



Nationaal verkeerskundecongres 2016

Files oplossen? Reizigers zelf laten doen!

Auteurs: Paul Veelenturf, Frans Jan Douglas (P2managers, Rossum)

Samenvatting

De files in Nederland zijn de afgelopen 20 jaar op verschillende manieren bestreden : Planmatige aanleg van Infrastructuur (MIRT), collectieve beïnvloeding van verkeer via wegkantsystemen (verkeersmanagement), gedragsverandering van reizigers (mobiliteitsmanagement) en meer recent de ontwikkeling en inzet van intelligente transportsystemen gericht op de beïnvloeding van individueel reis- en rijgedrag (ITS/Smart Mobility). Vaak is de insteek bij deze aanpakken aanbodgedreven. Overheden en aanbieders van mobiliteitsdiensten ontwikkelen en realiseren nieuwe wegen, een mooi stukje techniek of een ingenieuze spitsmijdenaanpak zonder reizigers daarbij echt te betrekken.

Wij bepleiten een meer centrale rol en positie van de reizigers zelf, waarbij de nieuwe infra, techniek of gedragscampagnes ondersteunend zijn. Structurele betrokkenheid van de reizigers leidt tot betere oplossingen van de files. Bovendien wordt de reiziger zich hierdoor meer bewust van zijn eigen keuzemogelijkheden bij het reizen van A naar B. Maar vooral : de reiziger kiest zelf hoe hij reist en omgaat met mogelijke files onderweg.



Infrastructuur als oplossing voor files

Infrastructuur om files te bestrijden, we doen het al decennia. Het centrale plan- en financieringssysteem is het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT). Met de MIRT-aanpak zijn in samenspel tussen rijk en regionale vervoerautoriteiten (provincies, regio's) honderden verkenningen, planstudies en realisaties uitgevoerd. Dit heeft zeker een groot aantal knelpunten in de nationale en regionaal-lokale bereikbaarheid opgelost. Maar de nieuwe infrastructuur trekt vervolgens ook weer nieuwe automobilisten aan, de inpassing van de infrastructuurprojecten wordt steeds complexer en de kosten blijken hoog. Om die redenen zijn de afwegingsmechanismen verfijnd: een meer integrale afweging op basis van de Ladder van Verdaas, snellere en betere besluitvormingsprocedures met adviezen van de commissie Elverding, selectiever kiezen van infraprojecten met de methode van MIRT-nieuwe stijl. Overheden en stakeholders praten, plannen en beslissen veel; in het MIRT-circuit worden selectiever en meer gedragen besluiten genomen. Maar waar zijn de reizigers zelf in deze aanpak? Vertegenwoordiging via koepelorganisaties (ANWB, Fietsersbond, Rover) is wel geregeld, maar waarom worden de reizigers zelf niet gevraagd naar hun mening? Zij zijn de ervaringsexperts bij uitstek en zijn de gebruikers van het nieuwe infra-aanbod.

- wij bepleiten een systematische inbreng van gebruikers van nieuwe infrastructuur bij de planstudies en uitvoeringsfase van de MIRT-projecten;
- door middel van apps en sociale media is veel kennis en reiservaring van de gebruikers over de op te lossen knelpunten in te brengen in planstudies en realisatie;
- de kracht van een groep gebruikers samen kan zorgen voor meer draagvlak en effectiviteit van de uitvoeringsmaatregelen.

Verkeersmanagement

Om de bestaande verkeersinfrastructuur nog beter te benutten worden forse investeringen gedaan in wegwantsystemen. Bron voor deze collectieve verkeersmanagement maatregelen is vaak een uitvoerige verkeerskundige analyse van verkeersstromen. Op basis van deze analyse worden verkeersmanagement maatregelen ingezet gericht op betere sturing en geleiding van verkeersstromen. Denk aan de inzet van VRI's, regelscenario's, matrixborden, DRIPS en TDI's. Maar wat vindt de reiziger van alle techniek die over hem/haar wordt uitgestort? Reizigers zelf worden veelal niet betrokken bij het vormgeven van beoogde maatregelen. Gevolg is dat mooie techniek vaak niet de beoogde verkeerskundige effecten heeft. Bovendien is de kans groot dat reizigers steeds meer waarde gaan hechten aan gepersonaliseerde reisinformatie en -adviezen (ITS) dan aan collectieve oplossingen..

- vraag reizigers systematisch naar hun mening (panels, enquêtes via apps of social media) over beoogde verkeersmanagement-maatregelen;
- betrek reizigers bij het vormgeven en ontwerpen van verkeersmanagement maatregelen .

Intelligente Transport Systemen/Smart Mobility

ITS/Smart Mobility maatregelen richten zich direct op individuele gebruikers. Allerlei technologische ontwikkelingen, maar ook de toename van bezit en gebruik van bijvoorbeeld smartphone en in-car technologie zorgen voor een ware smart mobility hype. De zelfrijdende auto komt eraan! De verwachtingen over het oplossend vermogen van al deze nieuwe technieken zijn hoog: nooit meer files, op weg naar nul verkeersdoden, bussen zonder chauffeur. De automotive sector (van Tesla, Volvo tot Nissan), maar zeker ook data- en serviceproviders (van UBER, Google tot TomTom) troeven elkaar af met (de belofte van) steeds slimmere toepassingen. Overheden zitten ook niet stil. Samen met diezelfde markt werken ze aan grootschalige proeven (van WEPOD, Truckplatooning tot A58Spookfiles) en het op orde krijgen en ontsluiten van de broodnodige verkeersdata (van VRI data, brugopeningen tot verkeersmaatregelen). Maar ook hier: wat vindt de reiziger van alle ITS/Smart Mobility mogelijkheden?



Naast de ontwikkeling van techniek, bepaalt de reiziger door wel of geen gebruik te maken van de betreffende innovatie of de ITS/Smart Mobility maatregel wel of geen succes wordt.

- Ook hier pleiten wij voor directe betrokkenheid van de reiziger. Niet alleen bij de evaluatie van de ITS/Smart Mobility, maar vooral ook bij het zoeken en ontwerpen van een mogelijk slimme maatregel;
- Test maatregelen uit met reizigersgroepen; dat kan met specifieke klantenpanels maar ook met innovatieve projecten op straat zoals de eerste ervaringen met Sensor City Assen, Smart City Enschede en zelfrijdende auto's (Brabant) laten zien.

Mobiliteitsmanagement

De afgelopen 15 jaar is er volop aandacht voor het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Denk hierbij aan maatregelen gericht op een ander tijdstip reizen (spitsmijden), een andere modaliteit (fiets of OV), een andere route (ITS) of niet meer reizen (thuis werken). Met de spitsmijdenprojecten en het programma Beter Benutten (Rijk, 12 regio's en het regionale bedrijfsleven) heeft gedragsverandering een centrale plaats gekregen bij de bestrijding van de files in Nederland. Uit evaluaties van de grote spitsmijdprojecten en recent het programma Beter Benutten 2012-2015 blijkt dat deze aanpak bijdraagt aan reductie van de files; ook geven evaluaties aan dat er aanzetten zijn voor structurele gedragsverandering bij reizigers en hun werkgevers voor bewuster reisgedrag. In deze projecten wordt er gewerkt met grote groepen reizigers en is de mening van de reizigers (panels, enquêtes, feedback apps) van invloed op de benuttingsmaatregelen.

Toch ontstaat ook hier de neiging om de aanpak meer vanuit de rationaliteit (en belangen) van overheden in te richten.. Voor mobiliteitsmanagement is zelfs een Integrale Mobiliteits Management Architectuur ontworpen om het spel tussen overheden en serviceproviders aanbestedingstechnisch goed te regelen, de effecten beter te kunnen monitoren en privacy aspecten beter te regelen. IMMA biedt zeker voordelen, maar ook hier dreigt de stem van de reizigers zelf op de achtergrond te raken. Recente kamermoties laten zien dat de politiek zich meer druk maakt over mogelijke privacy en fraude van beloningen bij spitsmijdprojecten dan het structureel krijgen van ander reisgedrag bij deelnemers van gedragsbeïnvloedingsprogramma's.

Wij bepleiten een grotere focus op organiseren van reizigersgroepen ("community-building") bij de spitsmijdprojecten/gedragsveranderingsprojecten van de komende jaren. Dit is direct de (politieke) legitimatie om dit type projecten door te zetten:

- koppel spitsmijdprojecten/gedragsveranderingsprojecten niet uitsluitend aan een wegprobleem (verkeershinder, aanleg nieuwe infra) maar aan een vraag bij de reizigers zelf;
- wees terughoudend bij aanbestedingen om het spel tussen reizigers en service-providers teveel vanuit de overheid te sturen; laat speelruimte in de markt zelf !;
- steek sterker in op het organiseren van reizigersgroepen/communities die centraal staan in de gedragsveranderingsprojecten, een sterke stem hebben in de maatregelen en als platform fungeren voor het maken van afspraken met overheden, serviceproviders en werkgevers/publiekstrekkers.



Voorbeelden waarin reizigers centraal staan

Enkele voorbeelden uit de praktijk ter illustratie waarin p2 en haar opdrachtgevers de reiziger centraal te stellen:

Slim uit de Spits Arnhem-Nijmegen

Om de fileproblematiek op de ring Arnhem-Nijmegen te bestrijden is een grootschalig gedragsveranderingsproject uitgevoerd. In 2013-2015 is een reizigersgroep van 25.000 autodeelnemers opgebouwd die samen zorgden voor 35.000 spitsmijdingen/maand. Dit spitsmijdgedrag bleek voor 85% structureel te zijn door het opbouwen van een specifiek loyaliteitsprogramma met alle deelnemers: communicatie middels website/app/social media, gerichte challenges tijdens het project om deelnemers extra uit te dagen hun gedrag aan te (blijven) passen, diverse vormen van beloning. Na afloop van het programma was het structurele fileprobleem op de ring Arnhem-Nijmegen grotendeels opgelost, enkele lokale knelpunten (Waalbruggen, Pleyroute) resteerden.

IJmond Bereikbaar

In de regio IJmond is – binnen Beter Benutten MRA – een fietscommunity opgebouwd met ca. 3000 deelnemers. De fietsers krijgen een basisbeloning, een loyaliteitsprogramma met gerichte challenges is in voorbereiding. Katalysator voor dit project is de sluiting van de Velsertunnel. Hierdoor bleken ruim 160 werkgevers bereid om hun werknemers te laten deelnemen aan het fietsstimuleringsprogramma. Met de werkgevers en deelnemers zijn er korte, interactieve lijnen. Mede hierdoor komt er bij de deelnemers een intrinsieke motivatie op gang. Zo blijkt uit een tussentijdse enquête dat 50% van de deelnemers de beloning niet noodzakelijk vindt voor zijn fietsgedrag en geeft > 90% aan te blijven fietsen als de Velsertunnel op 1 januari a.s. weer open gaat. 5000 structurele spitsmijdingen/week zijn in beeld aan het einde van dit project in april 2017.

Kampen Bereikbaar

In de gemeente Kampen zorgt de stadsbrug voor locale hinder tijdens de ochtend- en avondspits. Dit wordt versterkt als de stadsbrug open gaat voor scheepvaartverkeer. Om een maatregelenpakket op te stellen voor het project Kampen Bereikbaar zijn in juli 2016 grootschalige verkeerstesten gedaan (eenrichtingsverkeer stadsbrug, omleidingroutes, aanbieden minder wegcapaciteit). De media-aandacht was groot en kritisch. Om een goede indruk te krijgen van de mening van de weggebruikers is – via een panel- een basiscommunity van 650 gebruikers opgebouwd. Met enquêtes rondom de testperiode is een duidelijke mening gekregen welke testmaatregelen wel of niet op draagvlak kunnen rekenen en waarom. De community Kampen Bereikbaar wordt bij de uitvoering van de beter benutten maatregelen in 2017 gebruikt als centraal reizigersplatform. Er is zicht op structurele oplossing van de files (enkele honderden spitsmijdingen/dag) en verlaging van de wachttijden bij de stadsbrug Kampen (25-50% kortere doorstroomtijd).

Slimme Mobiliteit in Overijssel

Gegeven de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen onderkent Overijssel dat er voor verbetering van de regionale bereikbaarheid de komende jaren meer nodig is om ook in de toekomst de reiziger met passende infrastructuur en diensten optimaal te faciliteren. Dit vraagt om duurzame publiek private samenwerking. Vanuit deze context is de provincie samen met gemeenten, Rijkswaterstaat, kennisinstellingen en marktpartijen een adaptief ontwikkelprogramma gestart gericht op het samen ontdekken, leren en doen van ITS/Smart Mobility initiatieven. De Overijsselse adaptieve aanpak gaat uit van een bottom-up aanpak, waarin je samen stappen voorwaarts probeert te maken. Belangrijkste uitgangspunt (en uitdaging) hierbij is dat er in de initiatieven wordt gewerkt en geleerd vanuit het perspectief van de eindgebruiker. Het verticaal modaliteitsdenken en programmeren proberen de partijen hierbij los te laten.



Conclusies

- De huidige aanpakken voor de filebestrijding in Nederland (MIRT, verkeersmanagement, gedragsbeïnvloeding, ITS/Smart Mobility) zijn teveel aanbod-gedreven. Een meer centrale rol en invloed van de gebruikers zelf is noodzakelijk (figuur);
- Overheden (beleidsmakers, wegbeheerders), werkgevers/publiekstrekkingen, service-providers voor mobiliteitsdiensten en de automotive-industrie moeten in samenwerkingen die ze met elkaar aangaan meer positie geven aan de gebruikers zelf. Omdat die gebruikers veel kennis/ervaring hebben van de knelpunten in de infrastructuur, maar ook om te komen tot structurele veranderingen in het reisgedrag van die gebruikers. Bovendien bepaalt de reiziger de effectiviteit van een maatregel;
- Mobiliteit moeten alle partijen niet langer zien als aanbod waarin iedereen een individuele bijdrage levert. Reizigers worden steeds flexibeler in hun mobiliteitskeuze. Dit vraagt om slimme integratie van aanbod/diensten: "mobility as a service". Ook hier bepaalt de reiziger het succes door wel of niet gebruik te maken van nieuwe services. De vraag van de gebruiker is bepalend voor de randvoorwaardelijke acties die de andere partijen moeten doen.

