

# SPRAAKMAKERS

INEKE SPAPÉ, DIRECTEUR VAN ADVIESBUREAU SOAB, EN NHTV-CROW LECTOR

## SOFTE SECTOR IS NU HOT

Je ziet nu meer mannen in de meisjesverkeerskunde, grapt Ineke Spapé, adviseur mobiliteit en leefomgeving en docent op het snijvlak mobiliteit en ruimte. Vanouds 'de softe sector' in de verkeerskunde, maar je ziet nu een echte trend waarin de leefomgeving, de fiets, de voetganger en de bewoner een serieuze plaats krijgen in de hele breedte van de verkeerskunde.

TEKST KARIN BROER / NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE

Ineke Spapé (53) draagt vele petten: directeur en mede-eigenaar van adviesbureau SOAB, lector verkeer en stedenbouw aan de NHTV en spreker en organisator van internationale bijeenkomsten en studiereizen. Afzonderlijke petten die Spapé energie en synergie opleveren en haar van een flinke bagage voorzien als het gaat om kennis van mobiliteit en ruimte. Hoe ziet zij de wereld van de verkeerskunde?

We zoeken Spapé op in het SOAB-kantoor: een robuuste watertoren uit 1934 in Breda, ten noorden van het station. Een gebied dat nog weinig op heeft met de thema's waarmee Spapé bekend is geworden: leefbaarheid, aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en langzaam verkeer. Integendeel, hier krijgt de auto ruim baan en is er voor de eenzame voetganger een drukknopje om het verkeerslicht op groen te krijgen. Anderzijds past het kantoorhouden in een watertoren wel weer bij SOAB: geen doorsnee verkeerskundig bureau, maar een bureau dat zich ook bezighoudt met duurzaam bouwen en volkshuisvesting. En natuurlijk bemoeit SOAB zich met de plannen van de gemeente Breda om het toekomstige Havenkwartier rond haar watertoren bruisend en leefbaar te maken.

Een jaar of 20 geleden stapte Spapé in SOAB, nadat zij eerst een aantal jaar bij verschillende overheden werkte als verkeersplanoloog. SOAB was het bureau van haar man Egbert Kalle en een compagnon, dat startte in 1979 als VOF op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting. Het bureau groeide, en gaandeweg kreeg ze steeds vaker de vraag: 'kan jij

vanavond nog even kijken hoe het met verkeer moet?'. Spapé studeerde zelf aan de NHTV, destijds de Verkeersakademie. Waarom? 'Ik ging met mijn vriendje naar de open dag en dacht: gezellig hier, leuke maatschappelijke onderwerpen en open deuren bij de docenten. En al tekenend aan grote tekentafels keek je zo beneden op de bar. Toen ik tijdens de introductieweek de kantine binnenkwam, schrok ik: shit, alleen maar kerels! Op de open dag was dat niet opgevallen omdat al die jongens hun vriendinnetje hadden meegenomen. In mijn jaar waren er vier vrouwen op 100 mannen. Eén was er na een week al weg, uiteindelijk bleef ik over als enige vrouw. Maar daar heb ik eigenlijk nooit last van gehad, eerder gemak.'

Wat boeide haar in deze studie? 'In de opleiding ging het altijd over de drieslag mens, maatschappij en techniek. Mens was voor mij altijd het belangrijkste. Want waar doe je het als verkeerskundige uiteindelijk voor? Het gaat er om een leukere stad, een prettiger wijk te maken voor mensen, het gaat uiteindelijk om mensen te helpen.'

Gebruik je het woord leuk eerder dan veilig? 'Veiligheid is voor mensen heel belangrijk, dat staat altijd bovenaan alle lijstjes van wat mensen wensen. Wij doen als bureau al heel lang projecten rond scholen. In het verleden werd je niet echt serieus genomen als je je daarmee bezighield. De softe verkeerskunde werd dat genoemd. Maar het zijn problemen die mensen ervaren met verkeer, daar draait het om! Misschien was dat vroeger vrouwelijk om daar aandacht voor te hebben. Nu zie je dat dit soort onderwerpen heel erg in is. Een aantal jaren geleden was





het enorm lastig om aandacht te krijgen voor iets als subjectieve verkeersveiligheid, nu ligt dat gelukkig anders. In deze tijd is communicatie steeds belangrijker, de overheid moet openstaan voor de burger. Communicatie, marketing, daar is veel belangstelling voor. Gedragsbeïnvloeding is hot.

Ook in de opleiding is het nodige veranderd. In het begin toen ik ging lesgeven op de NHTV (in 1991) was er een vak l.v. Denk je dat dat langzaam verkeer was? Nee, luchtverkeer; een fractie van het werkveld van de verkeerskundige. Ik heb me toen sterk gemaakt om dat om te buigen naar langzaam verkeer, woongebieden en leefbaarheid.' Hoe is het nu op de opleiding? 'De opleiding is breder geworden, er zijn ook meer opleidingsvarianten. Bij planologie is eenderde van de studenten vrouw. Maar bij verkeer zijn er nog steeds maar één of twee. Terwijl het ook anders kan. Ik was in Denemarken, op de Traffikdagen, de Deense variant van ons Nationale verkeerskundecongres. Ik zat in een hotel waar ook vijf vlotte, jonge vrouwen rondliepen, waaronder een moslima. Stomverbaasd was ik dat zij ook allemaal in de bus stapten voor het congres. Waarom lukt dat ons niet?, vroeg ik me af.'

Je hebt niet alleen een verkeersopleiding gedaan, maar ook 'Stadtplanung' gestudeerd in Aken. Een logische keuze? 'Verkeerskundigen zijn andere mensen dan RO-ers en stedenbouwkundigen, het zijn andere geesten, ze spreken zelfs een andere taal. In mijn lectoraatsrede (2007 red) heb ik een aantal voorbeelden gegeven. Als verkeerskundigen het over een kunstwerk hebben, dan is dat iets heel anders dan wanneer stedenbouwkundigen dat woord gebruiken. Een knooppunt? De stedenbouwkundige ziet een plein met mensen, een verkeerskundige ziet een verkeersplein voor zich. Het Prins Clausplein, dat is voor hem (of haar) het ultieme knooppunt. Ze hebben ieder een ander wolkje boven hun hoofd bij dezelfde woorden. Beide disciplines zijn nodig, dus moeten ze samenwerken en elkaar respecteren. In de praktijk gaat dat op veel plekken erg moeilijk. 'Stedenbouwkundigen denken vaak: ach dat verkeer dat doen we er wel even bij, en dan gaan er dingen fout. Er is maar één ruimte waar je iets mee kunt doen, er is maar één zak met geld, je hebt maar één keer de kans om een plein, plek of gebied opnieuw in te richten. Dat moet efficiënt: samenwerken dus. Verkeersspecialisten moeten ook meer meedenken over de hoofdlijnen en niet moeilijk doen over details. Randvoorwaarden zijn belangrijk. En dan afspraken maken: Oké wat willen we, wat is onze visie? Hoe gaan we het doen? Dan wordt dat de lijn. Dan gaat het er niet over dat bijvoorbeeld een snelfietsroute persé 4 meter moet worden als er maar 3 meter 50 ruimte is. Verkeerskundigen hebben erg de neiging om zich vast te bijten in de richtlijnen. Je moet inzien dat het een proces is van geven en nemen.'

#### TIEN MYTHES RONDOM PARKEREN. GEWELDIG

Wat ben je nu aan het doen? 'SOAB doet samen met de Erasmus Universiteit en Sjoerd Stienstra voor KpVV een project over parkeren, bereikbaarheid en de retail in de stad. Geweldig project. We zijn bezig een lijst te maken van tien mythes rondom parkeren. Dit komt weer voort uit de supermarkt-benchmark van SOAB. We hebben vorig jaar onderzoek gedaan onder 2800 bezoekers van 24 supermarkten in zes gemeenten, over hoe ze naar de supermarkt zijn gekomen, hoeveel ze uitgeven, enzovoort. Supermarkten denken nog vaak dat het grootste deel van de omzet van automobilisten komt, maar dat is niet zo. Voor de buurtsuper of een supermarkt in de binnenstad komt maar liefst 74 procent van de omzet van fietsers en voetgangers. En zelfs grote stadsdeelsupermarkten halen een substantieel deel van de omzet van bezoekers die te voet of per fiets komen. De retailers in een stad roepen gauw dat ze een dalende omzet hebben omdat het parkeren zo duur is, zeker in deze tijd. Maar uit de literatuur blijkt dat er geen enkele relatie te leggen is tussen omzet en parkeergelden. Ook een mythe. De retailsector heeft het moeilijk doordat de internetverkoop stijgt en door de crisis, niet door parkeergeld.'

Op welke projecten ben je trots? 'Dat is moeilijk kiezen: Kindlint, Schoolzone, de Mobiliteitswinkel, onze Zebra-acties en de Zebrascan; een checklist om te kijken of een zebra beter kan. Met Zebra-acties vragen we op een positieve manier aandacht voor het gedrag van automobilisten bij zebra's. Die gedragscomponent is bij de zebra natuurlijk een belangrijk punt. Gelukkig zie je dat gemeenten steeds meer belangstelling krijgen voor gedragsbeïnvloeding.' Is de belangstelling voor communicatie en marketing te verklaren doordat ze relatief goedkoop zijn vergeleken met de aanleg van infra? 'Dat speelt zeker een rol. We krijgen van gemeenten te horen: we mogen geen beleid meer maken en infrastructuur is duur: nu richten we ons op gedragsbeïnvloeding.'

'En ze hebben gelijk. De fietsinfrastructuur is in Nederland voor 90 procent op orde. Er is heel veel gedaan, zeker in vergelijking met het buitenland. Voor die resterende 10 procent moet je heel veel investeren, want het zijn de moeilijke punten die blijven liggen: de tunnels en de bruggen. Met communicatie/gedragsbeïnvloeding kun je voor minder geld meer bereiken. Wij zijn bijvoorbeeld betrokken bij de snelfietsroutes van het project Fiets Filevrij. Daar hebben we ook veel met communicatie bereikt. Mensen moeten namelijk weten dat die nieuwe snelfietsroute er ligt. Je moet er aandacht voor vragen.'

Wat levert het docentschap jou op? 'De combinatie praktijk en doceren blijft spannend en leerzaam: ze versterken elkaar.'



#### 'IK WEET NOG DAT IK DE KANTINE BINNENKWAM EN DACHT: SHIT, ALLEEN MAAR KERELS HIER!'

College voorbereiden vind ik nooit zo moeilijk, er is zoveel te vertellen, ik kan zoveel meenemen uit de praktijk. Onderwijs aan 25 studenten is wel lastiger dan een verhaal houden voor 25 wethouders.

Het is altijd brengen en halen, je brengt iets over, maar je leert zelf ook iets. Ook bij buitenlandse bezoeken. In het begin ging ik daar wel naar toe met de arrogantie van de buitenlandse expert die het even zou vertellen. Daarin ben ik veel genuanceerder geworden. Je komt daar weliswaar met jouw kennis, maar de kunst is dan nog om die te vertalen naar de situatie ter plekke. En daardoor leer je zelf ook.'

'Verkeerskundigen moeten veel meer de straat op, de wereld in. Ik zeg tegen studenten: als je de kans krijgt, ga naar het buitenland. Als vakmens moet je dat leuk vinden: kijken, ruiken en proeven, de straat op. Als ik zelf op vakantie ga, dan probeer ik altijd iets te zien. Dit jaar zijn we speciaal langs Zürich gereden om daar een mall te bekijken met een heel hoog aandeel ov-bezoekers en zeer beperkte ruimte voor autoparkeren. Op de heenweg hebben we een afspraak gemaakt om op de terugweg met de manager van het winkelcentrum te praten. Ja, dat vindt mijn man ook heel leuk.' ♣

## SPAPÉ OVER

#### ANDERE ROL

Verkeerskundigen hebben een andere rol gekregen. Ik zeg tegen mijn studenten: je bent maar een van de experts. Mensen die in een wijk wonen zijn ook expert, zij kennen de wijk en de problemen beter dan jij. Soms leidt dat tot leuke discussies. Ik was betrokken bij een project in Eindhoven. Hadden we een aantal workshops gedaan, en merk je de verwachting dat wij met de oplossing komen, maar de burgers moeten zelf een visie ontwikkelen om aan die oplossing bij te kunnen dragen. 'Het is jullie wijk, jullie moeten kiezen. Wat vind je belangrijk: die auto voor de deur of het kind veilig in de straat?'

#### DE NIEUWE GENERATIE

'De nieuwe generatie verkeerskundigen zal een bredere kijk hebben. De opleiding is breder geworden. Er is meer aandacht voor andere vervoermiddelen dan de auto. Dit jaar studeerden van 59 studenten er 11 af op een fietsonderwerp, dat is een record. Er zal veel meer met internet, social media en interactie met ruimte worden gedaan in de toekomst, ik verwacht bijvoorbeeld dat er mobiliteitswinkel-achtige constructies op internet zullen ontstaan.'

#### MOBILITEITSWINKEL

'In 2000 heeft SOAB een mobiliteitswinkel opgezet in de Vinex-wijk Meerhoven bij Eindhoven. Die winkel heeft 3,5 jaar bestaan. Het was een concept waar je als bewoner in

je wijk, om de hoek informatie over mobiliteit kon krijgen. Ook kon je er een bakfiets huren of een elektrische deelauto. Daar waren we te vroeg mee. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat het concept goed is en dat dit op bewoners gerichte productenaanbod in de een of andere vorm zal terugkeren.'

#### BUDGETTEN

'Gemeentelijke budgetten kun je veel efficiënter benutten. Ik heb wel eens voorgesteld om analoog aan de percentageregeling voor kunst, van elk infrastructuurproject 1 procent te reserveren voor communicatie en gedragsbeïnvloeding. Daar kun je héél véél mee doen.'

#### BURGERPARTICIPATIE

'Burgers meer betrekken bij verkeer, op het moment van de planvorming maar ook op het moment van uitvoering of beheer, is helemaal van deze tijd: het bespaart de overheid geld én is goed voor het draagvlak.'

#### SNELFIETSRUTES

'Je moet snelfietsroutes geen fietssnelwegen noemen, want dan wek je bij fietsers de verkeerde verwachtingen. Het zijn geen snelwegen met ongelijkvloerse kruisingen: die zijn veel te duur. Juist door ze te downgraden kun je meer snelfietsroutes realiseren.'