

Waar is de weggebruiker? Tijd voor een revolutie binnen verkeersmanagement

- discussiepaper -

Pierre van Veggel
APPM Management Consultants
VEGGEL@appm.nl

Geert Jan Zweegman
APPM Management Consultants
ZWEEGMAN@appm.nl

Lieke Berghout
Provincie Zuid-Holland
Ea.berghout@pzh.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Mobiliteit is een resultante van onze economie en ons ruimtelijk beleid. We leven in een netwerksamenleving, waarbinnen de verkeersstromen diffuus en kriskras zijn. Een individuele benadering van de weggebruiker is noodzakelijk, willen we de verkeersstromen in goede banen leiden. Het kanaliseren van het verkeer heeft een prominente plaats gekregen in het mobiliteitsbeleid. Alleen maar capaciteitsuitbreiding biedt geen oplossing voor onze bereikbaarheidsproblemen. Het bevorderen van de doorstroming en het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur zijn net zo belangrijk.

Willen we goed kunnen voorzien in de verplaatsingsbehoefte van de reiziger, dan zal er een aantal zaken moeten veranderen. Het begint allemaal bij een andere manier van denken: van aanbodgericht naar vraaggericht. De mobiliteitsvraag van de weggebruiker moet het uitgangspunt worden van het denken en doen van de wegbeheerders. Als dat gebeurt, worden er fundamenteel andere keuzes gemaakt. Verkeersmanagement krijgt dan een dominante positie binnen het wegbeheer. Er wordt een nieuw slag mensen aangetrokken: naast de civiel technici ook verkeerskundigen die kunnen denken als marketeers, die de verplaatsingsbehoefte kunnen vertalen naar oplossingen en die deze oplossingen ook over het voetlicht kunnen brengen bij de weggebruiker. Wegbeheerders zullen structureel met elkaar gaan samenwerken en daarbij niet langer de prestaties van het eigen areaal centraal stellen. Verantwoordelijkheden en zeggenschap worden gedeeld. De enorme mogelijkheden van de techniek worden eindelijk benut. En er zal een andere financieringssystematiek worden gekozen. Verkeersmanagement hoeft niet langer te concurreren met het traditionele aanleggen en in stand houden maar wordt (deels) gefinancierd met de opbrengsten die voortvloeien uit de kilometerheffing.

De mogelijkheden van verkeersmanagement zijn zeker met de huidige techniek vrijwel onbegrensd. Willen we die mogelijkheden benutten, dan is er een omslag nodig in het denken. En er is lef nodig, om zaken anders te organiseren dan we van oudsher gewend zijn. De wereld van infrastructuur en mobiliteit is een traditionele wereld, waar veranderingen langzaam gaan. We hebben echter nu de kans om relatief snel en eenvoudig een revolutie teweeg te brengen die de bereikbaarheid binnen ons land aanzienlijk verbetert. En dat is hard nodig.

1 Inleiding

Verkeersmanagement heeft de potentie en de intentie om de automobilist maximaal te faciliteren in zijn vraag naar bereikbaarheid. Met de huidige techniek is dat ook mogelijk. Toch slagen de gezamenlijke overheden er maar mondjesmaat in om de reiziger adequaat te begeleiden van A naar B. Zij zijn al blij als ze de wegwerkzaamheden goed op elkaar kunnen afstemmen. Het huidige verkeersmanagement is voor de wegbeheerders niet meer dan een extra taak, naast het in stand houden en aanleggen van wegen; een taak bovendien die elke wegbeheerder grotendeels zelfstandig uitvoert en ontwikkelt.

Onze stelling is dat overheden nog te weinig denken vanuit de gebruiker. Overheden handelen als Bill Gates, met hun monopoliepositie als wegbeheerder als machtsbasis. Marktpartijen handelen als Apple: zij stellen de wensen van de gebruiker centraal. Als de wegbeheerders daadwerkelijk de weggebruiker (ook als belastingbetaler) willen dienen, is een serieuze paradigmashift in denken en doen nodig. De weggebruiker moet centraal staan, zowel in de organisatie van het verkeersmanagement als in het dagelijks werk van de verkeerskundigen. We kunnen met z'n allen veel slimmer en beter werken en de weggebruiker op korte termijn een verbeterde doorstroming bieden.

Als de wegbeheerders de weggebruiker continue in hun werk als uitgangspunt nemen, zullen ze op meerdere vlakken fundamenteel andere keuzes gaan maken. Keuzes die leiden tot een ander concept waarin een continue interactie is met de weggebruiker en waarin eendrachtige samenwerking tussen wegbeheerders vanzelfsprekend is. Want Els de verpleegster en Jan de vertegenwoordiger zien geen verschil tussen de snelweg en de dorpsstraat. Voor hen is een weg een weg, ze willen maar één ding: zo snel mogelijk van A naar B.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we kort in op de historie: hoe heeft onze mobiliteit zich ontwikkeld en waarom staat verkeersmanagement daar waar het nu staat. Hoofdstuk 3 beschrijft een aantal oplossingsrichtingen: welke plaats en rol moet verkeersmanagement krijgen en hoe moeten we met de techniek omgaan, opdat we maximaal kunnen voorzien in de verplaatsingsbehoefte van de weggebruiker. In hoofdstuk 4 zetten we de hoofdpunten van hoofdstuk 3 nog even kort en overzichtelijk op een rijtje.

2 Een vakgebied in ontwikkeling

Mobiliteitsbeleid is een jong beleidsveld. Daarbinnen is verkeersmanagement een nog jonger vakgebied. Mobiliteitsbeleid wordt sterk beïnvloed door de omgeving waarop het betrekking heeft. Immers, mobiliteit is geen doel op zich. We verplaatsen ons niet om het verplaatsen. Mobiliteit is een afgeleide van de wijze waarop we onze economie en onze ruimtelijke ordening georganiseerd hebben. Binnen het mobiliteitsbeleid heeft verkeersmanagement zich in een kleine twintig jaar ontwikkeld tot een vak op zich.

2.1 *Mobiliteitsbeleid in bredere context*

Begin vorige eeuw kende Nederland een kleinschalige ambachtelijke economie. Er waren weinig relaties over grote afstanden. Goederen werden veelal lokaal geproduceerd en geconsumeerd voor en door de lokale bevolking. Van mobiliteitsbeleid was nog geen sprake.

Midden vorige eeuw nam de verplaatsingsbehoefte spectaculair toe. Door de industrialisatie en de schaalvergroting werd het afzetgebied van producenten veel groter. Productie van goederen vond gebundeld plaats in de centrale stad en de verspreiding ervan werd door slechts enkele partijen overzichtelijk georganiseerd. De overheid faciliteerde de daaruit volgende verkeersstromen beleidsmatig: in de jaren zestig liet ze brede wegen en spoorbanen aanleggen tussen de centrale steden in ons land.

Midden jaren zeventig koos het Rijk in het ruimtelijk orderingsbeleid voor 'gebundelde deconcentratie'. De bevolking van de grote steden verhuisde massaal naar satellieten als Almere, Purmerend en Zoetermeer. De stad was even niet zo populair; de gestegen welvaart stelde de burger in staat 'naar buiten' te verhuizen. De werkgelegenheid bleef echter in de stad achter, wat een dikke stroom woon-werkverkeer tot gevolg had. Het wegennet zuchtte onder de zware verkeersdruk, capaciteitsuitbreiding was doorgaans de oplossing om de redelijk overzichtelijke en voorspelbare verplaatsingen te accommoderen.

Eind vorige eeuw vond de transitie naar een kenniseconomie plaats. Het accent verschoof van goederenproductie naar de levering van diensten. Voor het mobiliteitsbeleid betekende dit een verschuiving van het zwaartepunt naar personenvervoer. Wel bleven de verkeersstromen relatief stuurbaar doordat kantoren geconcentreerd werden in werkgebieden die doorgaans aan de rand van de stad lagen. Met de transitie naar de netwerkeconomie is deze concentratiegedachte niet meer houdbaar. Mensen en middelen zijn 24 uur per dag flexibel inzetbaar. In een netwerksysteem is sprake van specialisatie en taakverdeling tussen meerdere gelijkwaardige kernen. Daartussen ontstaan diffuse kriskrasstromen die zijn opgebouwd uit individuele verplaatsingen. Mobiliteit is daarmee minder voorspelbaar en dus minder stuurbaar met de gangbare instrumenten. Het accent in mobiliteitsbeleid verschuift van nabijheid naar toegankelijkheid. Bedrijven kiezen er niet langer voor om in de nabijheid van hun klanten te zitten, maar zorgen ervoor dat ze goed bereikbaar zijn. Ook wordt de betrouwbaarheid van een verplaatsing belangrijker dan de snelheid. De weggebruiker is onvoorspelbaar geworden, met zijn eigen deur-tot-deur-verplaatsing. En dat vergt een individuele benadering van de weggebruiker.

Ontwikkelingen binnen verkeersmanagement als vakgebied

Vroeger waren de taken van de wegbeheerder helder en eenduidig: instandhouden van bestaande en aanleggen van nieuwe wegen. De afgelopen jaren zijn daar langzaam maar zeker taken bijgekomen: gladheidbestrijding, objectbewaking, incidentmanagement, coördinatie van wegwerkzaamheden en ook verkeersmanagement. De nieuwe taken hebben één ding gemeen: het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit. Want alleen maar meer asfalt uitrollen is geen oplossing voor onze bereikbaarheidsproblemen, daar is iedereen het inmiddels over eens. Het bevorderen van de doorstroming door een betere benutting van de bestaande infrastructuur is naast bouwen en beprijzen een van de speerpunten geworden van het mobiliteitsbeleid van het Rijk en de regionale overheden.

Verkeersmanagement is het zo goed mogelijk verdelen van verkeersstromen over het gehele wegennet door het inzetten van een breed pallet aan maatregelen en het adequaat informeren van de reiziger, *en route* of vooraf. Een keur aan technische innovaties en slimmigheden staan ons tot onze beschikking. De mogelijkheden worden echter onvoldoende benut. Verkeersmanagement is opgepakt als een uitbreiding van het takenpakket, iets dat naast het traditionele onderhoud en beheer wordt gepositioneerd. De nadruk ligt op de aanschaf, het onderhoud en de upgradering van de technische systemen (VRI's, DRIP's, TDI's etc). In een jonge markt met veel aanbieders en met wegbeheerders die gefocust zijn op hun eigen lokale knelpunten, is een wildgroei aan systemen ontstaan. Iedere wegbeheerder koopt of ontwerpt zijn eigen verkeersmodel, zijn eigen database en zijn eigen VRI-systeem.

Ook wat de communicatie met Jan en Els betreft, zijn de wegbeheerders nog niet ver. Het zijn vooral de private partijen die met Jan en Els de dialoog aangaan. De wegbeheerder beperkt zich vooralsnog tot het informeren en gebieden via algemene verkeersregels en *broadcasting* van informatie.

Nu de wegbeheerder tot taak heeft te zorgen voor een goede doorstroming op het wegennet, moet hij in zijn keuzes rekening houden met de consequenties voor de doorstroming in de aangrenzende gebieden. Hij kan zich niet meer beperken tot lokale afwegingen tussen de verschillende beleidsdoelstellingen, zoals veiligheid, omgevingskwaliteit en doorstroming, maar moet de belangen vanuit een netwerkperspectief beschouwen. Op strategisch beleidsmatig niveau ontstond daarom de behoefte aan afstemming. Regionale visies en regelkaders waren het gevolg. De daaruit volgende maatregelen worden echter door de individuele wegbeheerders zelf uitgevoerd en aangestuurd. Samenwerking vindt vooral plaats op projectbasis. Om toch de benodigde afstemming te organiseren, is een royaal pakket met convenanten, overeenkomsten en andere afspraken ontstaan.

In steeds meer regio's dringt het besef door dat intensieve en structurele samenwerking vereist is om de doorstroming op netwerkniveau te optimaliseren. Technisch gezien zijn we in staat om dit te doen, op organisatorisch gebied hebben we een fikse achterstand. Als we daar niets aan werken, en als we niet de behoefte van de weggebruiker centraal gaan stellen in onze keuzes, halen we slechts een fractie uit de mogelijkheden die we tot onze beschikking hebben.

3 Veranderingen

In de vorige paragraaf is in grote lijnen uiteengezet hoe onze mobiliteit zich heeft ontwikkeld. We stelden dat verkeersmanagement een bijdrage kan leveren aan een betere benutting van het beschikbare wegennet, maar dat de overheden er nog onvoldoende in geslaagd zijn verkeersmanagement zodanig te organiseren en te positioneren dat het deze rol adequaat kan vervullen. In dit hoofdstuk laten ze zien welke veranderingen er nodig zijn, niet alleen in organisatie, maar ook in financiering, in techniek en niet in de laatste plaats in cultuur en denkwijze.

3.1 Een dominante positie voor verkeersmanagement

We constateren dat de taken van de wegbeheerders verruimd zijn: niet alleen instandhouden en uitbreiden van het wegennet, maar ook zorgen voor een maximale beschikbaarheid, voor een goede doorstroming, op netwerkniveau wel te verstaan. De nieuwe taken behoeven een eigen plek in de organisatie. Dat vraagt om een herbezinning op taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

In Nederland heeft Rijkswaterstaat de verbreding van taken al doorgevoerd in de eigen organisatie. Er zijn operationele verkeerscentrales en de verschillende taken zijn belegd in het drie-rollenmodel: de regisseur, de infraprovider en de verkeersmanager. Het is hoog tijd dat de andere wegbeheerders – de provincies en (grote) gemeenten – ook tot een dergelijke positieversterking van verkeersmanagement overgaan.

Als doorstroming echt als belangrijkste doel wordt beschouwd, zou verkeersmanagement een dominante positie moeten krijgen binnen de organisatie van de afzonderlijke wegbeheerders. Het team verkeersmanagement is dan verantwoordelijk voor alle aspecten die te maken hebben met het gebruik van het netwerk. Zo bepalen de verkeersmanagers niet alleen de momenten waarop onderhoud en aanleg kunnen plaatsvinden, maar hebben zij ook medezeggenschap over de functionele eisen aan de wegen en de daarbij behorende systemen. Vanzelfsprekend voeren zij ook hun huidige taken uit, zoals incidentmanagement en operationeel verkeersmanagement. Verder zijn de verkeersmanagers verantwoordelijk voor het alloceren van de budgetten die zijn verkregen op basis van de prestaties van de wegen. In een cultuur waar aanleggen en beheren van oudsher zeer dominant en sturend is, is deze omkering in werkwijze geen sinecure.

3.2 Van civiel technici naar klantmanagers

De wegbeheerders zullen naast de civiel technici een ander type medewerkers in huis moeten halen, met andere kwaliteiten en capaciteiten. Om te beginnen doet de verkeersoperator zijn intrede. Deze is vooral actief in de spitsperiodes. Daarmee dient zich een nieuwe vraag aan: hoeveel uur per dag is er een verkeersoperator nodig? Gaan we naar 24-uursdiensten of kan worden volstaan met 12-uurs bediening? In een 9 tot 5 organisatie is dat een grote stap.

Daarnaast zullen de wegbeheerders moeten leren omgaan met de nieuwe communicatiemiddelen die hun ter beschikking staan. Niet alleen in technisch opzicht, maar ook in de toepassing ervan. Welke reizigersstromen wil je beïnvloeden en op welke momenten? Waar bevinden die zich? Met welke individuele weggebruikers wil je communiceren? Hoe vind je ze en hoe benader je ze? Aan welke informatie op welke momenten hebben zij behoefte? En hoe verpakken we de boodschap? Om die vragen te beantwoorden en de antwoorden te operationaliseren, zijn er verkeerskundigen nodig die verkeersscenario's ontwikkelen waarin wordt omschreven wie wanneer hoe gestuurd wordt; informatici die dit vertalen naar softwarepakketten om routegeleiding te automatiseren; en communicatieadviseurs die meedenken over de juiste boodschap en de wijze waarop Jan & Els benaderd worden. Maar bovenal: in alle geledingen van de organisatie zal een omslag moeten plaatsvinden van aanbodgericht naar vraaggericht denken.

3.3 Samenwerken is loslaten

Het verkeer en vervoersysteem bestaat uit het gehele wegennet van de gezamenlijke wegbeheerders. Het gaat om *netwerkbeheer* in plaats van *wegbeheer*. Wegbeheerders zullen moeten samenwerken en over de belangen van het eigen areaal heen moeten kijken. Anders strandt de weggebruiker alsnog in een wirwar van suboptimale oplossingen die elke wegbeheerder voor zichzelf bedacht heeft.

Er zijn vele manieren om samen te werken. De vraag is welke vorm passend is. Zo moet de inkoop van apparatuur wel op elkaar afgestemd worden om met elkaar samen te kunnen werken, maar die inkoop hoeft dit niet per se gezamenlijk te gebeuren. Maar als het gaat om het sturen van verkeer op een gezamenlijk traject, dan is er meer nodig dan afstemming van inkoop.

Samenwerking vraagt om een genuanceerde aanpak: waar in de verschillende processen zit de meerwaarde? Tegelijk vraagt samenwerking om lef. Waarom is het uitvoeren van operationeel verkeersmanagement in een geconcentreerde samenwerkingsvorm nu onmogelijk? Dit kan ook door 'eigen' mensen onder één dak te plaatsen met de mensen van 'de ander'. Daar is de gebruiker mee gediend; niet alleen als mobilist maar ook als belastingbetaler!

De wijze waarop de samenwerking wordt georganiseerd, blijft een lastige en gevoelige discussie. De pijn ligt in de verdeling van bevoegdheden en zeggenschap. Zo heeft het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat in november 2007 over het anders organiseren van wegbeheer een weinig enthousiast onthaal gekend. De raad pleitte voor één Nationale Wegenautoriteit waarin alle taken voor het gehele hoofdwegennet zijn ondergebracht en die als regisseur voor dat hoofdnet optreedt.

Naast de kwestie van bevoegdheden en zeggenschap doet zich het probleem voor dat slechts een deel van het areaal wordt aangewend voor regionaal verkeersmanagement. Voor dat andere deel kiest iedere wegbeheerder zijn eigen werkwijze, onderhoudssystematiek, systemen en technieken. Dat staat haaks op het streven om binnen het gezamenlijke deel van het wegennet zoveel mogelijk eenheid te verkrijgen.

Ander aandachtspunt is dat er een sterke wisselwerking bestaat tussen de regionale samenwerkingsvorm en de eigen organisatie. Als er samengewerkt moet worden, is het prettig als organisaties op gelijke wijze georganiseerd zijn zodat men elkaar zowel horizontaal als verticaal goed kan vinden. Doordat Rijkswaterstaat met de implementatie van verkeersmanagement in haar organisatie verder is dan de andere wegbeheerders, is haar werkwijze vaak dominant in de samenwerking. De vraag is echter in hoeverre de voorsprong van Rijkswaterstaat één op één toepasbaar is op lagere overheden. Een DRIP langs de autosnelweg stelt immers andere eisen aan een DRIP die gebruikt wordt bij binnenkomst in de stad.

Samenwerking heeft ook een politieke pendant. Voor de noodzakelijke verbreding van individueel wegbeheer naar netwerkbeheer is het ook van belang dat landelijke doelstellingen worden doorvertaald op netwerkniveau. Als voorbeeld: op dit moment wordt in het beleid gesproken over een betrouwbare reistijd van deur tot deur. Dit is alleen binnen de organisatie van Rijkswaterstaat vertaald in concrete betrouwbare reistijden op trajecten. Gevolg is dat er een groot belang wordt gehecht aan de

doorstroming op het hoofdwegennet, ook als dat ten koste gaat van de reistijd op het (toeleidende) regionale netwerk. De vraag is of het toevoegen en stringenter instellen van toeritdoseerinstallaties/TDI's op de toeritten ten behoeve van de doorstroming op het hoofdwegennet, wel leidt tot een totale verbetering van de deur-tot-deur-rit. Aan de lagere overheden de uitdaging om de landelijke beleidsdoelstellingen ook te concretiseren naar haar wegen en deze duidelijker mee te laten wegen in het totaal van regionale afwegingen.

Tot slot: we zien dat nieuwe partijen zijn toegetreden tot het speelveld waarin de wegbeheerders zich bevinden. De private partijen in de navigatie-industrie mengen zich als leverancier van betrouwbare en comfortabele mobiliteit in de dialoog met de weggebruiker. Deze partijen zijn veel flexibeler en veel meer gericht op de consument. Om hier adequaat op te reageren moet de wegbeheerder ook snel kunnen schakelen. Daarnaast wordt het openbaar vervoer steeds meer gekoppeld aan onze verplaatsingen. Het is niet langer óf auto óf OV, maar juist de combinatie van beide modaliteiten. Het succes van strategisch gelegen P+R-terreinen langs nieuwe OV-voorzieningen als Randstadrail en de Zuidtangent is nu al zichtbaar. Optimaal verkeersmanagement betekent dus dat niet alleen dat de samenwerking tussen wegbeheerders moet worden verbeterd, maar ook de samenwerking met andersoortige aanbieders van mobiliteitsproducten. Om deze goed te kunnen vormgeven, is een goede samenwerking tussen overheidspartijen een vereiste.

3.4 De techniek: durf te kiezen

De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel. Vijf jaar geleden kreeg de automobilist nog alleen maar algemene statische informatie via vaste borden, inmiddels heeft het merendeel van de weggebruikers navigatieapparatuur aan boord. Er zijn al ervaringen met *real time* verkeersverwachtingen. Ondertussen neemt de ontwikkeling van telefoons en navigatiesystemen een enorme vlucht. De apparaten ontvangen niet alleen een signaal, maar communiceren met het grote systeem en zijn daardoor in staat algemene informatie specifiek te maken.

Deze ontwikkelingen hebben met elkaar gemeen dat de automobilist individuele op maat gesneden informatie krijgt. De overheden hobbelen echter enigszins achter deze ontwikkelingen aan. De wegbeheerders zijn nu bezig om de slag te maken naar algemene dynamische informatie via grafische panelen, maar het zijn de private aanbieders die in gesprek zijn met de weggebruiker; zij bepalen in feite hoe het verkeer over het wegennet wordt geleid.

Directe communicatie biedt gouden kansen. Een marketingbureau zou zich in de hemel wanen met deze mogelijkheid. Maar de wegbeheerders weten niet hoe ze hiermee om moeten gaan. De wegbeheerders zouden de regionale proeven met prijsbeleid kunnen benutten om te experimenteren met individuele reisinformatie. In elke proef wordt de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten in de vorm van Value Added Services (VAS-diensten) gestimuleerd. Ontwikkel als wegbeheerders een applicatie waarmee je de weggebruiker vertelt wat zijn rit op een tijdstip buiten de spits kost. Informeer Jan en Els pro-actief over een groot ongeluk dat 's middags om drie uur op hun vaste traject is gebeurd. Grote kans dat ze hun vertrektijdstip of de route in de avondspits aanpassen. En al helemaal als je ze een individueel advies geeft. De techniek maakt het mogelijk. Nu moeten we het ook als wegbeheerder nog willen en durven om Jan & Els een individueel

advies te geven. Het vergt van wegbeheerders een politieke keuze of zij een stap verder willen gaan dan nu en het als hun taak zien écht geïndividualiseerde informatie te geven. Kom je als overheid dan niet te veel in het private domein van mensen? En als je vindt dat het moet gebeuren, is dat dan een taak die je zelf als overheid wilt uitvoeren, of is dat iets wat je bij een marktpartij wilt neerleggen.

De samenwerking tussen overheden onderling en met marktpartijen vraagt op korte termijn om afspraken over gestandaardiseerde systemen en technieken. Daarmee worden dure conversies of des-investeringen voorkomen. De standaard dient wel een gezamenlijk besluit te zijn en niet eenduidig gedictreed te worden door de koplopers. Ook moet worden voorkomen dat in het streven naar standaardisatie starre systemen worden ontwikkeld die geen ruimte bieden voor doorontwikkeling of aanpassing aan specifieke functionele eisen van wegbeheerders. Bij de keuze van de systemen dient het gebruikersgemak voor de weggebruiker uiteindelijk doorslaggevend te zijn.

Om toekomstige uitwisselingsproblemen tussen OV-systemen en autowegsystemen te voorkomen, moet je nu reeds voorsorteren. Zorg dat de mogelijkheid ingebouwd wordt om OV-reisinformatie te integreren. Dat voorkomt lastige integratietrajecten achteraf.

3.5 Een prestatie-gerelateerde financieringssysteem

De voor intensivering en professionalisering van verkeersmanagement noodzakelijke investeringen moeten binnen de verkeersbegroting concurreren met de investeringen voor de primaire taak van de wegbeheerders, namelijk het aanleggen en in goede staat houden van de wegen. Dit leidt tot allocatieproblemen met als uitkomst dat er onvoldoende middelen beschikbaar komen. Bovendien staan de beschikbare budgetten sterk onder invloed van wisselende politiek-bestuurlijke krachten. Wegbeheerders zijn in dit aanbodgestuurde systeem eerder op hun bestuurders, begrotingen, procedures en collega-wegbeheerders georiënteerd, dan dat zich door de behoeften van de weggebruikers laten leiden. Het resultaat is dat zij zich primair richten op hun eigen netwerk, en dan vooral op het beheer en onderhoud. Jan en Els spelen in hun afwegingen geen rol.

Om ze wél een rol te laten spelen, zou het verkrijgen van budgetten gerelateerd moeten worden aan de prestatie van het gehele netwerk. De kilometerheffing maakt dit mogelijk, want hiermee betaalt de automobilist voor het gebruik van de weg in plaats van voor het bezit van zijn auto. Met andere woorden: als de doorstroming op je wegennet goed is, vertaalt zich dat in een grotere populariteit van dat wegennet en dus in hogere inkomsten. Een dergelijk vergoedingssysteem prikkelt de wegbeheerders om de maximale prestatie uit het aanbod te halen en weerhoudt hen van het maken van suboptimale samenwerkingsvormen. Bijkomend voordeel is dat beheerders de prestaties van het netwerk in kaart moeten brengen. Zij worden immers op basis daarvan afgerekend. Hiermee ontstaat een directe relatie tussen de investeringen en de meerwaarde in doorstroming. Op dit moment kost het de wegbeheerders veel moeite om de meerwaarde van verkeersmanagement aan te tonen.

Ook wordt hiermee de relatie gelegd met kwaliteitseisen die aan realisatie en beheer gesteld kunnen worden. Frequent onderhoud leidt immers tot relatief veel verstoringen waardoor de prestatie afneemt en daarmee ook het beschikbare budget.

Afrekenen op basis van doorstroming en intensiteit moet wel zorgvuldig gebeuren. Het risico bestaat dat deze financieringsystematiek leidt tot kortzichtigheid. Als iedere wegbeheerder voor de financiering weer naar zijn eigen netwerk gaat kijken, zal hij nooit bereid zijn om op zijn netwerk investeringen te doen die de doorstroming bij zijn buurman verbeteren. Op die manier komen we weer in de sfeer van de suboptimale oplossingen terecht. Er zal dan ook nadrukkelijk een regionale component in de constructie moeten zitten.

4 De suggesties op een rijtje

Verkeersmanagement kan zorgen voor een maximale benutting van het gehele Nederlands wegennet en daarmee voor een maximale doorstroming en bereikbaarheid. Dan zijn er wel ingrijpende veranderingen nodig. De situatie is echter te complex en te veel in ontwikkeling om met één stap tot de gewenste vorm te komen. De in het voorgaande hoofdstuk gedane aanbevelingen moeten in samenhang worden beschouwd. We zetten ze daarom nog even puntsgewijs op een rijtje.

- Geef verkeersmanagement binnen de organisatie van het wegbeheer een bepalende positie. Maak de verkeersmanagers verantwoordelijk voor alle aspecten die te maken hebben met het gebruik van het netwerk.
- Er is naast de civiel technici een nieuw type medewerker nodig. Verschillende typen medewerkers zelfs: mensen die inzicht hebben in het gedrag van de weggebruiker, anderen die de communicatiebehoefte kunnen vertalen naar de techniek en weer anderen die weten hoe je de boodschap bij de weggebruiker moet krijgen.
- Vergaande, structurele samenwerking tussen wegbeheerders is een noodzaak, maar ook samenwerking tussen overheden en private aanbieders van mobiliteitsproducten, anders blijven we steken in inefficiënte en suboptimale oplossingen. Zeker voor de samenwerking tussen overheden geldt dat er lef nodig is en de bereidheid zeggenschap en verantwoordelijkheid te delen.
- Maak als overheid nu eens de principiële keuze: wil en durf je de reiziger geïndividualiseerde informatie te geven of vind je dat je dan te veel het privé-domein van de burger betreedt? En als je één-op-één gaat communiceren, benut dan de techniek. De huidige proeven met kilometerheffing bieden de kans om hiermee te experimenteren.
- Geef verkeersmanagement een eigen, prominente plaats in de verkeersbegroting. Kies voor een nieuwe financieringsystematiek die gerelateerd is aan de prestaties van het wegennet. De kilometerheffing biedt deze mogelijkheid.