niet allerwegen gewaardeerde aandacht krijgen.

Op 13 december 1963 keert Jokinen terug naar de Verenigde Staten. In datzelfde jaar verschijnt zijn naam op de "nominee for one of the nation's Ten Outstanding Young Men Awards, thus becoming a member of a select and representative group, honoured for contributions to Profession, Community, State and Nation."

Na zijn terugkeer in de Verenigde Staten wijdt Jokinen zich aan stedenbouwkundig werk voor de stad Cleveland en aan de ontwikkeling van grote winkelcentra voor het Sears-concern, één van Amerika's grootste ondernemingen.

deze jonge Amerikaan overwogen. Het begint met de gemeente Oldenzaal waar in oktober 1962 Jokinen's advies wordt gevraagd over de verkeersproblemen aldaar. Ook de stations-omgeving van Heerlen krijgt zijn aandacht.

"Kroideniers"

Eind 1962 komt Jokinen in contact met de zeer ambitieuze burgemeester van Vlaardingen, mr. J. Heusden, die als een echte ondernemer de Amerikaanse markt afstruint om zijn snel groeiende gemeente als vestigingsplaats te promoten. Ook de versnelde aanleg van de Beneluxtunnel als toltunnel onder de Nieuwe Waterweg behoort tot zijn strevingen. Hij vraagt Jokinen een verkeersplan voor zijn gemeente op te stellen. Deze ziet dat wel zitten, maar wil die klus niet alleen doen en vraagt Goudappel hem daarbij te helpen. Niet in het minst om de vele Nederlandse ("kroideniers")-gevoeligheden te kunnen omzeilen en om de rapportering te verzorgen.

Goudappel durft het wel aan om met de 'onstuitbare Jokinen' in zee te gaan. Jokinen ontleent aan zijn bijvak psychologie dat zo'n plan binnen een maand klaar moet zijn en dat het 3.800 gulden moet kosten, een bedrag dat de neiging heeft om wat minder te lijken dan het is en er toch betrouwbaar uitziet. Voor de Vlaardingse gemeenteraad niettemin aanleiding voor een fors debat op 17 januari 1963, over het Amerikanisme van de burgervader en de gevaren van het binnenhalen van een Vlaardingse Bezuidenhout-affaire. Maar men gaat akkoord!

Het duo Jokinen-Goudappel begint aan zijn klus. Dag en nacht wordt er gewerkt, want het moet een trendsetter worden, waarin zelfs een monorail niet mag ontbreken! 's Nachts vallen zij bijna boven hun werk in slaap, maar in nauwelijks een maand tijd brengen zij het verkeersplan voor ('Groot-')Vlaardingen uit met een rapport van ruim honderd pagina's. Teken- en rekenwerk wordt verzorgd door Joop Perlot, verbonden aan het Instituut voor Stedebouwkundig Onderzoek van de TH als tekenaar en onderzoeksassistent, maar eerder verkeerstechnisch ontwerper/tekenaar bij de gemeente Den Haag.

Het succes van de eerste opdrachten en de alom heersende belangstelling leiden tot het besluit van Jokinen om, samen met Goudappel en drie andere partners, voorbereidingen te treffen voor een eigen adviesorganisatie. Jokinen denkt daarbij aan een groot bureau, dat op Europese schaal zal gaan werken, met drie hoofdafdelingen. De concept-oprichtingsdoelstellingen spreken van het oprichten en instandhouden van een onafhankelijk bureau voor het adviseren inzake projecten, betrekking hebbende op ruimtelijke organisatie in het algemeen en stedebouw, stadsontwikkeling, verkeersordening, keuze van vestigingsplaats en ander marktgeografisch onderzoek in het bijzonder. Jokinen verwacht dat het zwaartepunt zal komen te liggen bij de ontwikkeling van grote winkel- en zakencentra (onder meer shopping centers naar Amerikaans model), een fenomeen dat het Europa van 1963 nog niet kent. Voor de vestigingsplaats van de nieuwe organisatie wordt aan Brussel gedacht, maar uiteindelijk lijkt het centraal

gelegen Driebergen en daar beschikbare kantoorruimte een goede plek. Vele namen voor de onderneming passeren de revue: Interplan, Jokinen en Partners, Terraplan, Instituut voor Ruimtelijke Organisatie, Trama-plan. Nog uitvoeriger zijn de discussies over de organisatievorm: de in Nederland voor de raadgevende adviespraktijk volstrekt verdachte N.V.-vorm, de commanditaire vennootschap, de maatschap of de stichting. Uiteindelijk gaat de voorkeur uit naar de stichtingsvorm en berichten daarover verschijnen in de krant. Er worden een stichtingsakte en een wervende prospectus opgesteld en er worden contacten gelegd ter werving van toekomstige medewerkers. Daaronder is ook ir. Leo Coffeng die inmiddels als wetenschappelijk ambtenaar verbonden is aan de wegenbouwkundige leerstoel van de Afdeling Weg- en Waterbouw van de TH Delft. Jokinen wil uitsluitend 'angry young men' uit de verschillende vakgebieden, maar weet ook dat "we need some gray hairs" en hij vindt indertijd twee 'angry old fellows' bereid om in het avontuur te stappen.

Jokinen's vertrek

Maar ondanks de gedegen voorbereiding komt het bureau niet van de grond. Jokinen's onconventionele aanpak vindt weinig ingang bij de gesettelde kaders, waardoor vooral de ambitieuze financiële basis niet kan worden gelegd. Ook rijzen er twijfels of er in Nederland (al) een 'rijpe' markt is voor deze integrale werkwijze en of de veronderstelde grote stroom van opdrachten wel tot stand zal komen.

Bron: Het Binnenhof, 2 mei 1963

Jokinen en Goudappel krijgen beheer Stichting Ruimtelijke Organisatie

(Van een onzer verslaggevers)

DELFT - De Amerikaanse master city-planner Jokinen, in Nederland vooral bekend van zijn plan voor de sanering van het Bezuidenhout te Den Haag, en ir. H. M. Goudappel, thans nog verbonden aan de sectie stedenbouwkundig onderzoek van de t.h. te Delft, zullen samen de leiding krijgen van de in oprichting zijnde „Stichting voor Ruimtelijke Organisatie”. Het bureau van deze stichting zal in Nederland worden gevestigd en in september met de werkzaamheden beginnen. Men zal zich bezig houden met sanering, stedenbouwkundige projecten, vestiging van industrieën en grote warenhuizen, terwijl ook adviezen zullen worden gegeven over de financiële opzet van de grote projecten. Het bureau is voor zover bekend het eerste ter wereld, dat zich op grote schaal met dit soort problemen zal gaan bezig houden.

Intussen ligt de gevestigde vakwereld op de loer, zowel uit achterdocht als vanwege de mogelijkheid tot het inpalmen van mogelijk lucratieve brokstukken van deze onderneming. Gevestigde raadgevende ingenieursbureaus beginnen alvast samenwerkingsverbanden met grote Amerikaanse consultants aan te kondigen, want je weet nooit! Eind 1963 besluit Jokinen het erbij te laten en weer terug te gaan naar de Verenigde Staten. Zijn vertrek op vrijdag 13 (!) december 1963 gaat nog gepaard met een reeks van interviews en publiciteit, en met veel goede raad

voor alle “kroideniers”. Leo Coffeng, die zich zeker mentaal al had losgeweekt van zijn TH-werk in de sterk traditionele opleiding Wegen, raadt hij aan om naar de Verenigde Staten te gaan om daar het verkeersvak te leren. Coffeng treedt inderdaad kort daarna in dienst van Barton-Aschmann Associates, een groot verkeersbureau in Chicago. Goudappel besluit om één en ander voorlopig maar wat kalmer aan te pakken en zich in TH-verband eerst te richten op de verdere ontwikkeling van het vakgebied, zowel waar het gaat om het onderzoek, als om de (steden)bouwkundige component. Later zal hij zeggen dat hij van (de episode) Jokinen ontzettend veel heeft geleerd, maar dat het accent daarbij valt op het weten hoe je zaken (in Nederland) *niet* moet aanpakken.

‘Bottom up’-benadering

Belangrijke lessen waren dat onder de Nederlandse verhoudingen niet moet worden uitgegaan van het ‘veroveren’ van een (veronderstelde) markt, maar dat er op verkeersgebied eerst een geheel nieuwe ‘markt’ van de grond af aan zou moeten worden opgebouwd. Daaruit kon dan de vraag, via een ‘bottom up’-benadering, op kleinschalige wijze ontstaan. Ook was het belangrijk om zich specialistisch op te stellen, zodat er geen vermenging met allerlei (belangen)sferen zou kunnen worden verondersteld. Ten slotte leek het geboden om “to behave like a kroidenier, but not to be one”, zoals Goudappel ooit aan Jokinen uitlegde. Marktvorming op het gebied van verkeer en vervoer was echter in de Nederlandse situatie

van 1963 geen duidelijke zaak. Er was een machtige Rijkswaterstaat en alle provincies hadden ‘waterstaten’, die met elkaar alles over het verkeer in dit land geacht werden te weten. De Nederlandse Spoorwegen hadden een absoluut (staats)monopolie en leefden nog uitsluitend in een ‘afbouw’-stemming. De drie grote steden achtten zich gedekt door de verkeersdeskundigheid in eigen huis, sterk gedomineerd door de politie die immers de zaak draaiende hield. Maar een middelgrote stad als Utrecht moest rond 1958 een beroep doen op de Duitse verkeersadviseur prof. Feuchtinger en wat later werd deze ook door de gemeente Amersfoort ingeschakeld. De HTM en later ook de gemeente Den Haag richtten zich in 1960 op de in Zürich gevestigde Duitse deskundige Kurt Leibbrand, maar dit liep mis.

Zwart gat

De kleinere steden en gemeenten hadden eigenlijk alleen verkeersproblemen door het doorgaande verkeer. Vooral buiten de Randstad liepen vele rijkswegen nog door de hoofd-winkelstraten van de binnenstad. Als daar wat aan gedaan moest worden, behandelde Rijkswaterstaat dat wel, niet in het minst om zijn belangen veilig te stellen. De stedelijke verkeersaanpak was hier te lande een zwart gat.

Goudappel komt tot de overtuiging dat zijn toekomstig werkgebied zich vooral op de problematiek van de middelgrote en kleinere steden zal gaan richten. Om aan een uit die hoek te verwachten vraag te kunnen voldoen, maakt hij in november 1963 per advertentie bekend dat te Delft gevestigd is het ‘Advies-

bureau voor Verkeersonderzoek en Verkeersplanning ir. H.M. Goudappel c.i.', kortweg AVV. Een lange naam om duidelijk aan te geven wat het werkveld was en misschien ook om te laten merken dat het niet om een verkapt 'Bureau Jokinen' ging.

Hautain

Door die geleidelijke start is aan het bureau eigenlijk geen precieze oprichtingsdatum te verbinden. Er waren geen aktes en er werden geen financiële transacties afgesloten. Een oriënterend verzoek aan de plaatselijke filiaalhouder van de (toenmalige) Amsterdamse Bank in Delft om een financieringsruimte van vijfduizend gulden werd hautain van de hand gewezen; wat dacht een ambtenaartje van de TH (met een 'vaste baan') wel! Zo lag dat toen nog!

De verwachting dat de markt zich het eerst zou ontwikkelen in de sfeer van de gemeenten stond niet in de weg dat in januari 1964 in samenwerking met het Nederlands Economisch Instituut (prof. dr. L.H. Klaassen) een wervende prospectus wordt uitgebracht over de mogelijkheid van een integrale verkeersstudie voor geheel Nederland, dat wil zeggen voor een nationaal wegenplan. De prospectus wordt zowel gezonden aan de rijksinstanties als aan mogelijke particuliere belangstellenden, c.q. financiers, maar zonder enige respons.

Op de TH begint Goudappel met intensieve studies naar de recente ontwikkelingen op het vakgebied in het buitenland. De nadruk valt daarbij op de Verenigde Staten, vooral waar het onderzoek betreft, en op Groot-Brittannië als het gaat om het verkeers-



adviesbureau voor verkeersonderzoek en verkeersplanning

ir. h. m. goudappel c.i.

- stedelijke en interlokale verkeersplannen
– wegverkeer en openbaar vervoer –
- uitvoering van verkeersonderzoekingen
- verkeersstudies en -analyses
- detailstudies voor plaatselijke verbeteringen
en verkeersregelingen
- parkeerstudies

delft - sint olofslaan 3
tel. 01730 21677

technisch ontwerp en de 'Traffic Architecture'. In Groot-Brittannië is het fameuze Buchanan-rapport 'Traffic in Towns' in de maak.

Origin and Destination Studies

Er ontstaan vele buitenlandse contacten bij regelmatige studiebezoeken in vooral Engeland en Duitsland. Op de TH Aken (Duitsland) hebben medewerkers van Prof. J.W. Korte (Dr. Ing. P. Mäcke en Dipl.-Ing. D. Hölsken) ook het plan opgevat om een adviesbureau te beginnen en daarover vinden vruchtbare uitwisselingen plaats, die uitmonden in afspraken voor toekomstige samenwerking. In juni 1964 zal dit onder meer tot uitdrukking komen in een studiemiddag die door het AVV in het Jaarbeursrestaurant te Utrecht wordt georganiseerd. Om de bruikbaarheid van de al ver ontwikkelde Amerikaanse 'Origin and Destination Studies' via huis- en wegenquêtes voor Nederland te testen, wordt een pilotstudie opgezet, waarbij het totale verkeersgedrag van de bevolking van een stadswijk in kaart wordt gebracht. In de Bomenwijk in Delft worden zowel tellingen als enquête-

„Meneer, ik moet naar het postkantoor”...

Vandaag verkeers enquête in Bomenwijk begonnen

*Ir. Goudappel telde
vannacht 139 buiten
geparkeerde auto's*

vormen uitgetoet. Ook de daarbij noodzakelijke omvangrijke dataverwerking is punt van aandacht, met duizenden ponskaarten en nog primitieve IBM-administratiemachines.

Uit de Verenigde Staten komen berichten over de grote verkeersstudies voor Detroit en Chicago en het gebruik daarbij van wonderapparaten, die in het geheim waren ontwikkeld voor militaire doeleinden in de Tweede Wereldoorlog: computers! Het wiskundig hart van Goudappel begint weer te kloppen en inderdaad: op de Delftse TH hebben wiskundigen al een dergelijk apparaat weten te bouwen. Het wordt ZEBRA genoemd: Zeer Eenvoudige Binaire Reken-Automaat; een zaal vol met radiolampen en transistors, supergevoelig voor temperatuur en vocht. Iedere handeling moet zelf worden geprogrammeerd in een specifieke taal; Goudappel maakt zich de beginselen van het programmeren in ALGOL-taal eigen.

Cootje van der Wal



Deskundigheid

Goudappel gaat vanuit de TH colleges geven voor postacademiale leergangen en houdt voordrachten voor vele organisaties en onder meer de Verkeerstechnische Leergangen van de ANWB. Zijn regelmatig verschijnen op de slechts twee televisiezenders, onder meer met documentaires over stedelijke verkeersproblematiek en over nieuwe steden, vestigt de indruk dat er in Nederland ook enige deskundigheid rondloopt. Dit leidt tot verzoeken om advisering, zoals in januari 1964 van de zijde van de gemeente Apeldoorn, waar ook juist overwogen werd om Duitse deskundigheid in te schakelen bij de verkeersproblemen waar de gemeente mee te kampen had. Want ook in Apeldoorn gaat nog al het interlokale verkeer door de stad.

Het verzoek van de gemeente Apeldoorn leidt vrij snel tot een opdracht voor het ontwerp van enkele grote kruispuntreconstructies, maar ook tot het houden van verkeersonderzoek. Op dat moment heeft het AVV nog geen medewerkers. Het advieswerk doet Goudappel nog naast zijn werk aan de TH, binnen de geschapen 'eigen ruimte' en 's nachts. Zelfs is er nog één van zijn woningontwerpen in uitvoering!

Joop Perlot begint in zijn vrije tijd, letterlijk, te tekenen voor alle aanvullende werkzaamheden. Al snel komt daar een wat oudere dame bij, Cootje van der Wal, voor de telefoon en het administratieve werk. Echtgenote Leny Goudappel-Van Boven vangt op onmisbare wijze alles op wat er verder gedaan moet worden: van schoonhouden en koffiezetten tot administratie, boekhouding, receptie, telefoon

en secretariaat. Haar vroegere werkkring als secretaresse op de afdeling Vliegtuigbouw van de TH Delft komt haar daarbij zeer wel van pas. De twee nog kleine kinderen zullen in de daaropvolgende jaren opgroeien tussen de tekentafels en bureaus die in toenemende mate over het gehele huis verspreid raken.

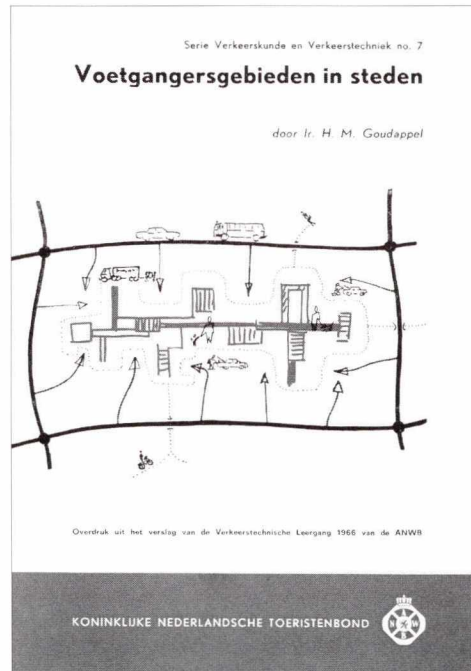
ANWB

Een stimulerende factor was voor Goudappel in deze eerste fase ook het moeizaam verkregen vertrouwen van de ANWB. Binnen de ANWB was eind jaren vijftig met vooruitziende blik een verkeersafdeling opgericht onder leiding van ir. C.A. Kuysten. Deze afdeling begon met de uitgave van het blad Verkeerstechniek en het organiseren van Verkeerstechnische Leergangen. Beide richtten zich vooral op de gemeentelijke verkeersproblematiek, hetgeen een pioniersdaad genoemd kon worden. Kuysten was als vertegenwoordiger van een toch wel wat regenteske organisatie heel voorzichtig en moest niet veel hebben van controversiële opstellingen. In toenemende mate kon Goudappel de resultaten van zijn studies publiceren in Verkeerstechniek en spreken op leergangen. Ook aan de latere reeks van voorlichtende ANWB-publicaties over vooral gemeentelijke verkeersplanning kon hij verschillende richtinggevende verhandelingen bijdragen, zoals die over Voetgangersgebieden in Steden.

Rond de jaarwisseling 1963/1964 is er een AVV, er komen opdrachten aan, maar er zijn nog geen vaste medewerkers!



Leny Goudappel gaat met de koffie rond



2 De pioniersjaren (1964-1968)

“Nederland staat aan het begin van een periode van verkeersordening op grote schaal.”

Henk Goudappel, 1963

De jaren 1964-1968 zouden we de pioniersjaren kunnen noemen. Dit geldt niet alleen voor het bureau. Ook het vakgebied van de verkeersordening zelf staat nog in de kinderschoenen en moet zich ontworstelen aan de eenzijdig technische inslag die de verkeerskunde en de verkeerstechniek tekenden. De pionierstijd wordt gekenmerkt door drie bewegingen: groeiende aandacht voor de omgeving (met name voor de binnensteden), de opkomst van de integrale verkeers- en vervoersstudies en, als markante omslag in het nationale beleid, de verschijning van de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening. Deze nota zet in 1966 op vernieuwende wijze een flink aantal aandachtspunten -in het bijzonder ook op het gebied van het verkeer en (openbaar) vervoer- op de agenda. Het prille AVV verkeert in een goede uitgangspositie: het levert een belangrijk aandeel in de vakontwikkeling en de marktforming, er dient zich volop werk aan en vergelijkbare concurrenten zijn er eigenlijk niet.

Goudappel en The Beatles

Eind 1963 'bestaat' het AVV weliswaar, maar Goudappel ontplooit zijn activiteiten aanvangelijk vooral in het kader van zijn TH-werk.

Naast het nog beperkte advieswerk voor zijn eigen bureau, produceert hij een stroom van studierapporten, verhandelingen en publicaties over de grondslagen van de verkeersordening. Dit bestrijkt een zeer breed terrein en betreft zowel fundamenteel als praktisch gericht onderzoek, maatschappelijke aspecten (mobiliteit), vormgeving en planning. Het merendeel van de onderwerpen komt voort uit concrete vragen, uitnodigingen tot voordrachten, preadviezen en (post)academische leergangen. Er is in deze periode bijna geen landelijke bijeenkomst over verkeer denkbaar of Goudappel houdt daar een voordracht. De bondsvoorzitter van de ANWB, ir. F.H. van der Linde van Sprankhuizen, leidt de ANWB-Verkeersleergang in 1966 in met de treffende uitspraak: “Wat een tienerfeest is zonder The Beatles en Oudjaar zonder Wim Kan, is een Verkeersleergang zonder Goudappel”.

Een sterke groei van de welvaart en een daarbijbehorende mentaliteitsverandering heeft sinds 1960 een explosieve groei van het autoverkeer te zien gegeven. De problemen die daarmee samenhangen -het toenemen van verkeerscongesties, het verval van de stedelijke ruimte, de snel stijgende onveiligheid en de

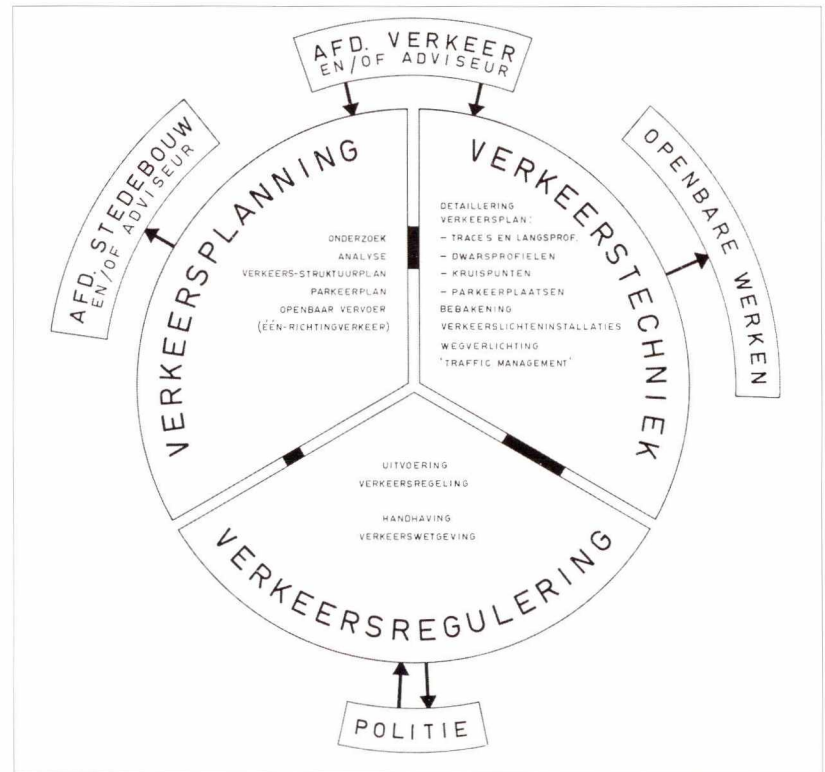
hinder door stank en lawaai- zijn evenzovele bedreigingen die manifest worden en om maatregelen vragen. Maar hoe? Het is in Nederland de hoogste tijd voor een wetenschappelijk gefundeerde verkeers- ordening, maar ook in wetenschappelijke kringen bestaat er nog maar weinig belang- stelling voor het jonge vakgebied. De architec- tonisch georiënteerde stedenbouwers voelen zich aan twee kanten bedreigd in hun werk: door de (veronderstelde) verkeerstechneuten en door de sociale wetenschappers, die hen steeds meer lastigvallen met 'maatschappelijk relevante' onderzoeksresultaten.

Regelmatig laakt Goudappel de passieve houding van de academische wereld. "Over het algemeen bestaat in Nederland niet het flauwste idee waartoe een wetenschappelijke benadering van het verkeer wel in staat is. In verschillende Europese landen en steden is de uitvoering van wegen ondenkbaar zonder een analyse en berekening van de verkeersfunctie. Bij ons is het tegenovergestelde nog steeds het geval", zegt hij in 1963 in een interview met de Delftse Courant.

In het buitenland gaat de wetenschappelijke bestudering van het verkeer intussen met sprongen vooruit. Om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen in het vakgebied breidt Goudappel zijn al intensieve contacten met fameuze wetenschappers en instituten in de Verenigde Staten, Duitsland en Groot- Britannië verder uit. De Vereniging 'Het Nederlands Wegencongres' stelt Goudappel in de gelegenheid om in 1964 een oriënterings- en studiereis te maken door

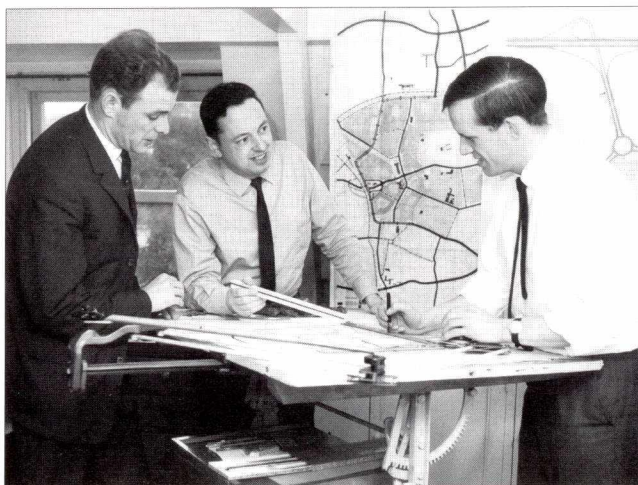
de Verenigde Staten. Zes weken trekt hij van west naar oost en v.v. door Amerika en ont- moet nagenoeg alle spraakmakende onder- zoekers en planners op het gebied van het verkeer en vervoer, hetgeen tot verscheidene blijvende contacten leidt. De gelegde contac- ten leiden ertoe dat Goudappel als 'member' wordt opgenomen in het Amerikaanse 'Institute of Transportation Engineers', de officiële erkenning in de Verenigde Staten.

Organisatiestructuur voor verkeersordering in de gemeente (1965)



Voor de 7e Nationale Verkeerstechnische Leergang van de ANWB houdt Goudappel een voordracht over 'Verkeersplanning in middelgrote en kleine steden'. De ANWB publiceert deze voordracht en verspreidt deze op ruime schaal. De voorbereiding gaat gepaard met een enquête onder 82 gemeenten over de wijze waarop zij de verkeersproblemen aanpakken. Het resultaat wordt in de loop van 1965 in het tijdschrift 'de Nederlandse Gemeente' gepubliceerd en becommentarieerd. Daarbij stelt Goudappel een drievoudige 'organisatiestructuur voor de verkeersordening in de gemeente' voor, mede om een duidelijke externe advisering te kunnen inpassen. Een voordracht voor het Wegencongres 1965 over 'Stedelijke verkeersplanning; achtergronden en doelstellingen' rondt deze drieslag af.

Bas de Koning, Henk Goudappel en Joop Perlot



Een bevriende collega vraagt Goudappel of met al deze informatie de 'geheimen' van het vak niet al te zeer op straat liggen: "Je ondergraaft je (en mijn!) positie als deskundige. Moeten we de zaak niet gesloten houden?". Goudappel antwoordt dat deze (nieuwe) informatie naar mensen uit het vakgebied weinig zin heeft; ze doen er toch niets mee, omdat het gevestigde kaders dreigt te doorbreken. Maar het schudt wel bestuurders en burgers wakker en die zullen daar de conclusie uit trekken dat er wat gedaan moet worden. Dat doen ze dan echt niet zelf!

De eerste stroom opdrachten

Met deze publicaties blijkt inderdaad de basis voor een 'markt' te zijn gelegd. Weliswaar niet onverwacht, maar toch nog vrij plotseling begint er een stroom van verzoeken om advies op gang te komen, grotendeels vanuit de gemeentelijke hoek.

De adviespraktijk begint serieuze vormen aan te nemen. De hoeveelheid werk neemt een dusdanige omvang aan dat Joop Perlot per 1 juni 1964 fulltime voor het bureau kan gaan werken. Daarnaast doet Goudappel regelmatig een beroep op deels door hemzelf opgeleide studenten die op afroepbasis bijspringen bij onderzoeksvoorbereiding en -uitvoering. Onder hen zijn Bas de Koning en Erik Kanter. Vanaf medio 1964 begint het bureau gestaag te groeien. Binnen een jaar worden er maar liefst negen mensen aangenomen. Ir. Bas de Koning begint zijn werk in november 1964 als eerste academicus van het AVV.

Personeelsadvertenties zijn niet nodig; er zijn veel belangstellenden voor werk in het nieuwe

vakgebied, maar de voorkeur gaat uit naar medewerkers die een stuk buitenlandse ervaring kunnen meebrengen. Dit lukt vooral op HTS-niveau en medepioniers als Thea Zoete (Zweden) en Theo Mensink (Verenigde Staten) komen terug op vaderlandse bodem. Opvallend is dat de ir.-medewerkers van de eerste jaren weliswaar als 'jong'-afgestudeerden binnenkomen, maar allen een HTS-vooropleiding hebben genoten. Ze zijn daardoor wat ouder en hebben meestal al praktijkervaring.

Voor een verkeersplanoloog, zegt Goudappel, is een „merkwaardige mengeling” nodig. „Je moet voor 'n kwart stedenbouwer zijn, voor een kwart sociaal-econoom, je moet voor een kwart technische know-how hebben en je moet minstens ook nog voor een kwart geschrift zijn en dat zijn we hier allemaal op het bureau.”

De opdrachten blijven komen. Aanvankelijk is een nieuwe opdracht aanleiding voor een etentje met alle medewerkers bij de Chinees. Als dit bijna de dagelijkse warme maaltijd dreigt te vervangen, moet deze goede gewoonte worden afgeschaft. Als chef de bureau bewaakt Perlot de interne afhandeling van alle opdrachten en voert grotendeels de administratie daarvoor, terwijl Leny Goudappel typt, de boekhouding en de personeelsadministratie op poten zet en verder alles blijft doen "wat er gedaan moet worden". Het belang van werk en inzet van Leny en Joop in deze pioniersjaren laat zich nauwelijks

overschatten; met hart en ziel zetten zij zich in voor het jonge bureau en dat zullen ze nog vele jaren blijven doen. Als Goudappel eens tegen een klant zegt dat hij collega Coffeng zal vragen een bepaald advies uit te werken, reageert deze verbaasd: "Oh, ik dacht dat uw vrouw zo heette, want die krijgen we altijd aan de telefoon".

Goudappel bouwt nu zijn werk aan de TH geleidelijk af, maar zal pas begin 1966 volledig stoppen, omdat de verbinding met onderwijs en onderzoek hem na aan het hart ligt. Een teleurstelling, maar ook een stimulans, is dat op de sectie Stedenbouwkundig Onderzoek van de TH de grens bereikt lijkt van wat aan onderzoek gedaan kan worden. Voor de overstap naar en de financiering van grootschalige verkeersstudies 'Amerikaanse stijl', met inschakeling van computers, is weinig support. Goudappel trekt de conclusie dat de voortgang van dat deel van het vak, ook waar het de 'fundamentele' aspecten betreft, in het eigen bureau zullen moeten worden ingepast.

In 1965 schrijft hij 'tussendoor' samen met Perlot het boek 'Verkeer en Stad', als praktische inleiding over de verkeersproblematiek in kleine en middelgrote gemeenten. Het boek is zowel bedoeld als vorming voor gemeentelijke functionarissen en raadsleden (de 'markt') als voor het onderwijs op HBO-niveau. Het boek wordt opgedragen aan David Jokinen "die, hoewel door velen niet begrepen, tijdens zijn verblijf in Nederland er veel toe bijdroeg, dat Nederland zich bewust werd van het verkeersprobleem in de steden". Het boek geldt jaren-



Arie Durand, Leny Goudappel, Erik Kanter, Joop Perlot en 'bureauhond' Robbie

De verkeersdeskundige

“De vraagstukken van de verkeersordening hebben een karakter en een omvang gekregen, die een specialistische behandeling nodig maken. Degene die de verkeersplanning of de verkeerstechniek als vak heeft, wordt nog vaak aangeduid met de term *verkeersingenieur*. Deze vertaling van het Engelse *traffic engineer* is echter minder juist, omdat in ons spraakgebruik het ingenieur-zijn gebonden is aan een bepaalde opleiding. Het Engelse spraakgebruik bedoelt met deze algemene benaming echter allen die bij het vakgebied van de verkeersordening zijn betrokken. Overigens moet worden opgemerkt dat in de Engelssprekende landen meer en meer de aanduiding *transportation engineer* wordt gebruikt. Dit om de totaliteit van de vervoersproblematiek ook in de vakbenaming tot uitdrukking te laten komen. Het verdient aanbeveling om in plaats van *verkeersingenieur*, de beoefenaar van de verkeersordening aan te duiden als *verkeers(des)kundige*.”

Bron: Verkeer en stad (1965), ir. H.M. Goudappel c.i. en J.A. Perlot.

Tijdens een feestje in de Verenigde Staten doet Goudappel Coffeng het aanbod partner te worden van zijn bureau



lang als standaardwerk op verkeerskundig gebied en wordt op HTS-en en vooral ook op de in 1972 opgerichte Verkeersacademie in Tilburg nog jarenlang als lesmateriaal gebruikt. Als de uitgever na enkele jaren een herdruk voorstelt, achten de auteurs de situatie met betrekking tot de verkeers- en vervoersplanning in ons land zo veranderd dat er een nieuw en uitgebreider boek zou moeten worden geschreven. De tijd daarvoor ontbrak echter ten enenmale. Wel blijft Goudappel nog jarenlang lessen Verkeers-kunde geven aan de HTS Utrecht en schrijft hij lessen voor de PBNA-leergang, die onder leiding van prof. Cuperus werd opgezet.

Studiereizen

Van het reisbureau Lissone-Lindeman en de KLM krijgt Goudappel het verzoek om het programma op te stellen voor een studiereis voor vakgenoten naar de Verenigde Staten en vervolgens deze reis ook te begeleiden. Deze reizen vinden in 1966 en 1967 daadwerkelijk plaats en blijken een sterk wervende functie voor het bureau te hebben: een flink deel van de deelnemers komt uit de klantenkring en de overigen zijn potentiële nieuwe opdrachtgevers en stedenbouwkundige collega's, waarmee goede banden worden gesmeed. Ook medewerkers van het AVV (Perlot, Durand) maken deel uit van het reisgezelschap.

De eerste studiereis is in het voorjaar van 1966. Onderdeel van het programma is een bezoek aan Jokinen en Coffeng in Detroit. Coffeng werkt dan alweer een paar jaar bij Barton-Aschmann Associates, waar hij zich vooral bezighoudt met de planning van winkelcentra, stadsreconstructies en onderzoek naar vestigingsplaatsen voor grote verkeers-aantrekkende objecten. Journalist Koos de Gast, die de studiereis meemaakt voor de (alle) regionale dagbladen in Nederland, schrijft over deze reis een reeks van twaalf 'Verkeers-verkenningen in Amerika', waarvan ook interviews met Jokinen en Coffeng deel uitmaken.

Goudappel, die serieus op zoek is naar een verbreding van de 'adviestop' van het bureau, doet Coffeng bij deze ontmoeting het aanbod om partner te worden. Coffeng denkt weliswaar positief over een terugkeer naar Neder-

Geen aanmoediging

WAAROM ging Coffeng weg?

Hij formuleert zijn antwoord voorzichtig, wil beslist niet tegen schenen schoppen. Hij rebelleert niet, heeft integendeel begrip voor de situatie, zoals hij die in ons land achterliet. Anderen blijven mokken, hij trok zijn conclusies en ging weg:

— In Nederland bestaat nog zo weinig kennis over het verkeer. En wil je toch in de verkeerswetenschap je weg zoeken, dan ondervind je weinig aanmoediging, integendeel, eerder remming. Men handhaaft zijn autoriteit. Verklaar-



● Leo Coffeng, jong, maar in Chicago in een zelfstandige, verantwoordelijke functie.

baar en onlogisch, maar voor jongeren geeft dat een hele strijd. En je bereikt niet wat je zou willen.

JUIST door het begrip, dat Coffeng voor de situatie heeft, neemt hij zijn stappen voorzichtig en geleidelijk. Ook Amerika heeft in de steden zijn gevestigde autoriteit, die moeilijk iets loslaat. „Doe niet autoritair en zeg niet „zo moet het”, vindt Coffeng. Noem geen namen, jaag de mensen niet tegen je in het harnas. Doe rustig aan, wek geen weerstanden op, maar buig kennis en inzicht om in de richting die nodig is. Zorg dat de mensen zelf hun beslissingen kunnen nemen. In veel gevallen is de kennis in de gemeente zelf aanwezig. Het komt er vaak doordat teveel mensen er mee te maken hebben, en daaruit voortkomende prestigeoverwegingen, niet uit. Zulke plaatsen hebben een man van buiten nodig om de dingen op een rijtje te zetten en in de veelheid van problemen orde te scheppen. Dat geeft vaak stormachtige vergaderingen, maar we praten net zolang tot we er uit zijn. Je probeert altijd tot een vergelijk te komen. We zijn als de dood voor rapporten, waarin niet meer gekeken wordt.

In Amerika bestaat een hausse in de verkeersplanning nu alle gemeenten boven de 50.000 inwoners een plan moeten hebben.

— Nederland loopt een eind achter in de verkeersplanning, aldus Leo Coffeng. Niet alleen technisch valt dat op. Vooral organisatorisch zal er veel moeten verbeteren. We zitten te vast in de traditie.

Bron: 'Verkeersverkenningen in Amerika', aflevering 11, 15 juni 1966

Reisgezelschap eerste studiereis
Verenigde Staten (1966)



land, maar zou zich liever (eerst) als medewerker aan het AVV verbinden. Na enige overreding en correspondentie besluit hij toch op het voorstel in te gaan. Eind 1966 komt hij met zijn vrouw terug in Nederland. De reis van Goudappel door de Verenigde Staten is weer goed voor een televisie-optreden. Het interview concentreert zich in dit geval rond de vraag of Nederland de verkeersproblematiek niet moet oplossen door de aanleg van tolwegen, mede om zo geld vrij te maken voor de nijpende problemen in de steden, een tot dan toe zowel politiek als bestuurlijk onbespreekbare zaak. Reeds de volgende dag wordt Goudappel benaderd door een Nederlandse vertegenwoordiger van een Arabisch sjeikdom, om hem te interesseren voor de opzet van een 'Turnpike Authority'; daarvoor is per direct een krediet van 100 miljoen U.S. dollar beschikbaar... Goudappel besluit om het toch maar bij zijn kleinschalige markt te houden en speelt de suggestie door naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Vaste adviseursrelaties

In navolging van de gebruikelijke stedenbouwkundige adviespraktijk krijgen de meeste adviesrelaties een min of meer permanent karakter. Dat betekent dat de adviseur bijvoorbeeld tweewekelijks tot maandelijks op een vast tijdstip werkt, meestal in werkgroepverband met de stedenbouwkundig adviseur. Dit geeft uiteraard een stevige basis voor adviseur en bureau, maar de agenda raakt snel vol met permanente afspraken, zeker als men zoals in het begin de adviseur bij voorkeur in persoon aanspreekt.

Naast het 'gewone' verkeerskundige werk en het op gang komende onderzoek zijn de centrale thema's waaraan het bureau werkt: binnenstadsreconstructies, voetgangersgebieden, eenrichtingsverkeerstelsels. Bijzondere aandacht hebben ook de 'New Town'-achtige ontwikkelingen in Nederland; in de loop van de jaren wordt onder andere gewerkt aan Nieuwegein, Oostermeent (Gooi), Capelle aan den IJssel, Emmen, Drachten, Veldhoven, Nuenen, Zoetermeer en Almere.

De ontwikkeling van voetgangersdomeinen in stadscentra krijgt bijzondere aandacht in een aantal Nederlandse (ANWB-reeks) en buitenlandse publicaties van Goudappel. Deze beweging, reeds in de jaren '40 ingezet in de zwaar gebombardeerde steden in Nederland (Lijnbaan Rotterdam) en Engeland (Coventry), neemt een grote vlucht in de wederopbouw van de Duitse steden. Nu gaat het erom de binnensteden te redden van de zegeningen van de vrede!

Een andere erfenis van het denken van de jaren '50 is de zogenaamde 'injectienaaldtheorie', die in die periode door enkele (Nederlandse) stedenbouwkundigen werd gehuldigd. Voor de ontwikkeling van de stadscentra zou het nodig zijn om een maximale toegankelijkheid voor auto's te forceren. Doorbraken en het dempen van grachten waren daarvoor de aangewezen middelen. In vele commentaren weert Goudappel zich heftig tegen deze opvatting. Niet in het minst omdat de uitvoering van de eerste grote projecten die een gevolg waren van deze planninggedachte (spoorwegtunnel Almelo, Sint Sebastiaansbrug Delft, Kasteeltraverse

Helmond) de binnenstad opzadelen met onverwerkbare hoeveelheden autoverkeer. Een boeiende opgave om op te lossen, maar een waarschuwing voor herhaling. Voor de uitvoering van het Plan Hoog-Catharijne tussen station en binnenstad van Utrecht heeft de gemeente zich contractueel gebonden aan de demping van de Catharijnesingel. Het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht roept een studiegcommissie in het leven om dit heilloze plan (alsnog) te verhinderen. Goudappel maakt deel uit van deze commissie, die inderdaad tegen deze demping adviseert. Maar ook hier een kleine reprise van de Haagse Bezuidenhout-affaire: Rijk en gemeente zetten door! Anno 1999, als deze regels worden geschreven, worden de Catharijnesingel en aansluitende waterlopen door de gemeente voor zeer vele miljoenen, ongetwijfeld met rijksbijdragen, weer in ere hersteld. Het ontwerp en de realisering van eenrichtingsverkeer in verschillende binnensteden (onder meer Den Bosch, Deventer en Hilversum) houdt de gemoederen bezig. Het zijn vaak operaties die in hun geheel van de ene dag op de andere moeten worden uitgevoerd. In Hilversum met zijn warrige stratenet krijgt dat zelfs de naam "de Nacht van Goudappel."

Integrale verkeers- en vervoersstudies

Kenmerkend voor de pioniersperiode is dat fundamentele kengetallen voor het nieuwe vakgebied eigenlijk ontbreken. Wat doet men in het verkeer, waar, wanneer en hoe? Kortom, het gaat om gedragsinformatie. De gegevens hiervoor moeten komen uit grootschalige en vrij kostbare 'veldstudies'. Met het Bomenwijk-

De Nacht van Goudappel

Zoals de politiek haar 'nachten' kent (Schmelzer, Wiegel) en de T.T. de Nacht van Assen, zo kent Hilversum de Nacht van Goudappel.

Op zondagavond 29 september 1968 valt de duisternis over Hilversum, dat wordt geteisterd door steeds meer vastlopend verkeer in het warrige stratenpatroon van de 'organisch gegroeide nederzetting'. Morgen zal de dag aanbreken in een stad met eenrichtingsverkeer. Voorlopig is er maar één die erin gelooft en dat is de ontwerper: Henk Goudappel. Ieder ander houdt zijn hart vast. Het theoretisch concept van drie rondgaande 'wielen' op de (drie) hokken van het kerngebied klopt als een bus, maar zal het wel werken? Naarmate de fatale datum nadert, dekken gemeentebestuur en politie zich steeds meer in tegen een mogelijk fiasco. Vooral hoofdinspecteur Draisma van de politie heeft (zijn) slapeloze 'nachten'. Als in den lande zeer gerespecteerd verkeerspolitieaanman en pleitbezorger van het in Hilversum residerende Veilig Verkeer Nederland kan hij bij een eventuele mislukking een forse deuk oplopen!

Weken van tevoren wordt in de kranten geschreven over de komende Nacht van Goudappel. In de laatste dagen voor de operatie wordt het centrale plein, De Brink, zelfs voorzien van een nieuw provisorisch naambord: Goudappelplein.

Goudappel zit zelf nog rustig in Engeland als zijn 'nacht' aanbreekt. Als hij maandagavond op Schiphol komt, belt hij om zeven uur naar de heer Draisma om te horen hoe het de eerste dag is verlopen. Deze antwoordt dat het wel erg zoeken is geweest voor de automobilisten en dat het (nog) erg stroef loopt, waarop Goudappel vraagt of op dat ogenblik de hele kern nog vol al of niet toeterende auto's staat... "Nee, dat is niet het geval, alles is heel rustig", antwoordt Draisma. "Dan is er niks aan de hand", zegt Goudappel en aanvaardt de tocht naar huis.

Enkele weken later wordt in de krant niet meer gerept over (de Nacht van) Goudappel. Nu heet het: "het succesvolle eenrichtingsverkeersplan van de gemeente Hilversum....".

onderzoek in Delft had Goudappel daartoe al een kleine aanzet gegeven.

De eerste van de AVV-studies op dit terrein vindt merkwaardig genoeg niet plaats in een bepaalde gemeente, maar voor het Plassenschap Loosdrecht. In juli 1964 voert het bureau een groot verkeers- en gedragsonderzoek uit in het recreatiegebied van de Loosdrechtse Plassen. Er worden duizenden recreanten geënquêteerd, die op de meest vreemde plaatsen moeten worden opgespoord. Op dit punt moet zeker ook gewag gemaakt worden van de pioniersdaden van opdrachtgevers, die het door hun initiatieven mogelijk maakten dat de Nederlandse wereld van de verkeersordening de beschikking kreeg over algemeen bruikbare databestanden.

In de latere jaren komen echter vrij snel ook de grootschalige, 'integrale verkeers- en vervoersstudies' vooral voor stedengroepen (agglomeraties) in zwang. De studies zijn groot van opzet en nemen meestal een paar jaar in beslag. De uitvoering van het veldwerk eist in korte tijd de inschakeling van soms honderden enquêteurs en tellers, met alle overleg, administratie en instructie die daarvoor nodig zijn. Deze integrale verkeers- en vervoersstudies hebben de pretentie een voorspellende waarde te leveren op lange termijn (twintig à dertig jaar!). Binnen het bureau nemen deze studies een steeds belangrijkere plaats in, zeker waar het het 'volume' betreft.



De anekdote van ...

Leny Goudappel

Leny Goudappel heeft vanaf het eerste uur de secretariële en administratieve zaken van het bureau behartigd. Op 1 oktober 1976 nam zij afscheid van het bureau.

"In 1964 hield het AVV een groot verkeersonderzoek in het recreatiegebied van de Loosdrechtse Plassen. Op het enquêteformulier moesten de geënquêteerden onder meer aankruisen waar zij zouden overnachten. Helaas was er niet aan gedacht dat er ook mensen op hun boot sliepen. In allerijl moest dus het woord "boot" worden toegevoegd aan de overnachtingsmogelijkheden op de al gedrukte formulieren. Bij de Delftse Courant hebben we toen een aantal piepkleine loodstempeltjes met het woord "boot" laten maken. Vervolgens werd iedereen die beschikbaar was aan het 'boot-en' gezet om de duizenden enquêteformulieren op tijd klaar te krijgen. Met de inzet van familie, vrienden en bekenden uit Delft hebben we die klus in de nachtelijke uren weten te klaren."

Van Delft naar Deventer

Inmiddels opereert het AVV al ruim twee jaar vanuit Delft. De meeste opdrachtgevers bevinden zich echter in het noorden en oosten des lands. Goudappel brengt een bijna volledige 40-urige werkweek in de trein en in de auto door, op weg naar werkbijeenkomsten en andere besprekingen. Om op toekomstige ontwikkelingen te kunnen inspelen, begint hij een opleiding tot (sport)vlieger. Immers, het bureau is ook betrokken bij de planning van 'airstrips' zoals voor Emmen en Drachten. Maar er moet toch snel worden uitgekeken naar een meer centraal 'in de markt' gelegen vestigingsplaats. Zeker ook als je anderen adviseert over optimale vestigingsplaatsen!

Aanvankelijk wordt er gedacht aan Amersfoort of Apeldoorn. Maar het wordt Deventer. Tot veler verbazing, want Deventer zat uitgerekend rond 1965 diep in de problemen. Als eerste werd de stad geteisterd door een reeks bedrijfs-sluitingen in de sectoren textiel (Ankersmit), metaal (Davo) en chemie (Noury en Van der Lande). Het imago van de stad was op een nulpunt. Als adviseur werkend aan het Dubbelstadsplan en aan de binnenstad was Goudappel echter ook onder de indruk van de potenties van deze stad. De verkeersligging was optimaal: naar vier richtingen goede spoorverbindingen en over afzienbare tijd ook via de autosnelwegen.

Op dat moment was er echter van de E8 (nu de A1/E30) naar het westen en de A50 (noord-zuid) nog niets te bekennen, maar dat kon toch niet lang meer duren.



Parkweg 4 in Deventer anno 1966

Deventer bleek inderdaad slechts 'voorloper' te zijn van de snel volgende nationale sluitingsgolf van industrieën die de aanstormende vernieuwing van het productieapparaat niet meer aankonden. Deventer kwam er snel weer bovenop en werd zelfs binnen enige jaren 'adviesstad' van nationaal karakter. Het bureau heeft daaraan misschien zijn steentje mogen bijdragen. Het is mede aan de grote inzet en het enthousiasme van de toenmalige directeur van Openbare Werken van Deventer, ir. G.A.M. van Maastrigt, te danken dat de vestiging in Deventer zowel qua bureaulocatie als wat de huisvesting voor de medewerkers betrof, tot stand kwam en voorspoedig verliep. Hij bemiddelde bij de aankoop van de kapitale

Parkweg 4 wordt feestelijk in gebruik genomen



villa van de familie Van der Lande aan de Parkweg 4, in een prachtige omgeving dicht bij het station. Ook zorgde hij ervoor dat er voldoende woonruimte was voor de medewerkers en hun gezinnen; zij konden kiezen uit de nieuwe flats in de in aanbouw zijnde Rivierenwijk. Voor lieden uit het 'westen' een ongekende luxe. Maar toch moesten die 'westerlingen' van het Delftse bureau nog wel even over de streep worden getrokken. Van enkele administratieve medewerkers was al duidelijk dat zij de sprong niet zouden (kunnen) meemaken. Een excursie per bus naar Deventer op een zomerse zaterdag overtuigt de meeste medewerkers echter van de mogelijkheden voor het bureau en hun eigen huisvesting in de oude Hanzestad. Op 1 juli 1966 verplaatst het bureau zijn activiteiten van de Olofslaan in Delft naar de Parkweg in Deventer. Goudappel gaat met zijn vrouw en twee kinderen in een deel van de riante villa wonen; de rest wordt ingericht als kantoor.

Het is mij een genoegen U te kunnen berichten dat de heer ir. L. J. Coffeng c.i. zich met ingang van 1 januari 1967 in de vorm van een maatschap heeft verbonden aan het Adviesbureau voor Verkeersonderzoek en Verkeersplanning ir. H. M. Goudappel c.i.

De maatschap zal optreden onder de naam

adviesbureau voor verkeersordening goudappel & coffeng

De taakverdeling in het bureau zal zich zowel richten op de persoonlijke adviseurschappen als op beider specialisaties.

Naar ik vertrouw zal het prettige karakter van de relaties met onze opdrachtgevers door deze associatie worden versterkt.

ir. H. M. Goudappel

31.12.1966



Parkweg 4
Deventer

Eerst diende nu de dienstverlenende staf, die de verhuizing niet had kunnen meemaken op peil te worden gebracht. Als eerste doet al op 1 augustus 1967 Wally Kwekkeboom haar intrede voor receptie-, telefoon-, typewerk en ter assistentie van Leny Goudappel. Van nu af aan heeft het bureau naar buiten toe meteen een echte 'Twentse' stem... Als Wally al kort daarna met haar Bart Schouwink in de huwelijksboot stapt is dat uiteraard aanleiding om het 'gehele bureau' uit te nodigen, want dat doen ze in het oosten nu eenmaal! De "lû út 't west'n" ondergaan daarmee hun definitieve inwijding in de oostelijke traditie en folklore.

Vorming maatschap

Een half jaar later ondergaat het bureau opnieuw een grote verandering: op 1 januari 1967 gaan Goudappel en Coffeng officieel een maatschap aan. De naam van het bureau wordt op die datum omgedoopt tot 'Adviesbureau voor Verkeersordening Goudappel & Coffeng'. Naast de inbreng van zijn vakervaring valt aan Coffeng de taak toe om binnen het bureau enige rust en stabiliteit, kortom: consolidatie, tot stand te brengen. Goudappel, die her en der rondvliegt en het liefst met van alles en nog wat 'eksperimenteert' (tot de spelling toe), is daar de man niet voor. Leo neemt naast zijn advieswerk de dagelijkse leiding 'aan huis' op zich.

Na verhuizing en maatschapsvorming blijven de zaken voor de wind gaan. Wat Goudappel ooit dringend bepleit heeft, maar misschien niet zo snel verwacht had, gebeurt: een ministeriële "Beschikking bijdragen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer

en het openbare vervoer in en om de steden” (Staatscourant 14 maart 1967) verplicht alle middelgrote en grote gemeenten op basis van verkeersonderzoek een verkeersplan te maken dat ook het openbaar vervoer omvat. Dit plan en de voorbereiding ervan worden voor de helft door het Rijk gesubsidieerd, zodat er plotseling veel werk en geld op de markt is. Het aantal opdrachten blijft mede daardoor groeien en er komen ook steeds nieuwe opdrachtgevers bij. In de loop van 1967 wordt het aantal van 100 te adviseren gemeenten bereikt en het aantal medewerkers groeit gestaag mee.

Eind 1967 zijn er twintig medewerkers, die enkele ‘topenjaren’ tegemoet gaan. Dat brengt grote veranderingen mee, ook wat betreft de interne informele ‘sfeer’ en de afwikkeling van zaken. Dit komt bondig tot uitdrukking in een brief die Goudappel eind 1967 schrijft aan ir. Erik Kanters, vroeger ‘student-medewerker’, die na zijn afstuderen in het kader van ontwikkelingswerk voor twee jaren naar het Caraïbisch gebied was vertrokken. Kanters informeert of er bij terugkeer een plaatsje voor hem is op het AVV. Goudappel schrijft terug dat dit zeker het geval is, maar dat het wel goed is om er rekening mee te houden dat het bureau sterk van karakter is veranderd: “(...) Hoe, dat kan ik eigenlijk moeilijk zeggen. Ook niet of dat een nadeel of een voordeel is. In ieder geval moet je je echter niet het oude Delftse AVV voor ogen halen, maar misschien gewoon uit-gaan van een werkkring op een ‘bureau met nog een heleboel bekenden uit de Delftse tijd’”. En iets verder: “Je weet dat ik een nogal liberaal beleid ten opzichte van de medewerkers

nastreefde. Met de groei van het bureau moet dat hier en daar wel eens herzien worden”. Kanters liet zich echter niet afschrikken; in de eerste week van ’68 voegde hij zich weer bij het bureau.

Nog steeds zijn het de spontane aanmeldingen van door het vak geboeide medewerkers die de instroom van nieuwe krachten bepalen. Mensen als Peter Brogt en Gé Willemse leggen de basis voor een specifieke deskundigheid binnen het bureau op het gebied van het openbaar vervoer.

Tweede Nota Ruimtelijke Ordening

In Nederland werd de opvallende en snelle omslag in het klimaat van de ruimtelijke ordening vooral veroorzaakt door het verschijnen van de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening in 1966.

In stilte heeft op de Rijksplanologische Dienst een groepje jonge medewerkers (van het type ‘angry young men’ op ambtelijk niveau) de kans gekregen en aangegrepen om een veel-omvattend totaalconcept te ontwikkelen voor een nationaal ruimtelijk beleid. Een hele reeks van nieuwe elementen wordt in onderlinge samenhang geïntroduceerd: milieu, stadsvernieuwing, verstedelijking en spreidingsbeleid, verkeer en vervoer met een stimulerende aanzet voor een nieuw elan in het openbaar vervoer per rail.

Goudappel grijpt deze kans aan om in het planningsteam voor de ‘New Town’ van Utrecht (Nieuwegein) een hoofdstructuur op basis van ‘snelrail’-vervoer op te stellen. In de werkgroep wordt dit met enthousiasme ontvangen, maar bij de bestuurders valt dit

moeilijk. Zij proberen Goudappel te overreden die rare gedachte op te geven "omdat er van zulke utopieën toch niets komt". Het zou de haast om met Nieuwegein te beginnen hinderlijk in de weg kunnen staan. Goudappel neemt contact op met de zittende minister Suurhoff van Verkeer en Waterstaat. In een gesprek toont deze grote belangstelling en laat duidelijk blijken dat het hem ernst is met het in de Tweede Nota gepropageerde openbaar-vervoerbeleid. Er is dus geen reden om 'rare' denkbeelden te laten varen en de 'sneltram' wordt de kern van het plan voor Nieuwegein.

Democratiseringsgolf

Maatschappelijk gezien begint in de jaren '67-'68 manifest te worden wat al enige tijd

broedde. Amsterdam is volgens burgemeester Van Hall al enige jaren "een lastige stad" met provo's, hippies en rellen rond het huwelijk van prinses Beatrix en Claus von Amsberg. Vele gevestigde structuren staan op de tocht en de roep om inspraak, hearings, democratisering, medezeggenschap, voorleggen van alternatieven, enzovoorts klinkt alom. Dit vraagt een geheel nieuwe benadering van zaken, zoals het openbaar presenteren en ter discussie stellen van planvoorstellen, juist op het vaak zeer omstreden terrein van het verkeer en vervoer.

Binnen het bureau wordt veel (denk)werk verzet om deze uitdaging aan te kunnen. Niet zelden moet in de daaropvolgende jaren het voortouw worden genomen bij openbare presentaties die het zittende bestuur eigenlijk nog niet zo ziet zitten. Vanuit zijn opgedane ervaringen, maar ook vanuit een grote sympathie voor de vernieuwingstendenzen in de samenleving, houdt Goudappel diverse voordrachten over (de organisatie van) inspraak en dergelijke. Uiteindelijk zal hij tijdens het NIROV-congres dat in 1970 aan dit thema gewijd is tien overwegingen presenteren voor "de bevordering van de openbare deelneming aan het planningproces". Als keerzijde signaleert hij "tien geboden voor het volkomen laten falen van pogingen tot democratisering van een planproces (zogenaamde inspraak)". De vraag was natuurlijk of dit nog wel tot het werkterrein van het bureau moest worden gerekend. Het werkte echter wel 'marktvormend'.

Interactieve planvorming

'Interactieve planvorming' is het toverwoord van de jaren negentig. Verkeersplannen komen in toenemende mate tot stand in nauwe samenwerking tussen overheden, bewoners, middenstanders en andere betrokken partijen. Maar is er echt veel nieuws onder zon? In 1965 organiseerde Goudappel al zogenaamde 'hearings', waarbij inwoners van de stad Groningen hun mening konden geven over het ontwerp-verkeersplan voor het centrum van de stad. "Deskundigheid is niet nodig, zelfs niet gewenst. De deskundigheid van 100 mensen op zo'n hearing is hun gevoel voor de zaak. Het gaat om hun instelling ten opzichte van de problemen. Een hearing opent soms ongedachte mogelijkheden. Het stimuleert je ertoe soms een betere oplossing te zoeken. Als je de mensen informeert over de achtergronden, krijg je begrip en gaan ze positief meedoen", aldus Goudappel in het Nieuwsblad van het Noorden van 29 december 1967.

Het op deze wijze optreden in Stad en Ommeland van Groningen is de aanleiding voor het Nieuwsblad van het Noorden om Goudappel in december 1967 uit te roepen tot "Man van het Jaar voor het Noorden". Ook in rijkskringen begint enig vertrouwen in Goudappel's ideeën te ontstaan. Vanaf 1966 zal hij regelmatig worden uitgenodigd om deel uit te maken van de Nederlandse delegatie in het 'Committee on Housing, Building and Planning', onderdeel van de 'Economic Commission for Europe' van de Verenigde Naties. Hij presenteert daarbij diverse discussiepapers over de ontwikkeling en de aanpak van de verkeersordening in Nederland.

'Geef de stad een kans'

Nog eenmaal waart eind 1967 de geest van Jokinen door het bureau. Leonard Lang, Fiat-importeur, stelt de Stichting Weg in de gelegenheid Jokinen uit te nodigen om een ontwikkelingsschets voor de redding van de steden in Nederland te maken. Aanleiding voor dit gebaar is het 75-jarig bestaan van de firma. Jokinen gaat, omgeven door reeksen van persinterviews, aan de gang en stelt voor drie voorbeeldsteden (Amsterdam, Maastricht, Deventer), met elk hun eigen kenmerken en problemen, een schetsplan op. Hoewel het bureau zich van dit gebeuren afzijdig houdt, verleent het wel de mankracht en faciliteiten om Jokinen nog eenmaal flitsend aan het werk te zien. Enkele van de 'oude getrouwen' leven weer even in de wild-west sfeer die uitmondt in het boekwerk 'Geef de stad een kans!'. Een en ander wordt afgesloten met een groots televisiespektakel waarin, via één van de eerste



De anekdote van ...

Joop Perlot

Joop Perlot is vanaf de oprichting bij het bureau betrokken geweest en vervulde sindsdien diverse functies. Sinds 1 maart 1999 geniet hij van zijn pensioen.

"In 1965 bedachten wij voor een zeer gecompliceerd kruispunt in een gemeente een verkeerstechnische oplossing, die nog werd uitgevoerd ook. Met veel vlag- en ander vertoon zou de burgemeester het gereconstrueerde kruispunt vlak voor kerstmis officieel in gebruik stellen door het aanzetten van de verkeerslichten. Op weg naar het feest reed Henk Goudappel samen met de wethouder en directeur Gemeentewerken over het bewuste kruispunt, vlak voordat dit door de politie zou worden afgezet voor de officiële openingshandeling. De verkeerslichten deden het nog niet, waardoor de situatie er wat chaotisch uitzag. Dit ontlokte aan Henk Goudappel de uitspraak: 'Als ik dit zo zie, dan is er voor ons nog een hoop werk aan de winkel'. Toen werd het angstig stil in de auto. Overigens heeft het kruispunt, als onderdeel van de oude E8-route, jarenlang prima gefunctioneerd. Ja, nu weten jullie zeker wel wie het punt ontworpen heeft..."

TV-schakelprogramma's, teams uit de drie steden met Jokinen in debat gaan.

Het Goudappel-sindroom...

Op verzoek van de redaksie is deze bijdrage door Goudappel persoonlijk geschreven; hij kan het nog!

Bij een bureau dat zich vooruitstrevend, zo niet futuristisch, wilde opstellen behoorde ook een 'progressieve' spelling. Het is in een aantal jaren gegroeid, zeker ook onder de invloed van de 'fonetische' spelling van provo's en anderen: (links)radikalen, kunstenaars en dwarsliggers.

Omdat in het begin Henk Goudappel alles schreef en Leny Goudappel alles tikte, waren er vele jaren geen problemen met het siestematis gebruik van k's, de uitgangen -ies en nog wat leuke 'verdietsingen' van vreemde woorden, zoals tiem, roete, milieu en siestem. Logies toch....?

Was het nu allemaal spel-spelling? Nee, dat toch niet! In 1967 werd door de Staatsuitgeverij het rapport "Eindvoorstellen van de Nederlands-Belgische commissie voor de spelling van de bastaardwoorden" uitgebracht. In dat officiële rapport werd men uitgenodigd de vergaande voorstellen serieus te nemen en waar mogelijk uit te proberen. Welnu, datzelfde vroegen wij onze opdrachtgevers toch ook met allerlei onbekende verkeersideeën (pardon: idejen)?

Om critici voor te zijn, werden de verkeers-sirkulatieplannen en sentrumanalises van het AVV wel voorzien van een verwijzing naar genoemd staatsrapport. Dit met de toevoeging: "Wij menen hiermee een bijdrage te kunnen leveren tot de praktische toetsing van

de voorstellen. De veronderstelling als zou de spelling berusten op 'eigen vinding', dan wel zijn terug te voeren op een sindroom, is derhalve onjuist. Evenmin is er sprake van een ekses."

Het is altijd een ludieke toestand gebleven en velen zagen er ook de humor van in. Eigenlijk vielen de irritaties bij opdrachtgevers wel mee. Maar op den duur liep het in het bureau toch wat vast, want de latere generaties medewerkers waren de spelling niet meer machtig (en wilden dat ook niet). Verwarring heerste dus alom. Toen er geestige stukjes in de krant verschenen, zoals die van 'het Vosje' was het tijd voor enige ordening. Uiteindelijk is alles toch weer in de goede oude banen gekomen. Maar we hebben er wel wat mee afgelachen en onze klanten ook; want ook humor is kwaliteit, pardon: qualiteit.

Goudappelsyndroom

IN PLAATS van „Streek van de week" dan nu maar het „syndroom van de week". Het Goudappelsyndroom. Zie hier zijn vocabulaire, gedistilleerd uit het Verkeers- en Vervoersplan voor Veldhoven: tiemleden, reesbaan, sentrum, provinciale weg, roete, trasec, analiese, persentase, capaciteit, verkeerssirkulatieplan, woonmilieu, genuanseerd, siestem.



Fazant...

Vele avonden moeten worden besteed aan toelichtingen over opgestelde plannen aan bevolking, ondernemers en gemeenteraden, om dan in de nacht weer naar Deventer te rijden in een Ford Mustang over een wegennet dat nog geen snelheidsbeperkingen kent (de Mustang en zijn berijder trouwens ook niet...). Eenmaal dreigt een overvloedig bezette inspraakbijeenkomst in Groningen in het honderd te lopen als Henk Goudappel en Joop Perlot bij Ommen een fazant tegenkomen, die kennelijk het voornemen had om op de achterbank mee te liften: hij verschaft zich toegang via de voorruit. Een snelle wisseling van auto bij een garage in Ommen beperkt het te laat (of niet) komen op het Groningse stadhuis tot twintig minuten. De volgende dag stond overigens in de krant dat het een patrijs was geweest...

3 Consolidatie en kentering (1968-1976)

“Het verkeer in onze moderne samenleving is een uitdaging aan ons allen. Wij zullen de handschoen moeten opnemen.”

Henk Goudappel, 1963

Na de ‘tropenjaren’ van het bureau is er dringend behoefte aan consolidatie en overzicht. De niets en niemand ontziende uitbreiding en productie van de afgelopen jaren vragen om interne bezinning en reorganisatie. Het is als met de tovenaarsleerling: kan hij aan, wat hij over zichzelf heeft afgeroepen? De grote ‘integrale verkeers- en vervoers-onderzoeken’ zijn in volle gang en leveren

veel werk op. Na 1970 begint zich echter een kentering af te tekenen in zowel de vraag naar deze omvangrijke studies als in de planning-activiteiten. In de samenleving begint zich een bepaalde onzekerheid af te tekenen, die culmineert in de oliecrisis van 1973. De afronding van de verkeersstudies en de teruglopende werkvoorraad zorgen voor spanningen binnen het bureau.

Ruimtenood

Eind 1967 barst het AVV met meer dan twintig medewerkers al weer uit de royale villa aan de Parkweg. Om verdere groei van het bureau mogelijk te maken, wordt het pand in 1968 uitgebreid met een houten vleugel. De uitbreiding wordt mogelijk gemaakt door de sloop van de garage en een kleine grondtransactie, voor de prijs van één gulden, met de heer P. van der Lande die op Parkweg 2 woont. De nieuwe ruimte is aanleiding om weer eens een groot feest op touw te zetten. Voordat de scheidingen in de bovenruimte worden aangebracht, wordt hier een barbecue gehouden, compleet met een vast programma-punt: het als confetti rondstrooien van alle opgespaarde ‘gaatjes’ van ponskaarten en het bindapparaat.



Parkweg 4 en 2 met daartussen de houten vleugel

Integrale studies

Het bureau heeft intussen de handen vol aan de zelf opgeroepen en ontwikkelde integrale verkeers- en vervoersstudies. In 1968 gaat in Twente een gigantisch onderzoek van start, dat al snel wordt gevolgd door een vergelijkbare studie voor de agglomeratie Eindhoven. In Twente worden 225.000 (!) enquêtes gehouden. 15.000 bedrijven en instellingen worden aangeschreven om gegevens over het gebruik van het wagenpark te vergaren. Ook in en rond de steden en aan de grenzen van het Twentse gebied worden wegenquêtes gehouden. Op busdienstlijnen, in de treinen en langs acht belangrijke verkeerswegen, ondervragen tientallen enquêteurs duizenden mensen. Het verzamelen van de vele duizenden gegevens neemt maanden in beslag. Het is nu, in 1999, nauwelijks meer voor te stellen hoe 'primitief' hier nog gewerkt moest worden. Honderdduizenden ponskaarten werden per stuk met de hand geponst; de grote rekencentra lieten dat toentertijd zelfs in Taiwan of Thailand doen.

De computers waren in die tijd bepaald nog niet 'personal'; er moest worden teruggevallen op grote gecentraliseerde rekencentra. Data-overdracht per telefoonlijn, laat staan netwerkverbindingen, was nog onbekend c.q. onmogelijk. De communicatie met de rekencentra was moeizaam, formeel en zeer kostbaar. Men was gebonden aan de specifieke eigen rekenwijzen. Binnen het bureau werd het ontwikkelingswerk op dit punt vooral uitgevoerd door ir. Ab Soegies en Hein Toet. De organisatie van de enquêtes, met de instructie aan honderden

scholieren, huisvrouwen en dergelijke, lag bij Gé Willemse en later ook Ben Verberne.

Ab Soegies vertrekt in 1969 naar het Centrum voor Vervoersplannen dat de NS voor zichzelf als dochter heeft opgezet om het rekenwerk in eigen huis te kunnen uitvoeren. Zijn opvolger wordt de Brit Martin Gomm Richards MSc., een vooraanstaand onderzoeker met wie al enige jaren goede contacten bestaan. Richards wordt hoofd van de onderzoekssectie (zes medewerkers) en krijgt als speciale taak om de voor Nederland nog nieuwe rekenmodellen binnen het bureau tot ontwikkeling te brengen. De komst van Richards is voor de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat aanleiding om te participeren in het omvang-

Bloedbanen en appelsap

Bij de presentatie van de fraai geïllustreerde interim-resultaten van de verkeersstudie voor de agglomeratie Eindhoven in 1969, trokken dreigend rood gekleurde toekomstige-intensiteitsdiagrammen de aandacht. Bij de mondelinge toelichting vergeleek Goudappel dit beeld met de bloedsomloop (van de stad). Maar door een wat eenzijdige interpretatie van die metafoor was er in de pers al gauw sprake van de 'bloedbanen van Goudappel', die bedreigend de onvermijdelijke ondergang van de stad zouden aangeven. Overigens met ondersteuning van het warme pleidooi dat Goudappel had gehouden voor een meer integrale benadering, waarbij het openbaar vervoer alle kansen zou moeten krijgen. Toen in 1973 het eindverslag werd uitgebracht, waren deze intensiteitsdiagrammen goudgeel gekleurd. Dit gaf dezelfde krant aanleiding voor een ludiek-ernstig commentaar dat we nu zouden kunnen spreken van 'goudappelsap', mogelijk mede naar aanleiding van de inmiddels opkomende zorgen rond de benzineschaarste. De krant hield nu een pleidooi voor 'kortste verbindingen', om het energieverzorgende omrijden te beperken.



De verkeersonderzoeken gingen niet altijd over rozen...

rijke onderzoek voor de agglomeratie Eindhoven, omdat men streeft naar standaardisatie van onderzoek (o.m. enquêtevormen) in Nederland. Hiertoe gaat parallel aan de Eindhovenstudie het project VODAR (Vergelijkend Onderzoek Dataverzameling, Analyse en Rit-distributie) van start, als researchstudie. Hoewel de budgetten en de omzetten die met deze grote onderzoeken verbonden zijn naar verhouding voor het bureau zeer groot zijn, is het rendement (zeer) laag. De bijdrage aan de winst zal zelfs naar een nulpunt gaan. Wat van belang is, zijn de knowhow, het prestige van het AVV en de inpassing in advies-opdrachten.

In het verlengde van deze ontwikkelingen werkt Goudappel in 1969 weer eens aan een ANWB-'boekje' over deze thematiek. In het kader van de algemene vakpromotie had hij in 1963 al vier verkennende artikelen geschreven

over 'Berekeningsmethoden voor de omvang van verkeersstromen' in het tijdschrift Verkeerstechniek.

Het waren de eerste publicaties hierover in ons land. Er waren weinig feitelijke gegevens over de Nederlandse verhoudingen, waardoor dit overzicht vooral betekenis had als literatuurstudie van buitenlandse bronnen. De artikelenreeks werd verschillende malen door de ANWB herdrukt en was bij de eerste opleidingen voortdurend in gebruik.

Toen rond 1968 opnieuw de vraag kwam naar een nieuwe oplage achtte Goudappel dit niet meer verantwoord. Inmiddels had het verkeersonderzoek in Nederland en ook elders grote ontwikkelingen doorgemaakt en bijna alle methoden konden aan de hand van gegevens uit eigen land worden geïllustreerd. Het verzoek om zo'n nieuw boek dan ook maar te schrijven, lag voor de hand. Het verscheen begin 1970, omvatte ruim 200 pagina's en was rijk geïllustreerd. Het verkreeg van het ministerie het predikaat 'handboek', hetgeen betekende dat de ANWB (financieel) in staat werd gesteld om een oplage van 12.000 exemplaren op ruime schaal te verspreiden als referentietekst voor verkeers- en vervoersstudies en voor opleidingen. Ook dit maakte deel uit van het overheidsstreven naar normering van de verkeersstudies in ons land.

'Buitenlandse Zaken'

De KLM is Goudappel niet vergeten en nodigt hem eind 1968 uit om als gast de openingsvlucht van de DC8-'Long-Body' op de lijn Amsterdam-Tokyo mee te maken. Dat hierachter het verzoek schemert tot het program-

Britse deskundige voor verkeer in Nederland

Twentse verkeersprojecten met meer kracht motiveren

DEVENTER — „De komende twintig, dertig jaar zal men veelal niet te herroepen besluiten moeten nemen, die — indien juist genomen — kunnen voorkomen, dat wij in het jaar 2000 in een totale verkeerschaos zitten”, vertelt de Engelsman Martin G. Richards, die als hoofd sectie onderzoek van 't Adviesbureau voor Verkeersordening Goudappel en Coffeng te Deventer nauw is betrokken bij de verkeers- en vervoersstudie Twente.

„Het gebeurt vaak dat een regering geen (of niet op korte termijn) geld ter beschikking stelt voor verkeersprojecten. Lagere overheden moeten dan maar aantonen, dat hun verlangens noodzakelijk en ook werkelijk urgent zijn”. Daarvoor ontbreekt het de gemeente meestal aan gegevens.

„In Twente zijn we nu bezig de Stedenband materiaal te verstrekken, waarvan ze de komende drie decennia bij het opstellen van plannen en de motivering tegenover de regering gebruik kunnen maken”.

In mei van dit jaar is de dertigjarige Martin Richards naar Nederland gekomen. Na zijn opleiding tot civiel ingenieur werkte hij enige tijd op het ministerie van Transport, ging terug naar de Birminghamse universiteit om zich in de verkeersproblematiek te specialiseren en hield zich vervolgens een jaar bezig met researchwerkzaamheden voor de planologische afdeling. Trad in dienst bij een Canadees verkeersbureau, leidde verkeersonderzoeken in o.a. Londen, Birmingham en Worcester en schreef wetenschappelijke publikaties.

„Goudappel heeft ons hier naar toegehaald”, vertelt hij in zijn sober ingerichte woning nabij de nieuw rondweg in Deventer-Noord. Verontschuldigt zich, dat zijn vrouw de koffie op haar Engels toebereidt,



vindt de verzuchting in 't Nederlandse TV-hestel een janboel. Deventer een leuk stadje en Nederland wel aardig. „maar of ik hier blijf?”

Het Twentse onderzoek startte voor zijn tijd. In 1968 zijn huis-aan-huis enquêtes in een aantal Twentse plaatsen gehouden. De afgelopen maanden werden 15.000 vestigingen aangeschreven. Dit om gegevens omtrent het wagenpark te vergaren. Voorts vond enquëtering plaats in en rond de steden en aan de grenzen van het Twentse gebied. Op busdienstlijnen, in de treinen en langs acht belangrijke verkeerswegen ondervroegen tientallen enquëteurs duizenden mensen.

„De gegevens worden momenteel klaargemaakt voor de computer. Daarna kunnen wij met het analyseren van de cijfers beginnen. Wij zullen tussentijds nog wel voorlopige conclusies publiceren, maar het eindrapport zal op zijn vroegst in '70 verschijnen.”

De gegevens van het Twentse on-

derzoek zullen in 1971 met de Nederlandse tellingen in de EEG-statistieken worden ondergebracht. Ook verwacht de heer Richards, dat met behulp van deze studie het verkeer tussen Twente en Duitsland beter geëordeneerd kan worden.

Hij komt terug op de veelal politieke motieven, die tot een opdracht leiden. „Ik heb in Engeland een paar duidelijke gevallen meegemaakt, waar de regering na een verkeersstudie gezwicht is voor voorstellen van gemeenten. Maar dit betekent niet, dat wij de opdrachtgever naar de mond praten. Ook komt het voor, dat gemeenten na een onderzoek een voorlopig plan moeten laten varen, omdat aan de hand van de resultaten geen steekhoudende motivering overblijft”.

Verkeersdeskundige mister Richards staat op, gaat even naar de deuren en duikt de weg naar het station uit, als u zo en zo niet kan het niet missen. Inderdaad, het lukt!

Bron:

Dagblad van het Oosten.

8 november 1969

meren en begeleiden van vakstudiereizen ontgaat zelfs Goudappel niet. Hij grijpt deze gelegenheid aan om een breed opgezette eigen studiereis van bijna drie weken door Japan te maken. Na de spectaculaire ontwikkeling van de infrastructuur van Japan voor de Olympische Spelen van 1964, doet men dit alles nog eens dunnetjes over voor de komende Expo 1970 in Osaka. Zowel de juist voltooide grote Haneda Airport als de splinternieuwe Tokaïdo hogesnelheidslijn zijn onderdeel van het bezoek, terwijl ook goede contacten worden gelegd met de projectmedewerkers van de

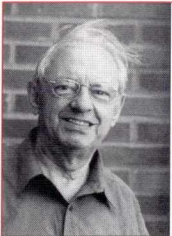
Expo. De onvermijdelijke vraag naar een door Goudappel te begeleiden studiereis voor stedenbouwkundigen en verkeerskundigen blijft niet uit en in november 1969 zet het reisgezelschap koers naar Japan. Daaronder zijn ook Erik Kanters, Peter van Gurp en Leny Goudappel. De groep bestaat opnieuw uit vooral oude en nieuwe relaties van het bureau, variërend van wethouders, politiefunctionarissen, stedenbouwkundigen en verkeersmensen. Een tweede reis zat er door tijdgebrek voor Goudappel niet meer in.

Het hebben van ambitieuze medewerkers heeft wel zo zijn problemen. In de loop van 1970 besluit Theo Mensink verder te gaan studeren aan de Mastersopleiding verkeer en vervoer van de Universiteit in Birmingham. Na de afronding van deze studie blijft hij nog drie jaren in Engeland werken aan de New Town Milton Keynes.

Peter Brogt houdt het op een cursus in de Verenigde Staten, om vervolgens bijna een hele auto op te rijden aan een rondgang door dit continent. Alles 'in opdracht' van het bureau.

Op de 'prof-fessionele' toer

Begin augustus 1969 wenst een medewerker van de jonge Afdeling Bouwkunde van de Technische -toen nog- Hogeschool Eindhoven (THE) een gesprekje met Goudappel over de vakbeoefening binnen het bureau. Het is een prettig gesprek en er wordt nog een afspraak gemaakt voor over twee weken. Dan komt de aap uit de mouw. De in 1967 gestichte Afdeling Bouwkunde, die naarstig streeft naar



De anekdote van ...

Henk Goudappel

"Al in het begin van de jaren '70 was ik regelmatig voor ons bureau in Singapore om aan de plannen voor de nieuwe Aziatische universiteit te werken. Als ik al op weg ben naar het vliegveld om huiswaarts te keren, komt een Chinese collega-architect uit ons team achter me aanhollen met een tekening: 'Sir, please can you tell me... We hebben het tracé van deze weg zó afgesproken met een bochtje, maar heeft u er bezwaar tegen als we dat wat rechtekken?' Ik heb daar geen moeite mee en zeg dat dat OK is, als ze het kunnen maken. Wat de consequenties waren van deze onschuldige opmerking zag ik drie maanden later. Trots liet mijn Chinese collega met glimmende ogen zien hoe ze ik weet niet hoeveel tonnen rots met dynamiet hadden opgeblazen om zo'n honderd meter weg wat rechter te krijgen. Het was een goed Chinees vuurwerk geweest dat de wijde omgeving op zijn grondvesten had doen schudden."

een vernieuwend gezicht ten opzichte van haar Delftse zuster, is na drie jaar dringend toe aan de inhoudsbepaling en start van een aantal nieuwe studierichtingen. Eén daarvan is de 'Urbanisatietechniek', whatever it may be. Goudappel wordt gepolst of hij bereid is deze studierichting vorm en inhoud te geven en de daarbijbehorende hoogleraarsplaats te gaan bezetten. Dat hij misschien niet zo veel van dat vak af weet, is niet zo'n bezwaar; des te vernieuwender kon het worden. Het komt erop neer dat wat Goudappel met de verkeersordening heeft gedaan nu voor het gehele terrein van de ruimtelijke ordening (planologie, stedenbouw en maatschappelijke aspecten) tot stand moet worden gebracht. Ook de denkbeelden over de socialisering van het vakgebied, die Goudappel had opgebouwd, bleken aanleiding tot het verzoek.

Goudappel geeft te kennen dat het, ondanks het uitdagende van dit verzoek, niet voorstelbaar is om hieraan gevolg te geven. De verantwoording en de werklast van 'zijn' bureau laten daar geen enkele ruimte toe. De kous is daarmee echter niet af, want de vraag is om toch in ieder geval wat denkwerk te verrichten en bepaalde richtingen aan te geven. In enkele weken ontwerpt Goudappel structuur en inhoud van een afstudeerrichting, waarvoor hij de naam 'Urbanistiek' voorstelt. Het voorstel wordt zonder meer aangenomen, met een nog dringender vraag om toch vooral de realisatie van het een en ander op zich te willen nemen. Het zal duidelijk zijn dat er in de tussentijd met de mede-directieleden en enkele oude getrouwen van het bureau over

deze exercitie gesproken is. Langzamerhand groeit men toch naar een gedachte dat het zowel voor Goudappel (weer een nieuwe uitdaging!) als voor het bureau misschien goed zou kunnen zijn, maar dan uiteraard met een beperkte tijdsbesteding. Om kort te gaan, Goudappel wordt in april 1970 benoemd tot buitengewoon hoogleraar in de Stedebouwkundige Planologie.

Goudappel blijft naast het buitengewoon hoogleraarschap halftime voor het bureau werken, maar de dagelijkse leiding van het

Gelekt

Anno 1970 wordt een ambt-met-kroonbenoeming als het hoogleraarschap nog niet op basis van advertenties en sollicitaties ingevuld, maar uitsluitend door zeer geheime persoonlijke benaderingen. Daar mocht natuurlijk nooit over 'gelekt' worden. Maar ja, het 'bureau' is nog niet zo groot en zeer sociaal. Als op een verjaarspartijtje bij één van de medewerkers even gezinspeeld wordt op het dilemma waar Henk Goudappel mee zit, heeft één van de gasten al voldoende stof om ervoor te zorgen dat het bericht dat Goudappel tot hoogleraar in Eindhoven benoemd zal worden al de volgende morgen in De Telegraaf staat, met foto en al! De beer is nu los, naar alle kanten. Van de kant van het ministerie worden vragen gesteld aan Eindhoven en vandaar bellen ze zenuwachtig naar Deventer, want de hele procedure kon nu wel eens gestopt moeten worden! Uiteindelijk wordt, althans op dit punt, in de toegenomen maatschappelijke openheid berust.

bureau verschuift geheel naar Leo Coffeng. Op 1 januari 1971 wordt de directie versterkt door Martin Richards, in het bijzonder om de inmiddels 'zware' onderzoekspoot van het bureau op directieniveau te kunnen vertegenwoordigen.

Tariefschaal				
Functiesomschrijving		Groep	1970	1971
Direktie		D	f 78,50	f 80,--
Seniorstaf-adviseur		IA	f 48,50	f 57,--
Ingenieurs-adviseur		IB		f 46,--
Programmering	hogere techn.	II	f 35,--	f 36,50
Analiese		III	f 28,50	f 29,50
Ontwerpen	middelb. techn.	IV	f 21,50	f 22,50
Gekwalificeerd tekenwerk c.a.		V	f 13,50	f 14,--
Jun. tekenaars/Hulpkrachten				

Al deze veranderingen maken het wenselijk dat er op deze datum een belangrijke wijziging plaatsvindt in de juridische status van het bureau: de maatschap wordt omgezet in een rechtspersoon. Het bureau wordt een naamloze vennootschap (N.V.).

Van inspraak naar teach-ins en simulatiespel

De snelle ontwikkelingen in de samenleving en vooral de wijze waarop met de resultaten van onderzoek en planvoorstellen moest worden omgegaan blijven de aandacht vragen, omdat ze bepalend zijn voor de wijze waarop het bureau zijn plannen, adviezen en studie-resultaten zou moeten presenteren. Verschillende nieuwe elementen doen hun intrede, zoals het opstellen van doelstellingennota's, het formuleren van uitgangspunten, het presenteren en afwegen van alternatieven en het evalueren. Met niet op de laatste plaats daarbij de openbare discussie over al deze aangelegenheden.

De tijd van het enkelvoudige planvoorstel aan de beleidsmakers, die daar dan wel over beslissen, lijkt voorbij. De 'hearing' is definitief verleden tijd en de 'inspraak' krijgt een nieuw gezicht. Daarnaast doen ook nog, vooral gevoed door het 'alternatieve' circuit, allerlei verschijnselen als happenings, teach-ins en massale festivals hun intrede. De grote vraag was hoe serieus dat alles moest worden genomen en in hoeverre je daarop als bureau diende in te spelen. Wat zijn in zo'n geval de blijvende vernieuwingen en wat de eendagsvliegen?

Woodstock in Apeldoorn

Als de geest van Woodstock, het grote muziek- en popfestival, dat in 1969 nabij New York werd gehouden en dat nog altijd wordt gezien als de apotheose van de 'sixties', over de wereld raast, kan het niet uitblijven dat ook Nederland daarin moet delen. Begin jaren '70 dient zich een Amerikaanse organisator aan in Apeldoorn: hij heeft de accommodatie gevonden op een landgoed in de omgeving van Assel (bij Apeldoorn) om een dergelijk massaevenement te organiseren. De organisatie rekent op 200.000, mogelijk 300.000 bezoekers... De gemeente Apeldoorn huivert, ziet vele problemen maar wil er toch nader op ingaan. Het AVV wordt als adviseur ingeschakeld om bliksemsnel, in samenspraak met de politie, de consequenties van zo'n evenement te bekijken. Daar zijn vijf dagen voor beschikbaar... Op het bureau wordt weer eens het 'onmogelijke' verzet: een compleet draaiboek voor de aan- en afvoer en de bediening van dit evenement: mensen, goederen, hulpdiensten. Zelfs met een principeakkoord van de NS voor de inrichting van een tijdelijke halte Assel met noodperrons, instemming van Rijkswaterstaat voor het inrichten van een 20 km lang stuk van de wel al gebouwde, maar nog niet geopende, autosnelweg A1 over de Veluwe als parkeerplaats voor mogelijk 20.000 tot 30.000 auto's met buspendeldiensten, helioperlandingsplaats, enz., enz. Misschien was de kick van de voorbereiding leuker dan de werkelijkheid. Kort voor het evenement zou plaatsvinden, werd het afgeblazen door de Amerikaanse promotoren...

Eerder had Goudappel al op de hearings en de inspraak ingehaakt en het leek goed om hier attent, dat wil zeggen dienstverlenend in te (kunnen) blijven. Dit werd versterkt door het feit dat zowel uit de Verenigde Staten, Engeland als Duitsland berichten kwamen over-waaien over methodieken van 'gaming and simulation'. Daarbij werden met behulp van computermodellen in 'spel'-vorm planning-processen, afwegingsronden, maar ook leer-processen als simulaties tot stand gebracht. Enkele verwante bureaus begonnen deze instrumenten zelfs als afzonderlijke activiteit te 'market-en'. Hoewel dit zeker niet de bedoeling was van het AVV, was het toch geboden om voor dit element ruimte in het totaalpakket te scheppen. Goudappel nam deze studie op zich en legde, naar inmiddels vertrouwd recept, verbindingen met de 'leaders' in de verschillende landen: in de Verenigde Staten met prof. F. Goodman ('Policy Negotiations') en prof. Richard Duke ('Metropolis'), in Engeland met John Taylor en in Duitsland met het Institut Datum in Bonn. Op seminars en demonstraties werd met de nieuwe methodieken kennis-gemaakt, waartoe ook het nieuwe fenomeen van de computersimulaties behoorde.

In de zomer van 1970 werden drie Amerikaanse (Berkeley, Californië) en drie Nederlandse (TH Delft) studenten uitgenodigd, die al enigszins vertrouwd waren met deze werkwijzen, om gedurende de zomermaanden aan dit thema te komen werken. Het project SESRO (Simulatie- en Speltechnieken in de Ruimtelijke Ordening) werd opgezet. Het bureau trok hiervoor rond de 15.000 gulden uit. Het zestal

ontwikkelde onder leiding van Goudappel vijf verschillende 'spelen', dat wil zeggen trainingssituaties. Van SESRO 1 werd enkele jaren later op de THE een film gemaakt, met bureaumedewerkers als medespelers, over de tracébeplanning van een weg in 't Gooi.

In de geest van deze maatschappelijke bewegingen in en rond het vakgebied stond ook de medewerking van het bureau aan de studie 'Uw oostelijk Groningen, wat doen we d'r aan...', een breed opgezette ontwikkelingschets die mikt op activering van dit probleemgebied. Tjakko Hazewinkel en Goudappel tekenen voor de structureel-planologische aspecten van dit actieplan, dat met 'teach-ins' en een avondlange radiodiscussie van de VARA onder de aandacht wordt gebracht.

Verdwijnende 'huiselijkheid'

De ruimtebehoefte in Parkweg 4 blijft de aandacht vragen. Medio '70 wordt besloten dat het gezin Goudappel nu maar eens moet vertrekken. De voorkeur van zowel Leny als Henk Goudappel is om ' dicht bij de zaak' te blijven wonen. Op de Noordenbergsingel vinden zij (opnieuw) een verwaarloosd pand, dat grondig opgeknapt moet worden. De Noordenbergsingel is sterk in verval en alle 'kasten' van huizen dreigen in handen te vallen van ondernemingen die er hun gastarbeiders in huisvesten. De komst van de familie Goudappel en even later de vestiging van woonhuis + bureau van Kristinsson keren het tij echter; de nog aanwezige bewoners van de singel besluiten ook te blijven en de 'pensions' verdwijnen langzamerhand.

Op 1 oktober 1971 wordt de gehele villa aan de Parkweg 'kantoor'. Het wordt nu ook hoog tijd dat er een 'dienstverlenende staf' gaat ontstaan, voor al die bijkomende zaken die door 'iedereen' erbij werden gedaan. Want Arie Durand en Joop Perlot deden er wat drukwerk bij, iedereen had wel bepaalde apparaten die hij/zij aan de praat hield en wie moest het gras maaien en de tuin bijhouden nu Henk en Leny dat in de weekends niet meer deden?

In de loop van '71 komt Jan de Lange binnen om alle drukwerk in goede banen te leiden. Met Jan, die zijn winkel in Twello heeft opgedoekt, treedt de eerste en enige echte 'kroidenier' in de gelederen van het bureau. Op 1 januari 1972 verschijnt Piet Kroeze, gewermaker bij een teruglopende jacht, want ook het oosten begint te verstedelijken! Piet zal jarenlang het vertrouwde manusje-van-alles van het bureau worden voor onderhoud van huis, tuin, verkeersters, postverzorging en wat niet al. Nelly Meulenbroek neemt voor meer dan twintig jaren de leiding op zich van de avondlijke schoonmaakploeg, die in de loop van de tijd steeds omvangrijker zal worden.

Kentering

In de periode rond 1970 begint er een kentering te komen in de uitvoering van de integrale verkeers- en vervoersstudies. Deze ontwikkeling was een vrij gecompliceerde aangelegenheid. Eigenlijk kan alleen achteraf de balans worden opgemaakt van wat er toen allemaal gebeurde. Drie grote studies op agglomeratieniveau waren in afronding. De

omvangrijke dataverzamelingen waren gereed en de bewerking op grond van de beschikbare, deels zelf ontwikkelde, rekenmodellen nam een aanvang. Het grote probleem was echter dat de ontwikkelingen in de computerwereld zeer snel gingen (ook toen al), terwijl ook de modellenbouw (door de toenemende capaciteit en flexibiliteit van de computers) weliswaar steeds gecompliceerder, maar ook veelomvattender werd. Kortom, de ontwikkeling in de bewerktuiging ging sneller dan de voortgang van de uit te voeren studies.

Richards en zijn mensen proberen deze met veel inventiviteit up-to-date te houden. Er ontstaat een nieuwe generatie verkeers- en vervoersmodellen die veel flexibeler met de vele in het geding zijnde factoren omgaat, en ook de onderlinge vergelijking van alternatieven mogelijk maakt.

De grotere mogelijkheden van de computer verschuiven het gebruik ook steeds meer in de richting van simulatiemodellen. Het kostbare en tijdrovende verzamelen van grote databestanden is daarvoor in veel mindere mate nodig. Overigens moet worden opgemerkt dat deze snelle ontwikkeling alleen maar mogelijk was, omdat er in het recente verleden zulke verzamelingen van kengetallen over ritproductie en -distributie waren verzameld. Deze ontwikkeling had tot gevolg dat reeds tijdens de afsluiting van de grote 'klassieke' studies, er ook al verkennende simulatiestudies, zoals voor Helmond, tot stand kwamen. Deze waren weliswaar beperkter van opzet, maar als planninginstrument zeer effectief.

Een ander belangrijk probleem lag echter aan de kant van de opdrachtgevers, i.c. de samenleving. Dat was de acceptatie en de verwerking van de resultaten van deze grote studies. De neiging bestond om deze als een technisch-abstract geheel te zien, dat alleen voor specialisten bestemd was. Dit nu was nooit de intentie van de studies geweest en zeker ook niet van de heersende opvattingen in de zich emanciperende maatschappij.

Er was een bepaalde begeleiding nodig om de uiteindelijke resultaten van de studies op overtuigende wijze over te brengen. In nauw overleg met de verschillende begeleidings-commissies werd de afronding van de verschillende studies door Goudappel voorzien van een 'compendium', dat achtereenvolgens werd uitgebracht voor Twente (november 1971), agglomeratie Eindhoven (november 1973) en 's-Hertogenbosch (januari 1974). Deze compendia gaven niet alleen een samenvatting van de studieresultaten, maar vormden ook een 'handboek' voor alle gebruikers over het hoe en waarom van prognoses, de interpretatie ervan en het verdere gebruik. Ook de mogelijkheden voor een doorwerking naar een beleidsstrategie werden uiteengezet.

Moge (aldus Goudappel later) de inhoud van deze innovatieve compendia voor de doelgroep misschien een hele kluijf zijn geweest, bedroevend was het om te constateren dat de gegeven aanbevelingen en werkwijzen binnen het bureau het minste gehoor vonden...

Deze gecompliceerde ontwikkelingsgang bracht ook binnen het bureau problemen met zich mee. Er ontstonden fricties tussen de

'onderzoekers' en de adviseurs die, evenals de meeste opdrachtgevers, op korte termijn en uitvoeringsgericht moesten werken. Dit schiep 'twee werelden' in het bureau die elkaar niet meer zo goed begrepen. Er ontstond ook een zekere spanning door de enigszins vertrokken verhoudingen tussen 'verdieners' (adviseurs) en 'kosters' (onderzoekers).

Organisatieadviezen

De naweeën van de snelle groei, de organisatie met het grote aantal medewerkers en de spanningen rond het onderzoekswerk gaven verschillende medewerkers en directie een gevoel van ontevredenheid en onzekerheid. De behoefte groeit aan de vorming van een hechtere samenwerkings- en organisatiestructuur en een bezinning op de opstelling van het bureau 'in de markt'.

Eind januari 1972 krijgt het Raadgevend Bureau Twijnstra en Gudde (nu Twynstra Gudde) de opdracht om advies uit te brengen over de toekomstige organisatiestructuur van het bureau. Voor dit advies trekt de directie 16.000 gulden uit, "een bedrag dat naar wij vertrouwen, zowel de opbouw en de uitbouw van het bureau als de bij onze medewerkers levende wensen ten goede komt", aldus de mededeling van de directie aan alle medewerkers. Op 1 juni 1972 verschijnt het rapport van Twijnstra en Gudde. De conclusie is dat het bureau (te) zeer opdrachtgericht bezig is, maar dat daarbij een vakinhoudelijke ('functionele') samenhang ontbreekt. Het advies is om het bureau om te vormen tot een matrix-organisatie, zodat beter kan worden ingespeeld op de bij de opdrachtgevers bestaande

problematiek. Daarnaast beveelt Twijnstra en Gudde aan "een bureaumanager van formaat" aan te stellen. Deze zou als taak moeten krijgen om alle bureauprocessen te bewaken, variërend van financieel beheer tot en met personeelszaken.

De directie schaaft zich achter deze aanbevelingen. Onder leiding van Twijnstra en Gudde wordt een procedure gestart voor het aantrekken van een bureaumanager. Op 1 mei 1973 treedt Bram Zijderveld in dienst. Naast de alledaagse managementtaken krijgt hij de taak om de communicatie binnen het bureau te bevorderen en alle neuzen dezelfde kant op te krijgen (welke kant wordt niet vermeld...). Ook de vakinhoudelijke aanbevelingen krijgen de volle aandacht: er worden 'functieleiders' benoemd, de veronderstelde onbetwiste leiders op een bepaald vakinhoudelijk gebied. Maar de interne tegenstellingen worden hierdoor alleen maar beter zichtbaar. Weinigen blijken bereid om het 'autoriteit'-zijn op vakinhoudelijk gebied 'onbetwist' te laten. Daarvoor zijn er te veel nog onopgeloste problemen.

Inmiddels heeft het bureau op 1 oktober 1972 de status van een besloten vennootschap (B.V.) gekregen. Deze verandering is het gevolg van een nieuwe wettelijke regeling rond het vennootschapswezen. De B.V. wordt als nieuwe rechtsvorm geïntroduceerd voor kleine, niet-beursgenoteerde ondernemingen. De N.V.-status is voorbehouden aan grote, beursgenoteerde ondernemingen. De statutenwijziging wordt aangegrepen om een naamsverandering van het bureau door te voeren. Het 'Adviesbureau voor Verkeersordening

Goudappel & Coffeng N.V.' wordt omgedoopt tot 'Buro Goudappel en Coffeng B.V.', kortweg BGC. Het aloude AVV-logo was in de loop van de tijd al van het toneel verdwenen. Uit de 'brokstukken' van het oude logo ontwerpt Goudappel eigenhandig een 'GC'-logo.



VAT op de zaak

In de loop van 1971-'72 wordt er vanuit de gemeente Tilburg hard gewerkt om een nationale verkeersacademie van de grond te krijgen. Aan Goudappel het verzoek om vanuit de bureaupraktijk medewerking te verlenen aan de samenstelling van het studieprogramma, als lid van de 'Leerplancommissie'. Omdat het tijdsbeslag dat niet steeds toelaat, vraagt hij of hij zich mag laten vergezellen en zonodig vervangen door bureaumedewerker ir. Peter van Gurp, in het verleden HTS-docent. Op het bureau wordt druk gesleuteld aan opleidingsschema's en vakinhouden voor zo'n opleiding. De presentatie valt bij de commissie zo in de smaak dat het een logische vervolgstap blijkt te zijn om Peter van Gurp uit te nodigen om directeur van de nieuwe academie te worden... Zo kom je nog eens van zeer gewaardeerde medewerkers af! Op 6 oktober 1972 wordt de Verkeersacademie Tilburg (VAT) geopend. Ter gelegenheid van de

opening wordt een tentoonstelling georganiseerd met als thema 'Verkeerskundige ... wat doe je ermee?' waaraan verschillende BGC-medewerkers meewerken. Daartoe behoort ook Gerard van der Sterre, die verbonden was aan de BGC-onderzoeksstaf. Hij loopt zo warm voor de VAT, dat hij besluit die vierjarige opleiding geheel te gaan volgen. Van der Sterre was één van de markante studenten uit de beginperiode en verrichtte veel pionierswerk. Maar BGC is hem nu wel kwijt...

'Handelen in onzekerheid'

Op 16 maart 1973 is het bureau de gehele dag gesloten. Op die dag houdt Goudappel, bijna drie jaar na zijn benoeming, zijn intrede als buitengewoon hoogleraar. In zijn rede, getiteld 'Handelen in onzekerheid' gaat hij in op de essentiële betekenis die het begrip onzekerheid moet krijgen in alle handelen dat verband houdt met de ruimtelijke ontwikkeling van de ons omringende wereld. Terwijl alle planning en organisatie nog steeds gericht zijn op zekerheidsverrijking, is juist de onzekerheid de noodzakelijke drijfveer voor elke verandering in de ruimtelijke ordening en stedenbouw. Wat hem zo bezighield, zal niet in de laatste plaats bij zijn werk in en voor het bureau zijn opgeroepen.

1973: tien jaar AVV/BGC

In november 1973 bestaat het bureau tien jaar. Het leek niet de tijd om het jubileum naar buiten toe met bijvoorbeeld een grote studiedag of een seminar kracht bij te zetten. De directie kiest voor een 'gebaar' naar de opdrachtgevers in de vorm van een map met

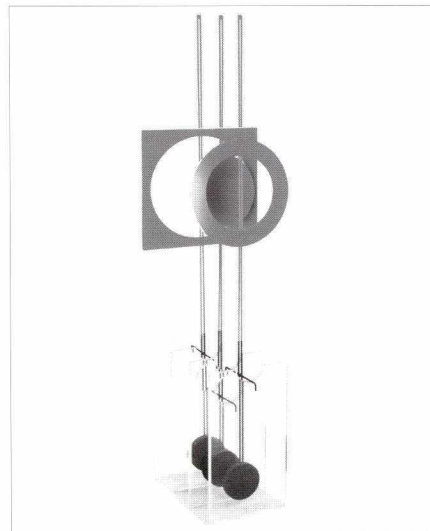
zes foto's op posterformaat van Willem Diepraam, toen onder meer bekend als waarnemer van 'mensen', in vaak voor hen verwarrende situaties. Zijn zwart-witfoto's met een geheel eigen sfeer werden veel in Vrij Nederland geplaatst. De serie kreeg de naam 'Onderweg' en gaf mensen weer in verschillende 'verkeer/vervoer'-situaties.



Foto Willem Diepraam

De 'samenspel-machine'

Bij zijn afscheid in 1972 biedt Peter van Gorp de directie (Goudappel, Coffeng en Richards) de 'samenspel-machine' aan. De drie wijzers symboliseren de directieleden. Als de wijzers in beweging worden gezet, gaan zij steeds meer uit de pas lopen om uiteindelijk weer gelijk te eindigen...



Intern wordt het jubileum op vrijdag 2 en zaterdag 3 november 1973 gevierd in het Troelstra-oord in Beekbergen, met een ernstige ondertoon, die eigenlijk ook aangegeven wordt door dat motto van 'het onderweg zijn'. Het was immers dringend nodig om ons eens met elkaar te bezinnen op de nabije toekomst. In de rustige, bosrijke ambiance van dit conferentieoord discussiëren alle medewerkers, heel 'eigentijds', in drie groepen over de toekomst van het bureau. Met 'sensitivity-trainer' Peter Smit worden conflictsituaties 'gespeeld', zoals dat in die periode gebruikelijk was. Maar daarnaast is er natuurlijk volop ruimte voor ontspanning. De middagen worden doorgebracht met wandelingen en klootschieten op de hei.

De twee dagen worden in restaurant 't Haasje in Olst op feestelijke wijze afgesloten met barbecue en dans voor de hele bureaufamilie met aanhang. Tijdens deze avond krijgt het bureau namens alle medewerkers symbolisch een film aangeboden met beelden uit het alledaagse bureauleven. Als iedereen in de

Bezinnen op de toekomst...



Niet iedereen ging het klootschieten even goed af!

vroege uurtjes 't Haasje verlaat, heerst er buiten een ongekend dichte mist, maar dat kan toeval geweest zijn.

Maatschappelijke kentering?

De ernstige ondertoon in het Troelstra-oord was niet een specifieke aangelegenheid van het nog groeiende BGC. Het gehele maatschappelijke en politieke leven ademde een atmosfeer van komend onweer. De oliecrisis in het najaar van 1973 plaatst het kabinet-Den Uyl voor onverwachte problemen. Een speciale Machtigingswet stelt de regering in staat een reeks maatregelen af te kondigen ter beheer-

Bovenste rij van links naar rechts:

Harm Pieters, Tony van den Berg, Leny Goudappel, Johan te Linde, Ben Verberne, Peter Brogt, Bram Zijdeveld, Jan Peter Jonges, Koos Mars, Arthur Ris, Pieter Terpstra, Jan Korsmit, Co Holzapfel

Middelste rij van links naar rechts:

Arie Durand, Wally Schouwink, Piet Kroeze, Peter Smit, Rinie Tacke, Jan Giskes, Marijke Muller, Jimme de Boer, Willie Zuurveld, Albert Elfrink, Eric van Baarsel

Onderste rij van links naar rechts:

Adrie Klomps, Gé Willemse, Jan de Lange, Rien Hengeveld, Frans Dik, Wim Smals, Joop Perlot, Henk Goudappel

Leo Coffeng, Peter van der Valk en Han Verberne ontbreken op de foto



Het tienjarig jubileum van het bureau wordt gevierd in het Troelstra-oord in Beekbergen (1973)

sing van de lonen en prijzen, om de inflatie te beteugelen.

De oliecrisis treft het bureau vooralsnog minder dan collegabureaus. Het aantal opdrachten loopt wel terug, maar er zit ook nog veel in de 'pipeline'. Een aantal van de lopende projecten zorgt voor veel hoofdbreken, mede omdat opdrachtgevers onder indruk van de tijdsomstandigheden op snelle afronding van studies aandringen. De inpassing van de nieuwere inzichten en methoden van de grote studies leiden tot budgetoverschrijdingen, die het altijd al bescheiden bedrijfsresultaat in 1974 en 1975 tot nul reduceren. Aan de laatste grote studie voor Tilburg dreigt het bureau in 1975 bijna ten onder te gaan.

Energiebesparing

De oliecrisis van 1973 gaat ook aan BGC niet voorbij. In de mededelingen van 23 november doet bureaumanager Bram Zijderveld een oproep om vooral zuinig om te gaan met energie: "Ik verzoek iedereen zo min mogelijk energie (energie, afkomstig van nutsbedrijven wel te verstaan) te verbruiken, zo min mogelijk lampen te laten branden en in ieder geval in het lunchuur alle lampen uit te schakelen".

Er dienen zich echter in de planning- en adviessector ook al enige tijd opmerkelijke veranderingen aan, die niet het gevolg zijn van de conjuncturele situatie. In de afgelopen jaren zijn vele klanten (gemeenten) in de kortste keren voorzien van (goede!) verkeersplannen. Op dat punt waren er voorlopig

minder vervolgopdrachten te verwachten, hetgeen mede gestimuleerd werd door de onzekere toekomst. Zowel voor studies als voor plannen gold dat het accent zou moeten worden verlegd naar de interpretatie en de implementatie in het kader van de geleidelijke uitvoering van werken.

Goudappel vertrekt en Richards ook

In maart 1975 kondigt Goudappel aan zich in de loop van het jaar uit het bureau te willen terugtrekken om zich geheel te kunnen wijden aan zijn ambt als hoogleraar in de Urbanistiek aan de THE. In de mededelingen van 21 maart 1975 wordt zijn vertrek als volgt bekendgemaakt binnen het bureau: "Voor sommigen zal het misschien een donderslag bij heldere hemel zijn, voor anderen misschien niet, een schok is het toch: Henk Goudappel zal dit najaar, aangenomen dat Hare Majesteit de benoeming zal ondertekenen, zijn buitengewoon hooglerarschap omzetten in een gewoon hooglerarschap. Dit brengt met zich mee dat hij meer afstand zal gaan nemen van het bureau en onder meer zal uittreden uit de directie".

De Urbanistiek heeft zich intussen in Eindhoven sterk ontwikkeld en trekt grote aantallen studenten en afstudeerders. Goudappel staat voor de keuze om 'zijn' leerstoel volledig te gaan bezetten, dan wel een 'echte' buitengewone plaats te ambiëren en de volledige plaats aan een ander over te laten. De derde optie is uiteraard om zich weer geheel aan het BGC te gaan wijden. De 'uitdaging' aan de THE is echter nog in volle gang en de overtuiging dat het voor het bureau misschien ook goed is

om wat los te komen van zijn stichter, doet Goudappel besluiten om zijn volgende levensfase geheel aan de 'brede' vakontwikkeling te wijden.

Met de ontwikkeling van de Urbanistiek als een wat meer theoretisch concept wordt langzamerhand duidelijker, waar het voor Goudappel zelf al om ging toen hij vijftien jaar daarvoor begon met een inhoudsbepaling van de verkeersordening: het samenspel van 'Infrastructuur' (de concrete werkelijkheid), 'Superstructuur' (planning, beleidsvorming) en 'Ideostructuur' (de achterliggende, eventueel metafysische oorzakelijkheden; het wereldbeeld). Een veelomvattende invulling van die gedachte zou alleen maar in een wetenschapsomgeving tot stand kunnen komen. Goudappel



Martin Richards,
Henk Goudappel en
Leo Coffeng

heeft (veel) later moeten ondervinden dat zelfs die omgeving daarvoor nog te beperkt was. Kort nadat Goudappel zijn vertrek bekendmaakt, kondigt ook Richards aan het bureau te willen verlaten. Hij was al van plan om op termijn weer naar Engeland terug te gaan, maar die plannen komen in een stroomversnelling door de beslissing van Goudappel om te vertrekken. In oktober '75 keert Richards terug naar Engeland, waar hij in dienst treedt bij de Londense vestiging van het Amerikaanse verkeersbureau Alan M. Voorhees & Associates Ltd.

Sinds de vorming van de maatschap waren Goudappel en Coffeng de enige twee aandeelhouders van het bureau geweest. Met het aangekondigde vertrek van Goudappel wordt de eigendomsstructuur zodanig gewijzigd dat het bureau voor haar voortbestaan niet langer afhankelijk is van de directieleden. Op 11 oktober 1975 dragen Goudappel en Coffeng

hun aandelen formeel over aan het bureau. De overdracht wordt gevierd met een bureaufeest in De Roskam in Gorssel, dat tevens in het teken staat van het vertrek van Goudappel en Richards.



De anekdote van ...

Roel Meilof

Roel Meilof kwam in 1975 bij Goudappel Coffeng in dienst als junior adviseur. Tegenwoordig is hij directeur van de divisie Strategische studies.

“Een Brabants dorp had in het midden van de jaren '70 te kampen met grote verkeersproblemen. Ons bureau, toen ruim twintig man groot, werd gevraagd met een oplossing te komen. Toen Eric van Baarsel en ik onze voorstellen kwamen presenteren op een openbare raadsvergadering hadden zich veel burgers verzameld. De burgemeester zat de avond voor. Het beloofde een spannende avond te worden. Zoals te doen gebruikelijk bij verkeersproblemen hadden de inwoners ook nu uitgesproken meningen. Er was een kamp van tegenstanders, die stelden dat er geen probleem was en er was een kamp van voorstanders. Wie zou zich het eerst roeren? Wie zou de zaal achter zich krijgen? Na onze presentatie was de discussie juist losgebarsten toen de kreet 'brand!!!' door de zaal ging. Een oranje gloed drong de zaal binnen. Op het plein voor het gemeentehuis stond de muziekkapel in lichterlaaie. De burgemeester sprak: 'als commandant van de brandweer sluit ik de vergadering en zal ik de leiding van de bluswerkzaamheden op mij nemen'. Voor- en tegenstanders verdrongen zich eensgezind achter het raam om naar het schouwspel te kijken. Die eensgezindheid is gebleven; het verkeersprobleem werd kort daarna zonder discussie opgelost!”

Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van het bureau is het volgende lied gedicht, dat op 3 november 1973 in 't Haasje in Olst is voorgedragen.
(Melodie: "Het is uit het leven gegrepen...")

[1963]

In drie en zestig kreeg
Henk G zijn eerste opdracht
waardoor hij kreeg de kans
waaraan hij al zolang dacht.
De voortzetting daarvan
zoals U wel zult weten
was een verkeersburo
het AVV geheten.

[refrein:]

Dit geeft uit de jaren de sfeer weer
zoals die er steeds is geweest
en als we nu positief doorgaan
dan is het weer dagelijks feest

[1964]

Het jaar daarna begon
men opdrachten te boeken
waaronder er ook één
Loosdrecht te onderzoeken.
Er kwam een formulier
al in de vorm van loten
maar wat men toen vergat
bij water zijn ook boten.

refrein

[1965]

't Jaar vijf en zestig werd
al voor de groei een kenmerk
er kwam meer personeel
de oorzaak was heel veel werk.
In de Prinsenkelder werd
een feestje toen gebrouwen
ter kennismaking van
nieuw personeel en vrouwen.

refrein

[1966]

In zesen zestig dat weet U
werd 't stadje Delft te klein
we zochten een an'dre plaats
in Deventer moest het zijn.
En in Amerika
liep een ervaren man rond
hij kwam bij ons in dienst
een maatschap die ontstond.

refrein

[1967]

De buronaam van dit jaar
werd nu verkeersordening
en wennen was het ook
aan Goudappel en Coffeng.
Er liep op het kantoor
een witte hond langs de deuren
zodat men hem ook vaak
bestempelde met kleuren.

refrein

Bureauhond Robbie had de gewoonte 's ochtends
medewerkers op te halen van het station in Deventer



[1968]

Achtenzestig was voor ons
het jaar van onderzoeken
men maakte lijsten klaar
de tukkers te bezoeken.
Wij gingen ook te saam
naar onze oosterburen
om steden te gaan zien
siestemen te begluren.

refrein

[1971]

Door 't groeien van het buro
werden funkties uitgehoud
de duidelijkheid was weg
toen zocht men het bij Grünwold.
Dit jaar was het vijf jaar
dat 't buro verbleef in Salland
een monument ontstond
na een rally door het land.

refrein

[1969]

Aan groeien geen gebrek
we zochten toen al gauw
wat ruimte bij het pand
Littink maakte de nieuwbouw.
Door reizen eens gemaakt
het Westen wist men veel van
zodat men het nu zocht
in 't Oosten en in Japan.

refrein

[1972]

In twee en zeventig
begon de verhuizing
de zolder die vond men
voor 't werken een beperking.
De direktie nam 't besluit
er werd weer eens beklonken
in plaats van 't AVV
op BGC gedronken.

refrein

[1970]

In het jaar zeventig
was er een Engelsman
die met zijn lieve vrouw
als gasterbeider hier kwam.
Studenten kwamen hier
om samen te beginnen
al voor de planoloog
SESRO te verzinnen.

refrein

[1973]

Tien jaren zijn voorbij
dat willen wij herdenken
na wandelen en spel
gaan wij op één lijn denken.
De terugblik op die tijd
van veel plezier en zorgen
vergeten wij niet gauw
en kijken uit naar morgen.

refrein



Wally Schouwink, Arie Durand en Rinie Tacke

4 In het teken van verandering (1976-1981)

"Kwaliteit is onze stille reclame."

Theo Mensink, 1980

Het jaar 1976 staat voor BGC in het teken van ingrijpende veranderingen. Binnen het bureau moet de leemte die Goudappel en Richards in de directie hebben achtergelaten worden opgevuld, terwijl vooral het vertrek van Goudappel dwingt tot een bezinning op de toekomstige eigendomsstructuur van het bureau. Los van de interne beslommeringen voelt BGC bovendien de hete adem van de markt in zijn nek: de veranderde marktsituatie vraagt dringend om een nieuwe benadering!

Verandering eigendomsstructuur

Tot 1976 waren Goudappel, Coffeng en Richards –in volgorde van aandelenbezit– de enige aandeelhouders van het bureau geweest. De statuten bepaalden echter dat BGC-aandelen alleen in bezit mochten zijn van hen die in het bureau werkzaam zijn. Het vertrek van Goudappel betekent dus dat hij zich financieel uit het bureau moet terugtrekken. Het in één keer uitkopen van Goudappel zou een forse aderlating voor het bureau betekenen. Maar Goudappel stelt zich soepel op; hij stemt in met een juridische constructie die het mogelijk maakt de inkoop van zijn aandelen over een reeks van jaren te spreiden en die voorkomt dat de fiscus het bureau financieel

zou uithollen. Bovendien maakt de constructie het mogelijk te voorkomen dat BGC in de toekomst opnieuw met een financiële operatie van deze omvang wordt geconfronteerd. De enige consequentie is dat niet alleen Goudappel, maar ook Coffeng zich financieel moet terugtrekken uit het bureau.

Op 15 juli 1976 wordt er een nieuwe B.V. opgericht, die wederom Buro Goudappel en Coffeng B.V. heet. De oude B.V. wordt omgezet in de Holding Maatschappij Goudappel en Coffeng B.V. (HGC). Van deze holding bezitten Goudappel en Coffeng de aandelen, die worden ondergebracht in een stichting. Het aandelenpakket wordt beheerd door het stichtingsbestuur, bestaande uit Goudappel, Coffeng en drie medewerkers. De HGC zal zo snel mogelijk uit de winst van BGC worden uitgekocht, waarna Goudappel aftreedt als voorzitter van de stichting. Dat punt wordt eind 1978 bereikt. Met de start van het nieuwe BGC wordt het aandeelhouderschap opengesteld voor alle medewerkers. Dit past geheel in het streven van Coffeng om het bureau een breder draagvlak te geven, ook op het punt van aandelenbezit. De bedoeling is de betrokkenheid van de medewerkers bij het reilen en zeilen van het bureau te vergroten door hen de mogelijkheid

te bieden financieel in het bedrijf te participeren. Vanaf 1976 bestaat de mogelijkheid om jaarlijks nieuwe aandelen uit te geven, waarop alle medewerkers kunnen inschrijven.

Nieuw managementteam

Behalve in de eigendomssfeer, voltrekken zich in 1976 ook enkele veranderingen in de bureauleiding. Coffeng blijft de enige directeur, maar delegeert een deel van zijn taken aan twee medewerkers. De algemene management-taken worden gedelegeerd aan Bram Zijder-veld, de bureaumanager. Jimme de Boer, die in 1972 in dienst is gekomen, krijgt een coördinerende taak in het opdrachtenmanagement. Zelf neemt Coffeng het 'functioneel (vak-inhoudelijk) management' voor zijn rekening. Samen vormen Coffeng, Zijderveld en De Boer het nieuwe managementteam van BGC.

Het delegeren van taken en bevoegdheden blijft niet beperkt tot het management; ook de opdrachtleiders krijgen meer vrijheid van handelen in de opdrachtverrichting. Het aantal mensen dat het gezicht van het bureau naar buiten en de sfeer binnen het bureau bepaalt, wordt daarmee groter dan in het 'oude' BGC. Voor de noodzakelijke afstemming over vak-inhoudelijke zaken tussen de opdrachtleiders wordt een nieuw overlegorgaan in het leven geroepen: de 'vakgroep'. Zaken die het hele bureau aangaan, worden voortaan plenair behandeld in het 'buroberaad'.

De veranderingen binnen en buiten het bureau gaan snel. Leny Goudappel kan maar moeilijk wennen aan de nieuwe situatie zonder haar man in de directie. Daarom besluit zij het



Leo Coffeng

bureau op 1 oktober 1976 -een jaar na het vertrek van Henk Goudappel- te verlaten. Officieel was Leny op 1 januari 1967 bij het bureau in dienst gekomen, maar feitelijk was zij al vanaf het begin van het bureau bij het werk betrokken. Met hart en ziel heeft zij zich meer dan tien jaar voor het bureau ingezet, het laatst in de functie van hoofd secretariaat.

Omslag marktbenadering

Opvallender nog dan de veranderingen in de eigendomssfeer en de interne organisatie, is de omslag in het marktbeleid sinds 1976. Rond 1973 hebben zich op de markt ontwikkelingen voorgedaan die een nieuwe koers noodzakelijk maken.

Tot de oliecrisis van 1973 waren de afzetmogelijkheden voor de diensten van BGC overvloedig geweest. Het evangelie was: "verruim de infrastructuur om de groei van het verkeer op te vangen". De adviserende dienstverlening zat geheel in het spoor van deze vooruitgangsgedachte.

Na 1973 werd BGC steeds meer geconfronteerd met de 'grenzen aan de groei'. Dit laatste niet alleen in economische zin, maar ook door een toenemende zorg voor het milieu. Alomte rees het gevoel dat er toch wel veel zaken verloren dreigden te gaan door steeds weer toe te geven aan de groei van het verkeer. Onder invloed van deze maatschappelijke ontwikkelingen veranderde de vraag naar verkeers- en vervoersonderzoeken. De behoefte aan de conventionele verkeers- en vervoersstudies nam af. Daarentegen ontstond er een toenemende behoefte aan inzicht in verkeersproblemen die zich nu en in de nabije toekomst voordoen. Typerend voor deze ontwikkeling was de opkomst van de zogeheten 'verkeerscirculatieplannen'. Iedere gemeente kreeg de verplichting elke vijf jaar een verkeerscirculatieplan op te stellen om na te gaan welke maatregelen op korte termijn kunnen worden getroffen om de verkeersproblemen op te lossen.

De adviesgroep van BGC kon redelijk snel inspelen op de nieuwe vragen uit de markt, maar de omvangrijke onderzoeksgroep kon deze koerscorrectie minder makkelijk maken. Daardoor kalfde BGC in de periode 1973-1976 langzaam af. Terugblikkend op deze periode zegt Coffeng: "Het probleem kon eigenlijk alleen maar worden opgelost door een nieuwe start te maken. Dat hebben we gedaan door na 1975 geen accent meer te leggen op de grote verkeers- en vervoersstudies. In plaats daarvan zijn we ons veel meer gaan richten op beleids-effectenstudies".

Tot ongeveer 1976 was het grootste deel van de opdrachten afkomstig van gemeenten (zo'n 95 procent van de omzet). Vanaf dat jaar wordt de marktbenadering gericht op het ontwikkelen van specialismen, waarmee rijksopdrachten verkregen kunnen worden. Op den duur, zo werd gedacht, zouden de opleidingen voor verkeerskundigen de gemeenten immers van eigen 'verkeersmensen' voorzien, waardoor de kansen voor het bureau meer in de specialistische sfeer zouden komen te liggen. Het gevolg is dat er de komende jaren steeds meer specialisten bij BGC komen werken. Behalve verkeersingenieurs, gaan ook economen, psychologen, sociaal-geografen, wiskundigen en andere disciplines zich met verkeers- en vervoersvraagstukken bezighouden.

Hoge werkdruk

Vrijwel direct na de nieuwe start van BGC is de werkdruk voortdurend hoog en kost het de grootste moeite de vacatures in te vullen. In 1976 treedt er een tekort aan gekwalificeerde mankracht op, dat daarna slechts zeer geleide-

lijk wordt aangezuiverd. Financieel is er weinig reden tot klagen: het resultaat over 1976 bedraagt om en nabij de 4 ton! De veranderingen die het bureau doormaakt, moeten ook in de presentatie naar buiten toe tot uiting komen. Daarom wordt grafisch ontwerper Jef Koning gevraagd de huisstijl eens kritisch onder de loep te nemen. "Een springlevende, maar wel wat voddige verschijning", luidt zijn ongezouten oordeel. Hij slaat aan het ontwerpen van een nieuwe huisstijl die op 1 juni 1977 wordt ingevoerd. Het ronde BGC-logo zal bijna negentien jaar lang het beeld van het bureau bepalen.

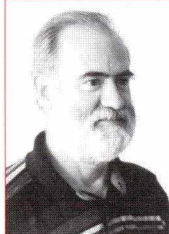
Op 31 augustus 1977 verlaat bureaumanager Bram Zijderveld het bureau. Hij begint een eigen bureau op het gebied van juridisch-planologische advisering. Met het vertrek van Zijderveld dreigt opnieuw een verzwaring van Coffengs takenpakket te ontstaan. Daarom wordt Jimme de Boer per 1 september 1977 benoemd tot adjunct-directeur.

De hoge werkdruk en de verwachtingen ten aanzien van de toekomstige werkdruk rechtvaardigen het aantrekken van medewerkers. De drukte maakt het echter onmogelijk om nieuwe medewerkers op te vangen; alle zeilen moeten worden bijgezet om de lopende projecten af te handelen.

Maar de redding is nabij. Vanaf mei 1977 wordt er in de bureaumedelingen wekenlang gespeculeerd over de mogelijke komst van een 'zwaargewicht' die voor de nodige verlichting van de werkdruk moet gaan zorgen. Omdat zijn identiteit lopende de onderhandelingen nog niet kan worden prijsgegeven, wordt hij



buro goudappel & coffeng bv

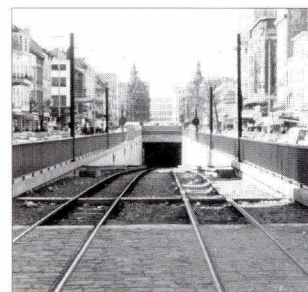


De anekdote van ...

Arie Durand

Arie Durand werkt sinds 1 mei 1965 bij Goudappel Coffeng als verkeerstechnisch tekenaar/ontwerper.

"In de loop der jaren zijn er vele excursies georganiseerd voor alle medewerkers van het bureau. De excursie naar Antwerpen op 14 en 15 mei 1976 was wel heel bijzonder. We brachten daar een bezoek aan de autofabrieken van General Motors en namen een kijkje bij de aanleg van de metro. Daar werden enkele medewerkers wat baldadig en begonnen op de roltrap tegen de stroom in te lopen. De gendarmerie, extra alert op afwijkend gedrag doordat Antwerpen werd geplaagd door hevige rellen, heeft toen een paar BGC-ers in de kraag gevat. Leo Coffeng heeft toen moeten praten als Brugman om de gendarmes ervan te overtuigen dat zijn medewerkers geen relschoppers waren."



voorlopig aangeduid als de geheimzinnige “Mr. X”. Op 15 december 1977 treedt Theo Mensink alias “Mr. X” voor de derde keer in zijn loopbaan in dienst van BGC, tot grote opluchting van de directie: “De komst van Theo Mensink zal ons probleem, naar wij verwachten, zodanig verlichten dat we het aantrekken van professionele medewerkers weer aandurven”.

Ruimtenood

Na de komst van Mr. X begint het bureau inderdaad snel te groeien. De groei gaat zelfs zo snel dat er in de loop van 1978 een nijpend huisvestingsprobleem ontstaat. Als tijdelijke oplossing wordt gedacht aan het plaatsen van

houten bouwketen op het gazon van Parkweg 4. In november wordt hiervoor vergunning aangevraagd bij de gemeente Deventer. In december laat de gemeente echter weten slechts een vergunning te willen afgeven als de ruimtenood binnen twee jaar is opgelost. Om aan deze voorwaarde te kunnen voldoen, wordt in allerijl een stuk grond gereserveerd voor een nieuw te bouwen BGC-kantoor in het kantoorkavelgebied Kloosterlanden langs de autosnelweg (A1). De reservering van het stuk grond verplicht nog tot niets; pas op het tijdstip van gronduitgifte moet de reservering worden omgezet in koop, optie of niks. Niet alle medewerkers zijn even gelukkig met de locatie van het nieuwe kantoor langs de snelweg, want vergeleken met de Parkweg is het natuurlijk wel erg ver uit de binnenstad vandaan. Daarom wordt intussen driftig verder gezocht naar alternatieve huisvestingsmogelijkheden.

Al sinds de vestiging van het bureau aan de Parkweg werd rekening gehouden met de mogelijkheid van uitbreiding met het buurpand Parkweg 2. Het pand wordt anno 1979 echter nog steeds bewoond door dezelfde -inmiddels hoogbejaarde- buurman als ten tijde van de verhuizing naar Deventer in de zomer van 1966. Parkweg 2 wordt daarom al snel afgevoerd van het lijstje met mogelijke kantoorlocaties: “Parkweg 2: zou een moord voor nodig zijn, hetgeen door de directie afgewezen wordt”.

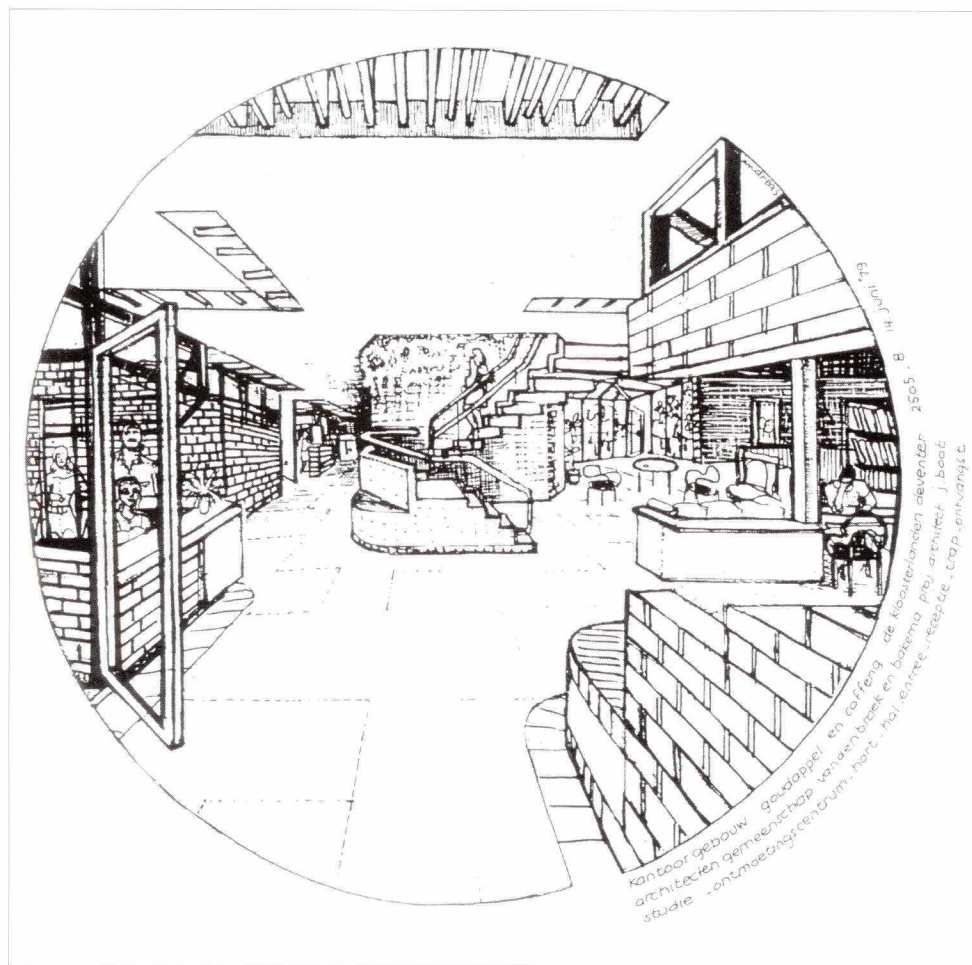
De tijd begint te dringen. Om te kunnen voldoen aan de eis van de gemeente om binnen twee jaar van een tijdelijke naar een defini-

Het ‘ding’ in de hal

Als de directie in september 1978 haar voornemen bekendmaakt om binnen afzienbare tijd een prikklok in de hal te installeren, gaat er een golf van verontwaardiging door het bureau. Veel BGC-ers voelen zich sterk in hun vrijheid aangetast door de komst van het ‘ding’ in de hal. Uit protest hangen enkele medewerkers alvast een nep-prikklok op. De directie, lichtelijk geschrokken van alle opwinding, haast zich om het doel van de prikklok toe te lichten: “Het doel van deze prikklok is niet om een stuk zinvolle vrijheid in te perken. Maar ondertussen hebben we wel de indruk gekregen dat enkelen de vrijheid verkeerd interpreteren en zoetjesaan bezig zijn om eerst kwartiertjes, dan halfuurtjes van de werktijd af te snoepen. De prikklok is in eerste instantie bedoeld als hulpmiddel voor ieder op het buro om zijn eigen werkurensaldo in de gaten te houden. In tweede instantie is er dan de mogelijkheid voor de bedrijfsleiding om te verifiëren of het goed zit met de werkuren.” Het mocht niet baten: de prikklok is er nooit gekomen.

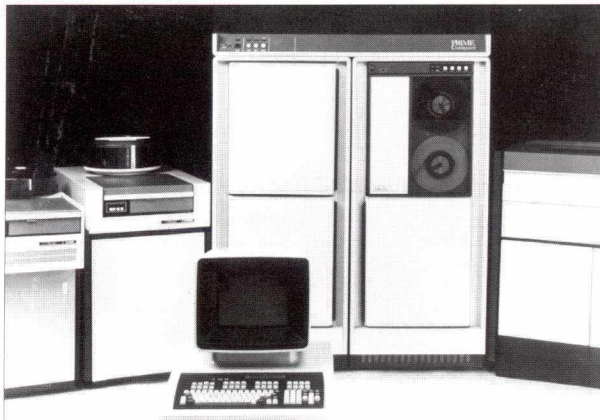
tieve huisvesting over te stappen, moeten spijkers met koppen worden geslagen. Op het bureauberaad van 12 december 1979 wordt daarom besloten een 'BOuwKommissie' (BOK) in te stellen die zich zal gaan bezighouden met

de voorbereiding van de nieuwbouw. De BOK stelt een lijst met 'wensen voor een BGC-huis' op, waarin veel nadruk wordt gelegd op het behoud van de sfeer en het eigen karakter van het bureau: "Bij vele



PRIME

In december 1979 krijgt BGC de beschikking over een eigen computersysteem: een PRIME 550 met een intern geheugen van maar liefst 512 kb! De computer heeft niet alleen de mogelijkheid om contact te leggen met databestanden elders, maar kan ook via de telefoon door opdrachtgevers en relaties worden geraadpleegd.



medewerkers van BGC werd hun beslissing om juist bij BGC te gaan werken mede bepaald door de binnen BGC heersende werksfeer en de aard, karakter, inrichting en indeling van het gebouw Parkweg 4. Nu wij door persoonsuitbreiding groter en groter worden en een verkassing onontkoombaar lijkt, zal men bij het zoeken naar een nieuwe werkruimte moeten proberen de werksfeer en het karakter van het bureau te behouden”.

Op basis van het programma van eisen en wensen gaat architect J. Boot van de Architectengemeenschap Van den Broek en Bakema uit Rotterdam aan de slag met het ontwerpen van het nieuwe BGC-kantoor. Reeds op 20 maart 1979 worden de eerste schetsen aan de bouwcommissie voorgelegd.

De gemeente Deventer, die vaststelt dat de verhuisplannen van BGC nu serieuze vormen beginnen aan te nemen, geeft op 11 april 1979 het groene licht voor de tijdelijke plaatsing van houten bouwketen in de tuin van Parkweg 4. Dit heeft een explosie van activiteiten tot gevolg. Eerst wordt een partij zand gestort om het gazon te egaliseren, waarna de houtbouw in 'no time' wordt geplaatst. Al in mei kunnen de uitverkoren medewerkers hun intrek nemen in hun tijdelijke onderkomen. Behalve zo'n twaalf medewerkers worden ook de ping-pongtafel en de eierbakkerij naar de bouwketen verplaatst.

Intussen werkt de architect gestaag door aan het ontwerp van het nieuwe pand. Maar juist

Als de 'BOuwKommissie' (BOK) in het najaar van 1979 wordt opgeheven, krijgt Leo Coffeng een echt bokje cadeau



als de bouwtekeningen medio juni 1979 klaar zijn, komt de oude buurman van Parkweg 2 te overlijden. Van de ene op de andere dag is BGC een huisvestingsalternatief rijker. Nog dezelfde week zoeken de nabestaanden contact met de directie over een eventuele aankoop van het pand. De onderhandelingen gaan vlot. Het nieuwe kantoor zou BGC 3 miljoen gulden gaan kosten, terwijl Parkweg 2 'slechts' 8 ton moet opbrengen. De keus is snel gemaakt. Nadat de architect is afgekocht en bedankt voor de moeite, wordt het nieuwe pand op 5 september 1979 aangekocht.

Een klein knelpunt is de bestemmings-omschrijving van Parkweg 2. Volgens het vigerende bestemmingsplan mag het pand wel als kantoor worden gebruikt, maar moet minstens 120 m² als woonhuis worden ingericht. Het blijkt in de binnenstad van Deventer onhaalbaar om vrijstelling te verkrijgen van bedoelde woonfunctie, maar daar wordt een mouw aan gepast: één van de medewerkers gaat in een deel van het pand wonen. Er blijft daarnaast genoeg ruimte over om te werken. Op 26 oktober 1979 komt de volksverhuizing op gang: de eerste BGC-ers betrekken Parkweg 2. De bouwketen in de tuin worden afgebroken. Het bureau van de befaamde tuinarchitecte Mien Ruys wordt in de arm genomen om de buitenomgeving weer wat meer glorie te geven.

Paleisrevolutie

30 april 1980 is de vaderlandse geschiedenis ingegaan als de dag waarop koningin Juliana afstand deed van de troon. Toeval of niet, ook binnen BGC voltrekt zich op die datum een



Parkweg 2 in Deventer wordt in september 1979 aangekocht

Huiskamer wordt omgetoverd tot vergaderzaal



paleisrevolutie: Jimme de Boer treedt terug als adjunct-directeur. Hij heeft een nieuwe baan aanvaard bij het ministerie van Justitie, waar hij wordt belast met de opleiding van

verkeersschouten. Van daaruit wil hij geleidelijk zijn eigen adviespraktijk opbouwen, wat nog datzelfde jaar leidt tot de oprichting van zijn Bureau voor Verkeerskundige Advisering (BVA) in Raalte. Na het vertrek van De Boer komen Chris Wentink en Theo Bosch in beeld. Wentink, sinds november 1975 werkzaam binnen het bureau, wordt coördinator externe contacten en coördinator computerbeheer/-gebruik. Bosch, die sinds mei 1976 bij BGC werkt, wordt coördinator vakinhoudelijke zaken. Samen vervullen zij om het andere jaar de functie van adjunct-directeur.

Gewoon is al gek genoeg

Op 1 november 1980 schaft BGC de omstreden progressieve spelling af. Coffeng licht dit besluit als volgt toe: "Deze beslissing is natuurlijk niet zomaar uit de lucht komen vallen. Een aantal mensen heeft nooit overweg gekund met de BGC-spelling en bleef de voorkeurspelling hanteren, die het secretariaat dan keurig veranderde in de BGC-spelling. Ook werd gememoreerd dat de opdrachtgevers nogal eens vreemd aankeken tegen onze wijze van spellen. Omdat ernaar moet worden gestreefd zo min mogelijk irritatie op te wekken bij hen die onze teksten te lezen krijgen, is men tot dit besluit gekomen. Het argument om door onze spelling op te vallen, gaat niet meer op: als we gewoon doen, doen we al gek genoeg; met andere woorden BGC is een begrip geworden".

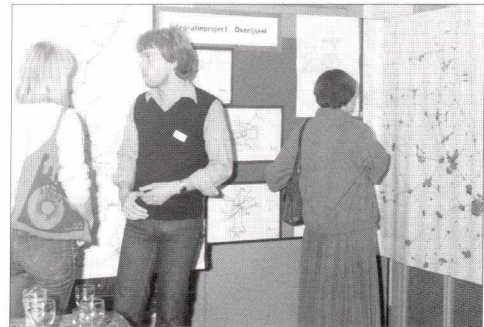
De voorkeurspelling wordt consequent doorgevoerd, ook in de naam van het bureau: 'buro' wordt 'bureau'. En omdat het er in de loop van de jaren toch maar tussen was geslopen, wordt het woord 'en' tussen 'Goudappel' en 'Coffeng' weggelaten. De nieuwe naam wordt: 'Bureau Goudappel Coffeng'.



bureau goudappel coffeng bv

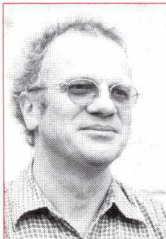
Open huizen

De ingebruikname van het pand Parkweg 2 is aanleiding voor twee open huizen. Op 23 juni 1980 wordt een open huis gehouden voor omwonenden, gezinsleden, familieleden en kennissen van BGC-medewerkers. Op 16 oktober wordt een tweede open huis georganiseerd voor opdrachtgevers. Deze gelegenheid wordt aangegrepen om de professionele kwaliteiten van BGC nog eens goed te etaleren. In de Bergkerk houden enkele BGC-ers een aantal lezingen, waarna het hele gezelschap zich verplaatst naar de Parkweg voor een receptie. In diverse ruimten van de kantoorpanden zijn kleine tentoonstellingen ingericht over de werkzaamheden van het bureau.



In de periode 1976-1980 zit BGC duidelijk in de lift. Een tot 1980 stabiel blijvende gemeentelijke markt en een gestaag toenemende stroom rijksopdrachten maakte een sterke groei van het bureau in een moeilijker wordende markt mogelijk (van 35 medewerkers in 1976 naar 65 in 1980). Maar begin 1980 lijkt

het einde van de vette jaren in zicht. Er komen steeds meer signalen dat de overheid de komende jaren diep zal snijden in haar budget. “We moeten er rekening mee houden dat we in de toekomst minder makkelijk werk naar ons toe krijgen: je hoort steeds meer berichten over het dichtdraaien van geldkranen. En het blijft niet bij horen alleen, wij ondervinden het nu al: bij enkele projecten die we dit jaar zullen starten, zullen we werken op het 1981-budget (van opdrachtgeverszijde), omdat het krappere geworden 1980-budget geen ruimte meer biedt”, waarschuwt Coffeng in de mededelingen van 14 januari 1980. Hij kon toen nog niet vermoeden dat BGC de komende jaren door een diep dal zou gaan.



De anekdote van ...

Bolie Rühl

Op 1 januari 1976 komt “ene Rühl” bij BGC werken. Jarenlang was hij hoofd van de groep Gegevensverzameling. Tegenwoordig is hij hoofd van de Facilitaire dienst.

“Als je hier vroeger als adviseur binnenkwam, dan kon het zijn dat je eerst een soort chauffeur was. Eric van Baarsel ging vaak met Leo Coffeng op pad en moest dan altijd rijden. Op een keer had hij een echte chauffeurspet opgezet toen zij samen naar een afspraak gingen. Eenmaal op de plaats van bestemming deed Eric keurig de deur voor Leo open en liep vervolgens met de chauffeurspet op mee de vergadering in, waarop de aanwezigen verbijsterd aan Leo vroegen: ‘Doet uw chauffeur ook mee?’”

5 Door het oog van de naald (1981-1985)

“Als wij ons er de komende tijd maar goed voor inzetten, dan kunnen wij BGC weer een gezonde financiële basis geven en daarmee een goed toekomstperspectief.”

Leo Coffeng, 1982

Begin jaren tachtig wordt de westerse wereld opgeschrikt door een enorme economische malaise. In Nederland leidt de slechte economische situatie tot een ongekennde werkeloosheid (meer dan 400.000 werklozen in maart 1981) en een oplopend begrotingstekort. Om de economische, sociale en financiële problemen het hoofd te kunnen bieden, ziet het Kabinet-Van Agt zich gedwongen fors op de overheidsuitgaven te bezuinigen.

1981 is het jaar van de kentering. In dat jaar worden de gevolgen van de overheidsbezuinigingen voelbaar in de advieswereld. De gemeenten komen krapper in hun geld te zitten, waardoor het aantal bouwactiviteiten sterk afneemt. In eerste instantie krijgen vooral stedenbouwkundige bureaus steeds meer problemen om aan werk te komen.

Bezuinigingsdrift

BGC heeft aanvankelijk nog weinig last van de bezuinigingsdrift van de overheid. In de eerste maanden van 1981 draait het bureau zelfs beter dan in dezelfde periode van 1980. Het gemeentelijk aandeel in de opdrachtenportefeuille loopt weliswaar sterk terug, maar

dankzij enkele grote opdrachten van het Rijk weet het bureau zich toch goed te handhaven. De nabije toekomst ziet er voor BGC echter minder rooskleurig uit; de rijksoverheid snijdt steeds dieper in haar budgetten. Om verzekerd te blijven van voldoende werk, gaat BGC begin 1981 veel meer nadruk leggen op wervings- en promotieactiviteiten dan voor die tijd het geval was. Naast de adviseurs die al contacten met de ministeries hebben, worden nog enkele medewerkers in stelling gebracht om opdrachten bij het Rijk los te weken. Om diezelfde reden wordt besloten dat BGC in het voorjaar van 1982 zal deelnemen aan de vakbeurs Intertraffic in de RAI in Amsterdam.



Naast een intensivering van de acquisitie op de bestaande markt, ziet Leo Coffeng in dat de tijd rijp is om nieuwe markten aan te boren. De sterke afhankelijkheid van de binnenlandse overheid biedt te weinig garanties voor de continuïteit van het bureau. Een sterkere oriëntatie op het buitenland en het bedrijfsleven is nodig.

Physical distribution

Al sinds 1979 werden de mogelijkheden verkend om het werkterrein te verbreden van uitsluitend personenvervoer naar het gehele transportgebied. Op de markt van het goederenvervoer lijken goede kansen te liggen voor BGC. Dat leidt op 4 augustus 1981 tot het besluit om het vakgebied 'physical distribution' in huis te halen. BGC krijgt er een dochteronderneming bij die zich volledig gaat concentreren op land- en watertransport, logistiek en economische studies. De nieuwe B.V. zal onder de naam BGC vanuit Rotterdam gaan opereren.

Op 1 oktober 1981 wordt Gerard Bosma aangetrokken als directeur van de vestiging Rotterdam. Bosma heeft vijftien jaar adviseurservaring in het goederenvervoer, voor een groot deel opgedaan in het buitenland. Onder zijn leiding gaat de tweede vestiging van BGC op 1 januari 1982 van start aan de Veerkade 3 in Rotterdam.

Bestedingsbeperking

Is BGC 1981 nog zonder kleerscheuren doorgekomen, in 1982 beginnen de problemen pas goed. Al vroeg in het jaar wordt duidelijk dat de werkvoorraad geleidelijk terugloopt door de

bezuinigingen van de rijksoverheid. Maar de grote klap komt als het Rijk in mei een bestedingsbeperking afkondigt: nieuwe opdrachten worden nog maar mondjesmaat gegeven en veel geplande projecten worden tot nader order uitgesteld.

De bestedingsbeperking heeft een ware kaalslag in adviserend Nederland tot gevolg.



Team Rotterdam
met geheel rechts
Gerard Bosma

BGC en de andere in de markt opererende bureaus moeten steeds harder strijden om steeds minder opdrachten. Dit onttaardt in een ware tarievenoorlog, die alle bureaus financieel uitholt.

BGC komt door de teruglopende werkvoorraad te ruim in z'n personele jasje te zitten. Een inkrimping van de staf is onvermijdelijk geworden. In het voorjaar moeten vier medewerkers noodgedwongen worden ontslagen. Nog een aantal medewerkers gaat minder uren werken.

Liquiditeitsproblemen

Dit is echter nog maar het begin van de problemen die BGC te wachten staan. Door de instorting van de onroerendgoedmarkt zijn de panden aan de Parkweg maar liefst acht ton in waarde gedaald. De bank -voorzichtig geworden door de problemen bij de adviesbureaus- neemt geen enkel risico en brengt dit bedrag onmiddellijk in mindering op de kredietruimte van het bureau.

Dit is het begin van een periode van slepende liquiditeitsproblemen. BGC kan niet meer over voldoende geld beschikken om alle betalingen te kunnen voldoen en komt voortdurend financieel klem te zitten. Een stuwmeer van aangehouden rekeningen is het gevolg. De financiële positie van het bureau is zo verzwakt dat in de zomer van 1982 ernstige liquiditeitsproblemen dreigen. Er is geen enkele buffer meer aanwezig om alle rekeningen te kunnen betalen. Eind juni ziet Leo Coffeng nog maar één uitweg: hij stelt zich persoonlijk borg om het bureau door de zomermaanden heen te helpen.

Collectief ontslag

Na de zomer van 1982 wordt duidelijk dat verder ingrijpen in de organisatie noodzakelijk is, wil BGC kunnen overleven. Om het bureau door de moeilijke periode heen te loodsen, treedt Theo Bosch in het najaar toe tot de directie. In september zet de directie een actie in gang om de toekomst van BGC zeker te stellen. Op alle fronten wordt geprobeerd de kosten terug te dringen, maar aan een verdere inkrimping van de staf valt niet te ontkomen. Op basis van de werkverwachting voor de eerstkomende tijd wordt becijferd dat er voor vijftien medewerkers geen plaats meer is binnen het bureau. Wrang genoeg trekt de werkvoorraad in de tijd tussen de ontslag-aanvraag en het feitelijke ontslag weer iets aan, zodat twee medewerkers de dans alsnog ontspringen. Voor dertien medewerkers is het dreigende ontslag op 31 december 1982 echter onafwendbaar. Later, als de markt begint te herstellen, zal een deel van de ontslagen medewerkers overigens weer bij het bureau in dienst komen.

Zonder het collectief ontslag van de dertien medewerkers zou het bureau in het voorjaar van 1983 zijn gestrand. Nu deze dreiging is weggenomen, gaat de directie op zoek naar mogelijkheden om de financiële basis van het bureau te versterken. Om de liquiditeit van de onderneming veilig te stellen, zijn kapitaalinjecties nodig.

Ondanks het uiterst onzekere toekomstperspectief blijkt een flink aantal medewerkers bereid te zijn het bureau financieel te ondersteunen door het kopen van aandelen. Om de financiële positie van het bureau verder te versterken,

Theo Bosch



treedt de directie in contact met participatiemaatschappij Parcom Beheer B.V. De onderhandelingen met Parcom lopen echter stuk, waardoor BGC zijn financiële problemen geheel op eigen kracht te boven moet zien te komen.

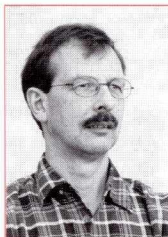
Rond de jaarwisseling van 1982/'83 hangt het voortbestaan van BGC aan een zijden draadje. Om de overlevingskansen te onderzoeken, wordt Piet Kraan van het accountantskantoor Reyn, De Blaey en Co ingeschakeld. De oplossing die Kraan bedenkt, is even eenvoudig als slim: door inlevering van de directiesalarissen over 1982 kan een risicodragend vermogen worden gecreëerd dat het bureau in staat stelt te overleven. Als er dan in de toekomst weer een positief bedrijfsresultaat wordt behaald, kan het offer van de directie uit dat resultaat gecompenseerd worden.

Staatsgarantie

De Kraan-constructie betekent de redding voor BGC, maar financieel staat het bureau nog steeds uitermate zwak. Om de financiële armslag te verruimen, wordt in februari 1983 bij de bank een vermogensversterkingskrediet aangevraagd. De bank is bereid dat krediet te verstrekken, mits een deel ervan wordt gedekt door een staatsgarantie.

Op 8 december 1983 wijst het ministerie van Economische Zaken de aanvraag van een staatsgarantie echter af. De beoordelingscommissie heeft "er onvoldoende vertrouwen in dat het bedrijf tot een dusdanige rentabiliteit kan komen dat continuïteit gewaarborgd is". BGC besluit bezwaar aan te tekenen tegen deze beslissing bij Economische Zaken. In

afwachting van de uitkomst van de bezwaarprocedure, gaat de directie op zoek naar andere oplossingen om de liquiditeitsproblemen te verminderen. Andermaal stelt Leo Coffeng zich persoonlijk borg om de kredietruimte bij de bank te vergroten.



De anekdote van ...

Harrie Groot

Harrie Groot werkt sinds 1 augustus 1979 bij Goudappel Coffeng als verkeerstechnisch adviseur.

"In 1982 werd ik voor een jaar uitgezonden naar Bagdad. Ik was door Philips ingehuurd om binnen één jaar vijftig verkeerslichtenregelingen op straat te zetten. Dat deed ik samen met twee mensen van Philips, één voor de hardware en één voor de software. Het eerste halfjaar deden we eigenlijk niets anders dan dingen regelen. Het tweede halfjaar moest er elke week een verkeerslichtenregeling worden neergezet. Dat was tamelijk hectisch. Irak was op dat moment in oorlog met Iran en dat maakte het natuurlijk allemaal wel een beetje spannend. We werden altijd in de gaten gehouden. Op een gegeven moment werd ik gearresteerd, terwijl ik op straat het verkeer stond te observeren. Ik moest voor verhoor mee naar een bureau. Daar bleek dat ik voor het hoofdkantoor van de geheime dienst had staan observeren. En dat was natuurlijk niet helemaal de bedoeling. Toen het jaar om was, mocht ik het land ineens niet meer uit. Je mag daar pas weg als er een vervanger voor je is. Als er dan iets niet in orde is, hebben ze altijd nog wat mensen achter de hand. Op een gegeven moment mocht ik toch weg. Maar mijn koffer met handtellers en naslagwerken is nooit op Schiphol aangekomen."

Terwijl BGC worstelt om het hoofd financieel boven water te houden, begint de markt zich in het najaar van 1983 aarzeland te herstellen. In het vierde kwartaal wordt zelfs een bescheiden winst geboekt.

Maar er volgt meer goed nieuws: in april 1984 laat het ministerie van Economische Zaken weten dat het beroep tegen de afwijzing van de staatsgarantie gegrond is. Ruim een jaar na de aanvraag kunnen op 11 mei 1984 bij de bank de stukken worden getekend voor de uitbreiding van het krediet. Daarmee komt een einde aan de jarenlange krappe liquiditeitspositie van het bureau. BGC is uit de gevarenzone, maar zal de komende jaren behoedzaam moeten manoeuvreren. Om de directie daarin te adviseren, worden in de eerste maanden van 1984 gesprekken gevoerd met Kees Joustra over een mogelijk commissariaat bij BGC. Joustra is oprichter en twintig jaar directeur geweest van Fugro en kent de advieswereld op zijn duimpje. Op de aandeelhoudersvergadering van 25 juni 1984 wordt Joustra benoemd tot commissaris.

Staf uitgedund

BGC ging 1980 met 65 medewerkers in, maar de financiële crisis heeft de staf behoorlijk uitgedund. Naast de gedwongen ontslagen, verlieten de afgelopen jaren nog eens tien medewerkers het bureau door gebrek aan perspectief. Rond 1984 zijn er van de 65 medewerkers nog maar 38 over, waardoor het bureau zelfs te ruim in zijn behuizing komt te zitten. In mei 1984 wordt een groot deel van het in 1979 aangekochte pand Parkweg 2 verhuurd.

Sinds het najaar van 1983 bevindt BGC zich weer in een opgaande lijn. De vestiging in Deventer krabbelt langzaam uit het dal omhoog en weet 1984 zelfs met een positief resultaat van 3 ton af te sluiten. Veel reden voor een hoerastemming is er echter niet, want de vestiging Rotterdam blijft verliesgevend. Het verlies is zelfs zo groot dat BGC als geheel het jaar 1984 afsluit met een negatief resultaat van 80 mille! Gezien de toch al financieel zwakke positie van het bureau besluiten de Raad van Commissarissen en de directie in oktober tot sluiting van de vestiging Rotterdam. Op 31 december 1984 wordt het Rotterdamse avontuur officieel beëindigd.

6 BGC gaat opnieuw groeien (1985-1992)

"Het sterke punt van ons bureau is dat mensen alle ruimte krijgen hun creativiteit te gebruiken."

Theo Bosch, 1995

De eerste jaren na de crisis in 1982 zag BGC zich genoodzaakt een behoudende koers te varen. De financiële positie was dermate verzwakt, dat het bureau zich weinig risico's kon veroorloven. Maar het vertrouwen in de toekomst bleef aanwezig. Al in 1983 werd onder leiding van Leo Coffeng een nieuwe start gemaakt met de marktontwikkeling.

Markt en marktpositie

Het bijna-drama bij BGC stond overigens bepaald niet op zichzelf. Ook bij de overheid waren er lessen geleerd. Men ging meer nadenken over de effectiviteit van het beleid en er kwam meer nadruk op het optimaliseren van verkeersvoorzieningen in plaats van het verder uitbouwen ervan; voor dat laatste was er gewoonweg even geen geld.

Ook de overheid was geschrokken van het ontwrichtende effect van de bestedingsbeperking van 1982, die tal van adviesbureaus had lamgelegd. Er ontstond een grote toenadering tussen met name de rijksoverheid en de daar als 'goed' aangeschreven bureaus. Deze ontwikkeling heeft BGC geen windeieren gelegd; het bureau lag met zijn kundigheid en vindingrijkheid (die tijdens de crisis behouden waren gebleven) goed in de markt.

Na de crisis begon BGC met het systematisch verkennen van de beleidsvragen die bij de overheid leefden en hun onderzoekbaarheid. Vervolgens werd contact gezocht met de ambtenaren die zich met de verschillende beleidsvragen bezighielden. Deze aanpak wierp zijn vruchten af. Het soort opdrachten dat BGC in deze periode verwierf, had veelal een trendsettend karakter. Zo werd er een opdracht binnengehaald voor een meerjarig onderzoek naar veranderingen in het mobiliteitsgedrag ten gevolge van veranderde socio-economische kenmerken (gezinsontwikkeling, loopbaan, tweeverdienerschap, parttime banen). Dit onderzoek vond plaats onder een vaste groep personen (het 'panel') en leidde telkens tot nieuwe opdrachten.

Daarnaast verwierf BGC een reeks opdrachten die de grenzen verkenden van het mobiliteitsbeleid; een voorbeeld hiervan was het zogenaamde modal-splitonderzoek voor Den Haag. Ook werden er diverse opdrachten verricht die het effect van gebruikerskosten op het mobiliteitsgedrag belichtten ('Prijs van een reis', diverse tariefelasticiteitsonderzoeken). Met deze trendsettende studies verkreeg BGC een veel beter financieel rendement in een

marktsegment, waar in de jaren ervoor juist nogal eens hiaten in de werkbezetting optraden. Eind jaren '80 blijkt het aandeel rijksopdrachten in de totale omzet te zijn gestegen tot 50 procent (in 1976 was dat nog praktisch nul).

In 1985 en 1986 herstelt de markt zich steeds verder. Voor BGC wordt het tijd om weer eens wat meer aandacht te gaan geven aan de gemeentelijke markt. Het werk op die markt was haar lonende karakter nooit kwijtgeraakt, maar omstreeks 1985 begint de behoefte om op bepaalde ontwikkelingen (milieuzaken en ondersteuning gemeentelijke opdrachtgevers op het punt van programmatuur) in die markt in te spelen een dringend karakter te krijgen. Die ontwikkelingen vragen om investeringen en daar wordt in 1985 en 1986 een begin mee gemaakt.

Milieu

Een belangrijke nieuwe deelmarkt die zich rond het midden van de jaren tachtig aandient, is het milieu. Als gevolg van de toegenomen maatschappelijke belangstelling voor het milieu, krijgt ook de bestrijding van de milieueffecten van het autogebruik steeds meer aandacht.

BGC weet een behoorlijk graantje mee te pikken van de groeiende milieumarkt. Het bureau adviseerde al langer over de bestrijding van verkeerslawaaï, maar na de komst van de wet Geluidhinder neemt het aantal opdrachten voor akoestisch onderzoek gestaag toe. Nog meer werk krijgt BGC aan het opstellen

van zogenaamde verkeersmilieukaarten (VMK's), waarmee gemeenten de effecten (geluidshinder en luchtverontreiniging) van verkeersmaatregelen op het milieu in kaart kunnen brengen. De VMK wordt snel populair, niet in de laatste plaats omdat gemeenten met meer dan 40.000 inwoners de VMK's met subsidie van het ministerie van VROM kunnen laten vervaardigen. In een paar jaar tijd groeit BGC uit tot marktleider op VMK-gebied.

Dat het milieu een belangrijke markt voor BGC is geworden, komt ook tot uiting op de Intertraffic in april 1988. In de stand worden demonstraties gegeven van nieuwe software, waaronder het verkeersmilieuprogramma PROMIL. Er worden vele contacten gelegd, vaak met gemeenteambtenaren van milieuafdelingen.

Financiële positie

1987 is in financieel opzicht een goed jaar geweest voor BGC. De liquiditeitspositie van het bureau is sterk verbeterd. Het gaat zelfs zo goed dat de in 1984 verleende staatsgarantiekredieten aan het eind van het jaar vervroegd worden afgelost (na 3½ jaar in plaats van na 5 jaar). Daarmee zet BGC een belangrijke stap op weg naar een gezonde financiële situatie. Ook begint BGC in 1987 weer gestaag te groeien. De huisvesting van de nieuwe medewerkers levert aanvankelijk nog wat problemen op, omdat een deel van het pand Parkweg 2 nog wordt verhuurd. Per 31 december 1987 wordt de huur met uitgeverij Hifi Videotest beëindigd, zodat BGC in 1988 weer over het gehele pand kan beschikken.

Directieassistenten Agnes Lammerts en Theo Bosch



Kantoorautomatisering

In de tweede helft van de jaren tachtig rukt de kantoorautomatisering op binnen het bureau. In februari 1986 was al de eerste personal computer bij BGC gearriveerd (een Commodore PC-20 met 20 mb harde schijf!), op 18 oktober 1988 wordt op het secretariaat een nieuw fenomeen geïnstalleerd: een faxapparaat.



De anekdote van ...

TjongCho Wang

TjongCho is softwareprogrammeur, geestelijk vader van CURSIM, en sinds juli 1986 in dienst van Goudappel Coffeng.

“In 1988 hadden wij met een stand op Intertraffic gestaan. Dat was zo succesvol verlopen, dat wij ons in een opportunistische bui ook aanmeldde voor Exacon in Antwerpen, een beurs over geluidshinder en dergelijke. Daar zouden we proberen ons milieuprogramma PROMIL aan de man te brengen. Het ‘dreamteam’ van de Intertraffic toog naar België en nam zijn intrek in dure hotelkamers pal naast de expositieruimte. De stand werd opgebouwd en alles leek perfect voor elkaar. Maar toen de beurs werd geopend, bleek het om een vakbeurs voor fabrikanten van geluiddempende materialen te gaan. Daar stonden we dan tussen de eierdoozjes en het piepschuim.”

25 jaar BGC

De gunstige ontwikkeling van 1987 zet door in 1988. Financieel komt BGC steeds sterker te staan. In november 1988 is er werkelijk reden voor een feestje, want het bureau bestaat dan 25 jaar!

Op vrijdag 18 november trekken alle BGC-ers en aanhang naar Vlieland, waar het jubileum twee dagen lang uitbundig zal worden gevierd. De heenreis verloopt echter allerminst in feeststemming; tijdens de overtocht met de nauwelijks zeewaardige boot staat er een stevige storm, die de golven over de stuurhut heen doet slaan! Zeker driekwart van de feestgangers blijkt geen zeebenen te hebben en zet ziek, zwak en misselijk voet aan wal op Vlieland.



TRANPLAN-gebruikersdag

In 1990 begint BGC met het organiseren van ontmoetingsdagen voor gebruikers van bepaalde softwarepakketten. Het doel van deze dagen is het uitwisselen van ervaringen met de programma's en het aanhalen van de contacten met de gebruikers ervan. De eerste 'gebruikersdag' over het verkeersmodelleringspakket TRANPLAN wordt gehouden op 14 juni 1990 in Hotel Royal op De Brink in Deventer. Enkele BGC-ers houden voordrachten over de stand van zaken van TRANPLAN en een aantal gebruikers vertellen over hun praktijkervaringen. Verder kunnen de deelnemers vragen stellen die door BGC-ers beantwoord worden. Het concept van de gebruikersdagen blijkt erg aan te slaan; vanaf 1990 worden deze dagen een jaarlijks terugkerend fenomeen voor gebruikers van de verschillende computerprogramma's die BGC ontwikkelt.

Oprichting PV

Door de snelle groei van het bureau achten Co Holzapfel en Hans Cornelisse de tijd rijp voor de oprichting van een heuse personeelsvereniging. De meeste BGC-medewerkers reageren enthousiast op dit initiatief, zodat in oktober 1990 een voorlopig bestuur wordt geïnstalleerd. Op 28 januari 1991 wordt personeelsvereniging 'De Goudzoekers' officieel opgericht. Sinds de oprichting organiseert de PV jaarlijks tal van evenementen, variërend van de maandelijkse bureauborrel tot en met kampeerweekenden voor alle medewerkers en hun gezinnen. Daarnaast begint de PV met het uitgeven van het personeelskrantje '(G)oudnieuws'.

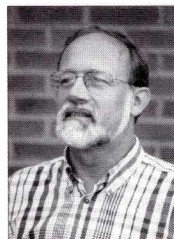
Goudzoekers en (G)oudnieuws

Tijdens de prijsuitreiking heb ik me laten ontvallen dat ik nog eens op papier wilde zetten wat mijn overwegingen waren bij het verzinnen van de tot mijn verrassing winnende namen '(G)oudnieuws' en 'De Goudzoekers'.

Hartelijk dank overigens voor de taart. Een betere bestemming voor de contributie is nauwelijks denkbaar. Allereerst meende ik er goed aan te doen de naam van onze oprichter op één of andere wijze in de namen te verwerken. De naam leent zich er ook toe. Je zult maar Hofstra, Uitermark, De Boer, Coffeng, Zijderveld of Meurs heten. Daar wil bij mij aan namen niets te binnen schieten. (Nieuwe prijsvraag: welke naam hoort niet in het rijtje thuis?).

Het PV-blad pretendeert nieuws en nieuwtjes te brengen. Zoals een ieder weet is bij elk bedrijf de tam-tam altijd sneller. Ter illustratie: de naam van de winnaar was al bij eenieder bekend, terwijl de redactie pas nu de naam van ondergetekende bekendmaakt. Oudnieuws dus, wat ligt meer voor de hand dan er een (G) voor te plakken en de haakjes al naar gelang de nieuws waarde van het onderwerp te laten staan of te verwijderen? Bij de naam van de PV-vereniging ligt de zaak wat gecompliceerder. Het uitgangspunt van de naam 'Goudappel' en de naam van het PV-blad deed eerst de naam 'Oudgoud' bij mij opkomen. Navraag bij het naamsregister van verenigingen leerde mij echter dat deze naam reeds gebruikt wordt door het bejaardenkoor dat onlangs het concours in Gorssel gewonnen heeft. De nog op te richten vereniging van gepensioneerden bij BGC zou deze naam kunnen krijgen.

De tweede gedachte was de volgende. Wij zijn allen zoekers nietwaar? Wij zoeken het 'geluk'. De combinatie van 'geluk' en 'goud' ligt ook voor de hand. Daarnaast zijn velen van ons op zoek naar subsidie- of geldstromen. Eigenlijk goudstromen vanuit de schatkist. Dit zoeken wij tot nut van het algemeen en van ons in het bijzonder. De grote meerderheid die dit wat te materialistisch gedacht vindt, kan zich hoop ik vinden in het synoniem 'gelukzoeker' voor 'goudzoeker'.



Johan te Linde

Bron: (G)oudnieuws nr. 2 (1991)

Vertrek Leo Coffeng

In februari 1991 wordt in het bureau bekend-gemaakt dat Leo Coffeng, die dan zojuist een bypass-operatie heeft ondergaan, besloten heeft per 1 juli 1991 vervroegd uit het bureau te treden. Dat is twee jaar eerder dan hij gepland had met pensioen te gaan, maar hij vindt het -na bijna 25 jaar- zo wel mooi geweest. Het is wel even wennen aan het idee: het bureau komt op leeftijd en enkele medewerkers naderen de eindstreep van hun loop-baan bij BGC.

Het afscheid van Coffeng is één van de eerste beproevingen voor de kersverse personeels-vereniging. Op vrijdag 7 juni 1991 organiseert de PV in Huize De Voorst in Eefde een reünie voor alle medewerkers en oud-medewerkers van het bureau. Voor deze gelegenheid wordt een speciale editie van (G)oudnieuws gemaakt met anekdotes over Leo.

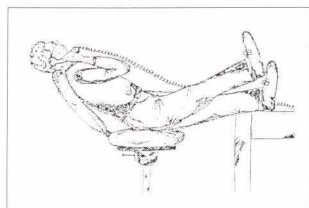
Nog geen week later wordt het afscheid van Leo nog eens dunnetjes overgedaan: op donderdagmiddag 13 juni wordt er aan de Parkweg een open huis georganiseerd voor

alle externe relaties. Door middel van een aantal exposities en softwaredemonstraties in het kantoor wordt een beeld gegeven van de ontwikkelingen op het gebied van verkeer, vervoer en milieu, die zich de laatste jaren hebben voorgedaan en de betrokkenheid van BGC daarbij.



Leo's karakteristieke houding

Tekening: Hanneke van Balen



Leo Coffeng staat deze middag opnieuw in het middelpunt van de belangstelling. Op informele wijze nemen alle relaties afscheid van hem.

Open huis Parkweg



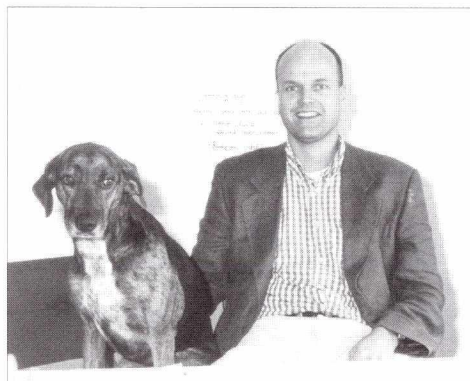
Na het vertrek van Coffeng blijft Theo Bosch als enig directielid over. Op 1 november 1991 wordt Willem Fledderus benoemd tot plaatsvervangend directeur om de directietaken van Bosch bij diens afwezigheid te vervullen. Fledderus werkt sinds augustus 1979 bij het bureau, de laatste jaren als hoofd van de adviesgroep Modeltoepassingen.

'Vette' jaren

Evenals 1987 zijn ook 1988, '89 en '90 uitstekende jaren voor BGC geweest. 1988 gaf een forse stijging te zien van het aantal opdrachten voor het opstellen van VMK's. Voor het uitvoeren van de enorme hoeveelheid werk als gevolg van de verkeersmilieukaarten moest opnieuw extra menskracht worden aangetrokken. In 1989 en 1990 is er voor het eerst sinds jaren zelfs weer ruimte voor een

Diervriendelijk

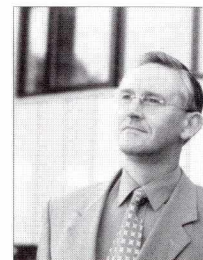
Goudappel Coffeng is door de jaren heen altijd een diervriendelijk bureau geweest. In de jaren '60 was de witte boxer Robbie dagelijks op kantoor aanwezig. Begin jaren '90 begon Perro, de hond van Eric van Berkum, aan haar loopbaan bij de adviesgroep Onderzoek & Ontwikkeling. Op een gegeven moment zijn Perro en haar baas verhuisd en heeft zij min of meer stilletjes afscheid genomen van het bureau.



eindejaarsuitkering van een heel maandsalaris. Bovendien zijn de eigen-vermogenspositie, de liquiditeitspositie en de vooruitzichten van het bureau goed. De aanhoudend hoge werkdruk heeft een snelle groei van het bureau tot gevolg gehad. Eind 1991 heeft BGC bijna dezelfde omvang bereikt als vlak voor de crisis in 1982.

Na vier 'vette' jaren is het resultaat over 1991 enigszins teleurstellend. De verslechtering van het resultaat wordt vooral veroorzaakt door

Willem Fledderus



een lager aantal declarabele uren dan in 1990. Daarnaast zijn er forse budgetoverschrijdingen geweest op bepaalde projecten. Voor Theo

Bosch is dit een signaal dat het bureau in de komende jaren wat strakker georganiseerd moet worden.

Het BGC-voetbalteam 1991

Bovenste rij van links naar rechts:

Hans Fettelaar, RuurdJan Bakker, Gert Willems, Marcel van Lieshout, Bas Govers, Bart van Beek

Onderste rij van links naar rechts:

Eric Pijnappels, Bolie Rühl, Hans Cobussen, Wim Geerligs, Hans Cornelisse, Menno Wagenaar





De anekdote van ...

Eugenie de Haan

Eugenie werkt sinds september 1990 met veel plezier als receptioniste/telefoniste bij Goudappel Coffeng.

“Als 1 april-grap hebben we Toon van der Horst en Roel Meilof eens gevraagd of zij meneer De Beer wilden terugbellen. Wat zij niet wisten is dat wij hen het telefoonnummer van Burgers' Zoo in Arnhem hadden gegeven. Toon liep eerst het halve bureau rond om uit te vinden of iemand die meneer De Beer kende. Niemand natuurlijk. Maar de leukste reactie kreeg Roel Meilof. Die ging gehaast op weg naar een afspraak. In het voorbijgaan vroegen wij hem of hij meneer De Beer al had teruggebeld. 'Nee', antwoordde Roel, 'maar dat zal ik direct even doen, want straks lopen we een opdracht van een paar ton mis'. Nietsvermoedend belde Roel naar Burgers' Zoo. Op zijn vraag of hij meneer De Beer kon spreken, kreeg hij als antwoord: 'Nou meneer, misschien kunt u beter even terugbellen als meneer De Beer uit zijn winterslaap is.'”

7 Van een bureau dat voortdurend uit zijn jasje knapt (1992-1998)

"Groeï is voor BGC geen doel op zich."

Theo Bosch, 1994

In de periode 1986-1992 nam de mobiliteit in Nederland een grote vlucht. De verkeersintensiteiten op de wegen buiten de bebouwde kom stegen in die periode met maar liefst 25 procent. Toenemende congestie op het wegennet was het gevolg.

Parallel aan de ontwikkeling van de mobiliteit maakte BGC een stormachtige groei door. Telde het bureau medio '86 nog 38 medewerkers, in juni '92 waren dat er al 60: een groei van bijna 60 procent in zes jaar tijd! Bijna had BGC weer dezelfde omvang bereikt als vóór de crisis in 1982, toen het bureau 65 medewerkers telde.

Verder groeien of niet?

Begin jaren '90 ziet de toekomst er voor BGC veel rooskleuriger uit dan tien jaar eerder. Nadat de markt voor algemene plannen in het 'post-verkeerscirculatieplan-tijdperk' sterk was ingezakt, is er nu sprake van een herleving van de vraag naar verkeers- en vervoersplannen. Daarvoor zijn twee oorzaken: de groei van het autoverkeer vraagt op gemeentelijk niveau om een structurele aanpak en het rijksbeleid -het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)- vraagt om een nieuw type plannen: het gemeentelijk mobi-

liteitsplan en het regionale verkeers- en vervoerplan (RVVP). Steeds meer gemeenten bundelen hun krachten in zogenaamde 'vervoerregio's'.

Anno 1992 ziet de markt er voor BGC gunstig uit en de verwachting is dat de markt voorlopig nog wel blijft groeien. Maar het bureau heeft aan den lijve ondervonden dat de verkeers- en vervoersmarkt zijn ups en downs kent. Deze wetenschap stelt de directie voor een groot dilemma: moet BGC verder groeien of niet? En zo ja hoe dan? Gekozen wordt voor een scenario, waarin het bureau meegroeit wanneer de markt daarom vraagt. "Groeien is geen doel op zich: het groeitempo van het bureau wordt bepaald door de markt", schrijft Theo Bosch in het beleidsplan van april 1992.

Ruimtenood

Het gekozen groeiscenario heeft tot gevolg dat binnen de kortste keren de huisvestingsgrens wordt bereikt. Medio '92 zitten de panden Parkweg 2 en 4 tot de nok toe vol. Uitbreiding van de huisvesting is onvermijdelijk geworden. Om in de benodigde huisvesting te voorzien, biedt de gemeente Deventer het pand Gibsonstraat 39 te koop aan. Gezien de ideale ligging, op steenworp afstand van de Parkweg, besluit

de directie het royale herenhuis van de gemeente te kopen. De overdracht van Gibsonstraat 39 vindt plaats op maandag 14 december 1992.

Een grondige renovatie is nodig om het enigszins uitgeleefde pand 'bewerkbaar' te maken. Het schilder- en sauswerk binnen wordt grotendeels door de eigen medewerkers geklaard. In april '93 is het kluswerk afgerond en nemen de veldwerkgroep en de groep modeltoepassingen hun intrek in Gibsonstraat 39.



Gibsonstraat 39

Oprichting ondernemingsraad

Tijdens het bureauberaad van 6 april 1992 opperen enkele medewerkers dat BGC bij de huidige omvang eigenlijk een ondernemingsraad zou moeten hebben. Theo Bosch voelt meer voor een minder formele overlegstructuur, maar veel BGC-ers zijn duidelijk voorstander van een formele ondernemingsraad met al zijn rechten en plichten. Op het bureauberaad in november deelt de directie mee over te zullen gaan tot het instellen van een ondernemings-



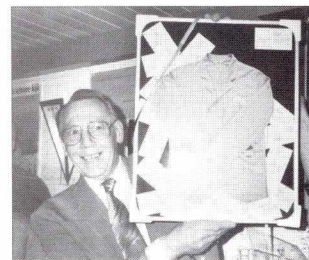
Traditiegetrouw neemt BGC in 1992 deel aan de Intertraffic (13 t/m 16 april). Rond het thema 'vervoerregio' worden informatiepanelen getoond over verkeers- en milieumodellen, beïnvloeding van vervoerswijzekeuze, parkeren, Houten, en software. Bezoekers van de stand krijgen een diskette cadeau met daarop DBWEG1 en een demo van CURSIM.

raad. In 1993 worden hiertoe de eerste stappen gezet. In mei 1995 wordt de ondernemingsraad daadwerkelijk geïnstalleerd.

Afscheid Piet Kroeze

Was Leo Coffeng op 1 juli 1991 de eerste BGC'er die vervroegd uit het bureau trad, op 1 maart 1993 is het de beurt aan een andere oudgediende. Na meer dan 21 jaar treedt huismeester Piet Kroeze vervroegd uit het bureau. De intocht van Sinterklaas in

Piet Kroeze neemt afscheid

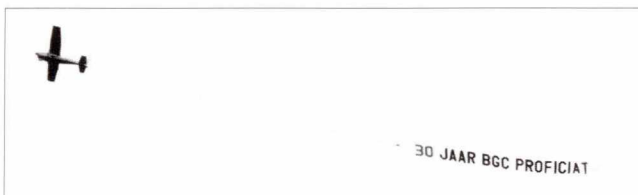
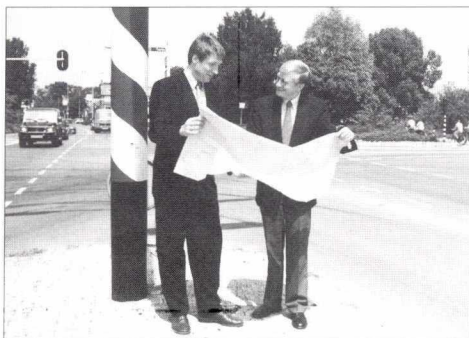


Deventer op 5 december zal voor BGC daarna nooit meer hetzelfde zijn; jarenlang loste Piet, als voormalig reparateur van jachtwapens, de saluutschoten op de boot van de sint.

Brainstormen in Hoenderloo

Op vrijdag 23 en zaterdagochtend 24 april 1993 verlaat een groep van 15 BGC-ers even het dagelijks spoor. In de rustieke omgeving van Hoenderloo proberen zij in de toekomst te kijken. In drie groepen wordt van gedachten gewisseld over de toekomst van het verkeer in Nederland en over de wijze waarop BGC daarop zou moeten inspelen.

Waar moet het heen met BGC?



Ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van het bureau in november 1993 laat personeelsvereniging 'De Goudzoekers' een vliegtuigje met felicitatie boven Deventer circuleren.

De toekomstverwachting is dat de mobiliteit van mensen en goederen zal blijven toenemen. De auto blijft hét vervoermiddel, ondanks maatregelen van de overheid om het auto-gebruik terug te dringen. Het openbaar vervoer zal marginaal verbeteren op sterke assen en in de grotere steden, maar daarbuiten verder afbrokkelen. Dit betekent dat de verkeers- en vervoersproblematiek voorlopig nog niet wordt opgelost. Wel zullen op lange termijn technische ontwikkelingen zoals 'slimme' autowegen, schone en gebundelde voertuigen veel van de milieu-, veiligheids- en ruimteproblematiek oplossen.

De BGC-ers komen tot de conclusie dat er de komende jaren voldoende werk voor BGC zal zijn, maar dat het werk zich wel zal gaan afspelen in een veranderende context. Het proces van overdracht van beleidstaken door gemeenten aan vervoerregio's is op dat moment al gaande. Daarnaast worden er verschuivingen verwacht van provincies naar landsdelen en van Nederland naar 'Europa'. Verder zullen de opdrachten omvangrijker en complexer worden. In verkeers- en vervoersstudies worden disciplines als economie, ruimtelijke ordening, milieu en techniek (elektronica) en informatica belangrijker. De terug-tredende overheid gaat die steeds complexere en meer multidisciplinaire vraagstukken in hun geheel op het bordje van de adviesbureaus leggen. Om de informatie over en coördinatie van de marktwerking te verbeteren, wordt er met ingang van 1 januari 1994 een nieuw overleg ingesteld, waarin de marktontwikkeling in breder verband wordt besproken: het Coördinatie-overleg Marktbenadering (COM).

Inbraken

Rond de jaarwisseling '93/'94 wordt BGC opgeschrikt door een reeks inbraken. In december worden tijdens een nachtelijk bezoek op het secretariaat twee pc's ontvreemd. Bij een tweede poging korte tijd later wordt de inbreker op heterdaad betrapt. In allerijl worden de drie kantoorpanden voorzien van een alarmsysteem.

In de nacht van zaterdag 19 op zondag 20 februari 1994 wordt opnieuw ingebroken. Ditmaal ziet de inbreker geen kans iets mee te nemen dankzij het goed functionerende alarmsysteem.

Eigendom van het bureau

Om de continuïteit van BGC als zelfstandig adviesbureau zeker te stellen, vindt er in 1994 een belangrijke wijziging plaats in de eigendomssfeer. BGC heeft op dat moment twintig aandeelhouders. In de statuten is bepaald dat een aandeelhouder zijn aandelen moet verkopen aan de andere aandeelhouders als hij het bureau verlaat. Als deze geen belangstelling hebben, worden de aandelen door het bureau ingekocht. Wanneer de zeven grootaandeelhouders kort na elkaar zouden vertrekken zouden er problemen kunnen ontstaan voor de continuïteit van het bureau.

Theo Bosch stelt een andere vorm van eigendom voor, waarbij het voortbestaan van het bureau minder afhankelijk wordt van de individuele aandeelhouders. Het komt er op neer dat de aandeelhouders hun aandelen zullen overdragen aan een op te richten 'Stichting Continuïteit Bureau Goudappel



Ook in 1994 is BGC weer van de partij op de Intertraffic (11 t/m 14 april). Primeur is de wachttijdvoorspeller, die fietsers een indicatie geeft van de tijd die ze nog moeten wachten voordat een verkeerslicht op groen springt.

Coffeng'. De 'grote' aandeelhouders zetten daarbij een aanzienlijk deel van de koopsom om in een achtergestelde lening aan het bureau.

Op vrijdag 30 december 1994 wordt de stichting opgericht en vindt ook de overdracht van de aandelen plaats bij de notaris. Vanaf dat moment is de Stichting Continuïteit Bureau Goudappel Coffeng houder van de aandelen in de nieuwe 'moeder-bv' BGC Consultants BV.

Nieuwe huisstijl

Eind 1994 wordt besloten dat de negentien jaar oude 'bureaustijl' aan vervanging toe is. Enkele andere bureaus en een aantal opdrachtgevers hebben duidelijk een voorsprong in hun presentatie. Voor het ontwerpen van de nieuwe BGC-huisstijl wordt het grafisch ontwerp-bureau Total Design uit Amsterdam in de arm genomen.

Begin '95 gaan senior ontwerper Hans Paul Brandt en ontwerper André Mol aan de slag. Dat is het begin van een omvangrijke operatie die ruim een jaar duurt. In dat traject wordt niet alleen een nieuwe huisstijl ontworpen,

maar wordt ook besloten de naam van het bureau te wijzigen.



Goudappel Coffeng

Adviseurs verkeer en vervoer

BGC wordt Goudappel Coffeng

Onderdeel van de huisstijloperatie was het bedenken van een 'nieuwe' naam voor het bureau. Aan de oude naam kleefden enkele praktische bezwaren. Eigenlijk had het bureau niet één naam, maar twee: de officiële naam Bureau Goudappel Coffeng en de afkorting BGC. Omdat de officiële naam vrij lang was, gebruikten zowel BGC-ers als buitenstaanders verkortingen als Bureau Goudappel, Goudappel Coffeng of alleen maar Goudappel. Van de naam 'Coffeng' waren er vele variaties in omloop: Koffie, Koffeng, Kofferberg, Coffing etcetera. Ook oudere bureaunamen deden het nog steeds goed bij sommige buitenstaanders: Bureau/Buro Goudappel en Coffeng, Adviesburo voor verkeersordening, etcetera. De afkorting BGC leidde soms tot verwarring met de BankGiro-Centrale.

De introductie van de nieuwe huisstijl was dé aanleiding om af te rekenen met al die namen en het bureau voortaan met één naam naar buiten te presenteren. Vandaar dat BGC sinds 5 februari 1996 door het leven gaat als Goudappel Coffeng.

Op 5 februari 1996 wordt de nieuwe huisstijl ingevoerd. Vanaf die dag wordt het BGC-blauw vervangen door de nieuwe huisstijl-kleuren oranje en rood. Het woord 'Bureau' verdwijnt uit de bureaunaam en ook de afkorting 'BGC' en de aanduiding 'BGC-er' behoren tot het verleden, maar er gaat nog wel wat tijd overheen voordat deze ingeburgerde begrippen echt uitgebannen zijn...

Nieuwe commissaris

Op 30 juni 1996 zal er na twaalf jaar een einde komen aan het commissariaat van Kees Joustra. Hij is dan niet meer herkiesbaar, omdat hij kort daarop de uiterste leeftijdsgrens (72) voor een commissaris bij BGC zal bereiken. Tijdens een bureauborrel op maandag 24 juni 1996 neemt Joustra afscheid van het bureau. Om de noodzakelijke continuïteit in de Raad van Commissarissen te bewerkstelligen, wordt Piet Kraan per 1 juli 1996 tot commissaris benoemd. Kraan was register-accountant en partner van Price Waterhouse en is voor BGC geen onbekende; hij speelde een belangrijke rol in de reddingsoperatie in 1982 en was sindsdien accountant van het bureau.

Opnieuw ruimtenood

Het bureau blijft intussen maar groeien. In 1994 zijn er maar liefst 17 nieuwe medewerkers bijgekomen, terwijl er maar één is weggegaan. In 1995 gaat de groei onverminderd voort; aan het eind van het jaar telt het bureau 100 medewerkers.



Boedekerstraat 12

Begin 1996 knapt het bureau opnieuw uit zijn jasje. In het kantoorgebouw Boedekerstraat 12 wordt per 1 maart 1996 een verdieping gehuurd die goed is voor zes werkplekken. De directie gaat intussen op zoek naar een definitievere uitbreiding van de huisvesting in de omgeving van de Parkweg. In het pand Kapjeswelle 3, waar op dat moment nog een deel van Witteveen + Bos is gehuisvest, blijken enkele verdiepingen te kunnen worden gehuurd. Begin december verhuizen de groepen Onderzoek & Ontwikkeling en Verkeersbeheersing naar de Kapjeswelle. De huur van Boedekerstraat 12 wordt beëindigd.

Duurzaam Veilig

In 1991 introduceert de SWOV het begrip 'Duurzaam Veilig' als hét middel om de verkeersveiligheidsdoelen voor de volgende eeuw veilig te stellen. Het begrip vindt snel ingang in verkeersveiligheidskringen. Het Nationaal Verkeersveiligheidscongres op 14 april 1994, dat geheel aan gewijd is aan 'Duurzaam Veilig', trok maar liefst 600 belangstellenden naar de Amsterdamse RAI. Speciaal voor dit congres liet de ANWB vijf adviesbureaus hun visie op 'Duurzaam Veilig' op papier zetten. De inzending van BGC werd door de jury beloond met de ANWB-verkeersveiligheidsprijs 1994. Vooral de integrale benadering van het verkeersveiligheidsvraagstuk oogstte veel waardering bij jury en publiek.



De anekdote van ...

Wijnand Oppedijk

Wijnand Oppedijk werkt sinds augustus 1994 bij Goudappel Coffeng en maakt deel uit van de groep Verkeersmanagement.

"In 1991/'92 liep ik via de HTS stage bij BGC. Wegens ruimtegebrek kwam ik bij Willem Fledderus op de kamer te zitten. In vijf maanden bouw je toch wel een enorme band op. Dus besloot ik na twee jaar vanaf de kazerne naar BGC te bellen om te kijken of er nog werk voor me was. Ik kreeg Willem aan de lijn en was blij mijn oude kamergenoot te spreken. Zijn reactie was vrij onverwacht: 'Wijnand Oppedijk? Nee, dat zegt me niets ...'. Gelukkig kende de toenmalige directeur Theo Bosch me nog wel en ben ik aangenomen. En ook Willem kon zich me weer herinneren. Op het moment dat ik zo'n anderhalf jaar in dienst was, kwam ik Roel Meilof op de trap van de Parkweg 4 tegen. Zoals het hoort, stelde hij zich met een handdruk voor: "Jij bent zeker die nieuwe stagiair? Ik ben Roel Meilof."

Huisooievaars



In februari '95 krijgt BGC letterlijk 'hoog bezoek': een ooievaarskoppel strijkt neer op de schoorsteen van Parkweg 4 en begint daar zijn nest te bouwen. De schoorsteen is dan nog steeds in gebruik als afvoer van de centrale verwarming van Parkweg 4, maar dat verandert snel. "Aangezien geroosterde ooievaar geen compensatie is voor koude BGC-ers komt er een nieuwe afvoer. De kosten worden voor de helft gesubsidieerd door het fonds ter voorkoming van dooievaars", schrijft Theo Bosch in de

Berichten van 28 februari. Met steun van de Stichting Natuur Anders en het Deventer Wijkopbouworgaan wordt het rookkanaal enkele weken later inderdaad verlegd, zodat het liefdespaar niet langer in de rook zit. Kennelijk bevalt het de ooievaars wel aan de Parkweg, want sinds '95 keren zij ieder jaar op hun stek terug. Voor de ooievaars blijkt de Parkweg echter een weinig vruchtbare omgeving, want tot een nest jongen heeft het nooit geleid. Anders lag dat voor de medewerkers bij wie het aantal zwangerschappen significant is toegenomen sinds de komst van de ooievaars.

Kapjeswelle 3



Kwaliteitszorg

De aanhoudend hoge werkdruk en de snelle groei die het bureau de laatste jaren kenmerken, baren de directie al geruime tijd zorgen. "Dit is weliswaar een luxeprobleem (veel bureaus in onze branche moeten meer moeite doen om aan werk te komen), maar het is wel degelijk een probleem: als we niet oppassen gaat ons succes zich tegen ons keren", waarschuwt Theo Bosch in de Berichten van 31 oktober 1995. Er komen weliswaar veel opdrachten binnen, maar er moeten ook veel kosten worden gemaakt voor het inwerken van nieuwe medewerkers. Om aan de hoge kwaliteitseisen van de opdrachtgevers te kunnen blijven voldoen, wordt in 1997 een begin gemaakt met het ontwikkelen en implementeren van een kwaliteitszorgsysteem.

Directiewisseling

Tijdens een overleg met de Raad van Commissarissen op 19 maart 1997 geeft Theo Bosch te kennen zijn functie als directeur van het bureau na ruim 14 jaar te willen neerleggen. Op maandagochtend 7 april, als alle medewerkers zich in afwachting van "een belangrijke mededeling" hebben verzameld in de hal van Parkweg 4, maakt Bosch bekend te zullen vertrekken zodra er een opvolger is gevonden. Voor veel medewerkers komt dit nieuws als een volslagen verrassing.

Commissaris Kraan krijgt de taak een nieuwe directie te formeren. Na overleg met verschillende medewerkers en de OR komt hij tot de conclusie dat het stormachtige gegroeide bureau behoefte heeft aan meer dan één

directeur. In mei kondigt Kraan aan dat het bureau geleid zal worden door een tweehoofdige directie. Eén van de nieuwe directieleden wordt Willem Fledderus, die dan al ruim vijf jaar de functie van adjunct-directeur vervult. Daarnaast zal een externe directeur worden aangetrokken, die onder meer een ruime en brede ervaring heeft in het opbouwen en geven van leiding aan een grote organisatie. In de overbruggingsperiode neemt Fledderus de directietaken waar.

De recrutering van de externe directeur wordt voortvarend aangepakt. Op 26 september 1997 maakt commissaris Kraan de nieuwe directie bekend. Willem Fledderus wordt per 7 oktober benoemd tot statutair directeur en Roel Steenbergen per 1 januari 1998. Steenbergen vervult op dat moment nog de functie van voorzitter College van bestuur van de Christelijke Hogeschool Windesheim in Zwolle. Daarvoor vervulde hij onder meer de functies van organisatieadviseur en algemeen directeur van ziekenhuizen.

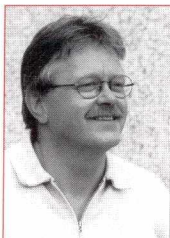


Roel Steenbergen

Van 1 t/m 4 april 1996 doet Goudappel Coffeng weer mee aan de Intertraffic. Opnieuw is er een primeur: de meetfiets, een nieuw instrument voor het meten van de kwaliteit van fietsroutes. De fiets is uitgerust met speciale meetapparatuur die de kwaliteit van het wegdek meet. Het meet niet alleen hobbels en kuilen, maar ook hoe lang de fiets bij een verkeerslicht of oversteekplaats moet wachten. Daarnaast registreert de apparatuur hoe snel er gereden wordt. De meetfiets is voor het eerst ingezet bij een onderzoek in de gemeente Zwolle.



Tijdens een vergadering op 6 oktober worden beide benoemingen bekrachtigd, waarna Roel Steenbergen aan alle medewerkers wordt voorgesteld. Op dezelfde dag wordt Theo Bosch officieel ontheven van zijn functie als statutair directeur. Op 14 november 1997 neemt hij in Nouveau Marché aan de Nieuwe Markt in Deventer afscheid van het bureau.

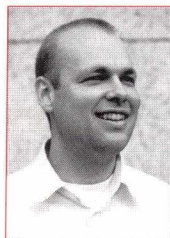


De anekdote van ...

Wim Geerligs

Wim Geerligs is in 1976 bij Goudappel Coffeng in dienst getreden en werkt sindsdien bij de groep Veldwerk.

“Ongeveer drie jaar geleden zouden we video-opnamen gaan maken op de A28, in de buurt van Zeist. De videocamera werd geplaatst op een oud spoorwegviaduct, dat niet meer werd gebruikt. Om de camera op de juiste plek te krijgen, moesten we dwars door het bos heen en over hekken klimmen. Met verlengkabels werd de camera aangesloten op de opnameapparatuur die 25 meter verderop stond. Op een gegeven moment zag onze medewerker het beeld op de monitor zwart worden. Eerst controleerde hij of de kabels nog goed aangesloten waren, maar daar lag het niet aan. Toen hij op het viaduct keek, bleek dat de camera plus statief gewoon waren losgekoppeld en meegenomen.”



De anekdote van ...

Klaas-Jan Gräfe

Klaas-Jan werkt sinds februari 1996 bij Goudappel Coffeng en is gespecialiseerd in openbaar-vervoervraagstukken.

“Mijn eerste project bij Goudappel Coffeng was het opstellen van een regionale openbaar-vervoervisie voor één van de kaderwetgebieden. Op een gegeven moment hadden we een conceptrapport gemaakt dat gepresenteerd moest worden in een stuurgroepoverleg, met allemaal burgemeesters en wethouders. Op de dag van het overleg werd ik door mijn projectleider gebeld met de mededeling dat hij ziek was. Of ik, jong broekje dat nog geen half jaar in dienst was, die presentatie maar wilde houden. Ik was natuurlijk enorm zenuwachtig. Die zenuwen werden nog extra versterkt doordat ik voor het eerst alleen in een auto moest rijden, terwijl ik net een paar dagen mijn rijbewijs had. Uiteindelijk was alle nervositeit voor niets: vanwege tijdgebrek werd ons onderwerp doorgeschoven naar een volgende vergadering.”

Onder professoren...

Goudappel Coffeng heeft door de jaren heen altijd nauwe banden onderhouden met universiteiten en andere kennis- en onderzoeksinstituten in binnen- en buitenland. Enkele (oud-)medewerkers hebben het zelf tot hoogleraar geschopt.

In 1970 werd Henk Goudappel benoemd tot buitengewoon hoogleraar in de Stedebouwkundige Planologie aan de Technische Hogeschool Eindhoven (THE), gevolgd door de benoeming tot gewoon hoogleraar in de Urbanistiek in 1975.

In de jaren daarna volgden benoemingen van Koos Mars tot hoogleraar in de Elektrotechniek (1976) aan de Universiteit Twente en van Jan Korsmit tot hoogleraar in de Verkeerskunde & Infrastructuur Techniek aan de Universiteit van Gent.

In 1998 werd Eric van Berkum (1959) benoemd tot hoogleraar Operationele en Strategische Verkeersbeheersing aan de faculteit Technologie en Management van de Universiteit Twente. Van Berkum deed bij Goudappel Coffeng -waar hij nog steeds in deeltijd werkt- veel ervaring op met projecten op het terrein van verkeersmanagement.

8 Goudappel Coffeng slaat Nieuwe Wegen in (1998-1999)

"Samen een beeld ontwikkelen van een nieuwe toekomst, dat is de uitdaging die nu voor ons ligt."

Roel Steenbergen, 1998

In de loop van 1997 rijpt -mede als gevolg van de veranderingen in de directie- het inzicht dat de structuur en werkwijze van Goudappel Coffeng veranderingen zouden moeten ondergaan om een goede toekomst voor het bureau en zijn medewerkers te verzekeren.

De organisatie is de laatste jaren hard gegroeid, zonder dat dit heeft geleid tot aanpassingen die daarbij noodzakelijk zijn. Evenzeer groeit het inzicht dat de organisatiestructuur van de primaire processen niet meer voldoende is afgestemd op de ontwikkelingen in de markt. Markten, producten en deskundigheid moeten beter op elkaar worden afgestemd. Daarnaast wordt de noodzaak gevoeld

om de beleidsondersteunende en faciliterende functies verder te professionaliseren.

In het wervingsproces voor de nieuwe directie, dat in het voorjaar van 1997 in gang wordt gezet, wordt vanuit het bureau zelf dan ook duidelijk gesteld dat er veranderingen nodig zijn.

Aankoop nieuw kantoorpand

Sinds 1 januari 1998 wordt Goudappel Coffeng geleid door Willem Fledderus en Roel Steenbergen. De nieuwe directie pakt de uitdagingen waar het bureau voor staat met voortvarendheid aan.

Het zoeken naar nieuwe huisvesting voor het bureau komt in een stroomversnelling. De bestaande kantoorpanden op vier verschillende locaties in Deventer laten nauwelijks nog enige groei van het aantal medewerkers toe. Omdat het einde van de groei nog niet in zicht is, besluit de directie op zoek te gaan naar een nieuw, groot pand waarin het gehele bureau kan worden ondergebracht. Dit zal de onderlinge werkcontacten en de efficiency van werkprocessen alleen maar ten goede komen. Reeds begin maart bereikt de directie overeenstemming met projectontwikkelaar Eurocommerce over de aankoop van een nieuw te



Willem Fledderus en
Roel Steenbergen

bouwen kantoorpand. Het nieuwe gebouw, genaamd 'Le Crochet', zal worden gerealiseerd aan de Snipperlingsdijk in Deventer, tegenover Hogeschool IJsselland. Het gebouw is ontworpen door A+D+P Architecten uit Deventer. Architectenburo Ghijsen Partners BV uit Deventer adviseert Goudappel Coffeng over de ruimtelijke indeling en inrichting van het gebouw. Het nieuwe kantoor zal medio 1999 in gebruik worden genomen. De panden aan de Parkweg en Gibsonstraat, die eigendom zijn van Goudappel Coffeng, zullen dan worden verkocht.

'Dag van de toekomst'

Maandag 8 juni 1998 is een belangrijke dag voor Goudappel Coffeng: de 'Dag van de toekomst'. Op die dag wordt in het bijzijn van alle medewerkers en diverse genodigden de eerste paal 'geslagen' van het nieuwe kantoorpand. Deze handeling wordt verricht door Joop Perlot, medewerker van het eerste uur en inmiddels bezig aan zijn laatste arbeidsjaar bij het bureau.

Diezelfde middag verzamelen alle medewerkers zich in een collegezaal van Hogeschool IJsselland, waar Roel Steenberghe zijn rapport 'Nieuwe Wegen?! Impressies van een nieuwkomer' presenteert. In dat rapport geeft hij -als nieuwkomer- zijn visie op de organisatie van Goudappel Coffeng anno 1998, die gebaseerd is op vele gesprekken die hij in de afgelopen maanden met medewerkers heeft gevoerd om inzicht te krijgen in de binnen de organisatie levende opvattingen. In zijn presentatie schetst hij een beeld van de sterke en zwakke kanten van het bureau.

Interne organisatieontwikkeling

De rest van het jaar 1998 staat -als het om de interne organisatieontwikkeling gaat- nadrukkelijk in het licht van het analyseren van de organisatievraagstukken en het vervolgens vinden van adequate oplossingen.

Alle medewerkers worden nauw betrokken bij de discussie over het beleid dat voor de toekomst ontwikkeld moet worden. Gedurende een aantal maanden staat de inhoud van de nota 'Nieuwe Wegen?!' in vele groepsbijeenkomsten centraal. In zestien 'gemengde' groepen wordt aan de hand van stellingen gediscussieerd over het in de nota geschetste beeld van het bureau. De discussie maakt duidelijk dat er weliswaar op allerlei onderdelen van de analyses aanvullende beelden worden geschetst, maar dat de analyses in hoofdlijnen op een grote mate van instemming kunnen rekenen.

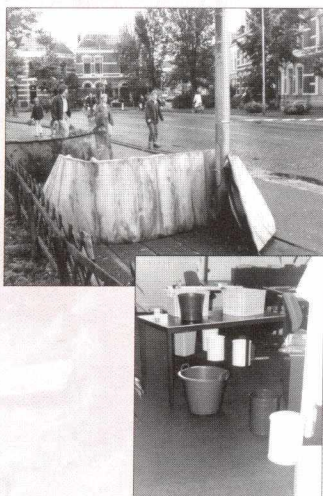


Minister Jorritsma brengt een bezoekje aan de stand van Goudappel Coffeng op Intertraffic 98.



Terlouw wordt commissaris

Binnen de Raad van Commissarissen en directie van Goudappel Coffeng leeft al geruime tijd de wens om het aantal commissarissen uit te breiden naar twee. Na een zorgvuldige procedure wordt Jan Terlouw bereid gevonden om naast de zittende commissaris, Piet Kraan, commissaris te worden van het bureau. Terlouw was onder meer lid en voorzitter van de D66-fractie in de Tweede Kamer en was vijf jaar Commissaris van de Koningin in de provincie Gelderland. Met ingang van 19 augustus 1998 wordt hij benoemd tot commissaris van de Houdstermaatschappij Goudappel Coffeng BV.



Windhoos

Op woensdag 9 september 1998 raast er omstreeks vijf uur 's middag een windhoos door Deventer. Deze laat een spoor van vernieling achter in het oude plantsoen, waar diverse stokoude bomen met de grond gelijk worden gemaakt. Ook Goudappel Coffeng wordt getroffen door het natuurgeweld: een deel van het zinken dak van het pand aan de Gibsonstraat wordt losgerukt en belandt tientallen meters verder op straat. Alle beschikbare emmers moeten worden aangerukt om het regenwater op de bovenste verdieping van het pand op te vangen.

Weer ruimtenood

Terwijl de bouw van het nieuwe kantoorpand in volle gang is, komt Goudappel Coffeng in het najaar van 1998 opnieuw in ruimtenood. Aan de Binnensingel 3 wordt tijdelijk huisvesting gevonden voor de adviesgroepen Softwareontwikkeling en Verkeerstechniek. Begin 1998 nemen deze groepen hier hun intrek tot de verhuizing naar het nieuwe pand.

Hespirit

Begin november 1998 presenteert de directie haar eerste opvattingen over de organisatie van het primaire proces. Vervolgens verschijnen in hoog tempo de uitwerkingen en aanpassingen daarvan. Ook worden de opvattingen over de managementprocessen en -structuur, de opbouw van de faciliterende dienst en beleidsondersteunende diensten binnen het bureau gepresenteerd. Vervolgens vindt een selectieproces plaats voor de nieuwe managementfuncties in het primaire proces. En ten slotte wordt de belangrijkste slag gemaakt: alle medewerkers in het primaire proces worden in staat gesteld hun keuze voor een groep te maken op basis van een eigen inventarisatie van de al verworven kennis en kunde en verwachtingen voor de toekomst. Onderdeel van de organisatieontwikkeling is de oprichting van dochteronderneming Hespirit op 7 april 1999. De vraag naar diensten op het gebied van projectmanagement, communicatie, organisatieadvies en detachering op het gebied van infrastructuur en verkeer is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Omdat deze activiteiten niet behoren tot de kernactiviteiten van Goudappel Coffeng



Binnensingel 3

worden deze ondergebracht in de nieuwe BV. Hespirit en Goudappel Coffeng opereren als gelijkwaardige dochterondernemingen van de Houdstermaatschappij Goudappel Coffeng. De directie van Hespirit wordt gevormd door Roel Steenbergen en Willem Fledderus, die tevens de directie voeren van Goudappel Coffeng.

Hespirit
*projectmanagement, communicatie
organisatieadvies en detachering*

Start nieuwe organisatie

Op maandag 21 juni 1999 gaat de nieuwe organisatie van het primaire proces van Goudappel Coffeng van start. Adviesgroepen maken plaats voor veertien groepen met specifieke product-marktcombinaties, die in drie divisies –Strategische studies, Verkeers-architectuur en Beleidsinstrumenten– zijn ondergebracht. De nieuwe organisatiestructuur zal Goudappel Coffeng in staat moeten stellen

om nog beter in te spelen op de ontwikkelingen op de vele markten waarop het bureau actief is en een goede plaats heeft verworven. De groepen zullen beter en planmatiger aandacht gaan schenken aan de ontwikkeling van de eigen markt, de diensten en producten van de groepen, kennisontwikkeling, loopbaanontwikkeling etc.

De organisatiestructuur mag dan ingrijpend gewijzigd zijn, de grote mate van zelfstandigheid die medewerkers bij Goudappel Coffeng altijd hebben gehad in de uitvoering van hun dagelijks werk zal volgens Willem Fledderus zo veel mogelijk onaangetast blijven.

“Het is altijd vanzelfsprekend geweest dat eenieder zich bij Goudappel Coffeng kon ontplooiën, dat je zelf in grote mate kon bepalen wat je deed en ging doen. Die bijzondere manier van werken bij Goudappel Coffeng wil ik proberen te bewaren, maar dan wel afgestemd op de strategie en visie van het bureau. De uitdaging daarbij is mensen te begeleiden en te sturen in hun ontwikkeling. Ik heb in het verleden ervaren hoe belangrijk dat kan zijn voor medewerkers. Uiteraard biedt de nieuwe organisatie alle mogelijkheden en voorwaarden waaronder de medewerkers met veel uitdaging en plezier hun werk bij Goudappel Coffeng kunnen blijven verrichten. Ik ben ervan overtuigd dat het gevoel van trots op Goudappel Coffeng ook in de toekomst blijft bestaan”.

Naar de Snipperlingsdijk

De bouw van het nieuwe kantoor loopt enige vertraging op, maar op 7 juli 1999 is het dan zover: projectontwikkelaar Eurocommerce

draagt het kantoor officieel over aan Goudappel Coffeng. Onder de bezielende leiding van Bolie Rühl wordt de inboedel van de panden aan de Parkweg, Gibsonstraat, Kapjeswelle en Binnensingel op vrijdag 23 en zaterdag 24 juli overgebracht naar de Snipperlingsdijk. In dat weekend wordt er met man en macht gewerkt om het pand op tijd klaar te krijgen. De systeembeheerders verrichten een huzarenstukje door het netwerk en alle meeverhuisde pc's binnen twee dagen aan de praat te krijgen. Verder wordt er gepoetst, geveegd en geboend. Op maandagochtend 26 juli krijgen alle 160 medewerkers, voor zover niet met verlof, hun nieuwe telefoon persoonlijk van Roel Steenberg uitgereikt en kunnen zij aan de slag op hun nieuwe werkplek.

VERHUISBERICHT

 **Goudappel Coffeng**
kultuur - service en verkeer

Goudappel Coffeng verhuist!

Na meer dan dertig jaar vervullen wij onze oude panden voor een modern kantoor, waarin alle 160 medewerkers worden gehuisvest.

Ons nieuwe adres is vanaf 26 juli 1999:
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Het telefoonnummer wordt:
0570 666 222
Het faxnummer wordt:
0570 666 888

In verband met de verhuizing is ons bureau vrijdag 23 juli 1999 gesloten.

Wij verzoeken u vriendelijk deze informatie aan belanghebbenden binnen uw organisatie te verspreiden.

En de toekomst?

“Het betrekken van een splinternieuwe, min of meer op alle eisen ingestelde accommodatie, kan het gevoel oproepen dat we er nu zijn. Meestal begint het dan pas, want iedere verdere stap tot institutionalisering draagt het gevaar van verstarring in zich. Het is echter zaak om beweging in het geheel te zoeken en te houden”, waarschuwt Henk Goudappel in het ‘Ten geleide’ tot dit historisch overzicht. Geconfronteerd met deze woorden zegt Roel Steenberg: “Ik beschouw deze waarschuwing als een welkom signaal. We zijn goed, maar we zijn er nog niet, integendeel”.

Desgevraagd laat Steenberg zijn licht schijnen over de toekomst van het bureau.

“Wij zullen in onze advisering veel meer rekening moeten gaan houden met de maatschappelijke context waarbinnen wij opereren. Wij zijn ons in de loop der jaren meer en meer gaan richten op de technologie van de infrastructuur. Maar de verkeersproblematiek is niet louter een technisch probleem; de technologie is dienstbaar aan de beleidsvorming en aan de maatschappelijke opvattingen over de inrichting van ons land.

Ik denk dat wij terug moeten naar een situatie, waarin de techniek niet omwille van de techniek wordt toegepast, maar dat we die altijd plaatsen binnen de context van beleid, en dat beleid moet weer geplaatst zijn in een breder maatschappelijk perspectief. Als we dat niet doen worden we uitsluitend een technisch rekenbureau, terwijl wij juist ook een bureau willen zijn dat een maatschappelijke visie uitdraagt. Het aardige is dat deze nieuwe uitdaging eigenlijk teruggrijpt op het aller-



Snipperlingsdijk 4

eerste begin van het bureau. Destijds benadrukte Henk Goudappel al het belang van een goede relatie tussen wat hij noemde ‘Infrastructuur’ (techniek), ‘Superstructuur’ (beleidsvisies) en ‘Ideostructuur’ (maatschappelijke visies, denkbelden). Daar moeten wij ook weer naar toe. In wezen is die ontwikkeling al in gang gezet met de vorming van de divisie Strategische studies, waarmee de beleidscontext en de maatschappelijke context weer een belangrijke plaats binnen het bureau hebben gekregen. De cirkel is dus weer rond. De plaats van het verkeersvraagstuk in zijn maatschappelijke context zal de sleutel worden voor onze performance. Veel van onze medewerkers hebben individueel al hele sterke maatschappelijke motieven om aan het verkeer te werken. Wat we nu moeten proberen, is van al die persoonlijke motieven een gezamenlijk gedragen bureauvisie te maken. En ik ben er zeker van dat dat gaat lukken”, besluit Roel Steenberg.

Dit boekje kon slechts geschreven worden dankzij de spontane en enthousiaste medewerking van velen: medewerkers en oud-medewerkers. Wij zijn in het bijzonder dank verschuldigd aan:

- Leo Coffeng
- Henk Goudappel
- Leny Goudappel-Van Boven
- Joop Perlot

Postbus 161
7400 AD Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Telefoon
0570 666 222

Fax
0570 666 888

E-mail
goudappel@goudappel.nl

Internet
www.goudappel.nl