

Telematica: Technisch kan alles, en dat al zeker tien jaar langer dan je dacht. Maar de invoering van telematica in verkeer en vervoer is jarenlang een moeizame aangelegenheid geweest, vindt dr. Daan van Egeraat, die op dit onderwerp donderdag promoveerde. Pas de laatste jaren kunnen overheid en markt elkaar werkelijk vinden.

Wie aan de Technische Universiteit Delft promoveert en in zijn dissertatie rept over 'het schandaal van de technologie', mag rekenen op stevige oppositie van hooggeleerde Delftse zijde.

Dat overkwam donderdag Daan van Egeraat. Diens proefschrift wijst erop dat op het gebied van telematica weliswaar al sinds jaar en dag heel veel mogelijk is, maar dat het met de 'implementatie' van al die technische verwenheden vaak niet wil vlotten. Hij kreeg een uitbrander van één van zijn opponenten, die wees op het succes van bijvoorbeeld de route-informatiesystemen langs de snelwegen. Dat is geen 'schandaal', maar een juist verdienste van de moderne technologie, vond deze hoogleraar.

Maar het maatschappelijke rendement van telematische vindingen in verkeer en vervoer is volgens dr. D.H. van Egeraat over het algemeen nog ondermaats, als je het tegen de ontwikkelingskosten afzet. Dat komt vooral doordat de overheid – het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het bijzonder – telematica jarenlang alleen als beleidsinstrument heeft gezien in het bredere kader van beheersing van de mobiliteit. Telematica gaf mogelijkheden tot sturing. Telematica kon bovendien projectmatig in de praktijk worden gebracht, dacht het ministerie.

Of de markt en uiteindelijk de consument in de gewenste richting gestuurd wilde worden, bleef evenwel buiten beschouwing. Van de 32 telematicaprojecten die in de Nota Telematica Verkeer en Vervoer uit 1990 werden onderscheiden, kwam dan ook vrijwel niets terecht. Pas sinds medio jaren negentig boekt

Technisch kan alles, en dat al zeker tien jaar langer dan je dacht. Maar de invoering van telematica in verkeer en vervoer is jarenlang een moeizame aangelegenheid geweest, vindt dr. Daan van Egeraat, die op dit onderwerp donderdag promoveerde. Pas de laatste jaren kunnen overheid en markt elkaar werkelijk vinden.

FOLKERT NICOLAI

Nederland op het telematicavlak ook successen. En dat is te danken aan een volstrekt andere kijk op de organisatie van innovatieve processen waaraan overheid en markt samen bijdragen, vindt Van Egeraat.

Van Egeraat, partner bij DynaVision Management Consultancy, studeerde in Delft af in de filosofie op het proefschrift 'Een Herculische opgave – de implementatie van telematica in de verkeer- en vervoersector als inter-organisatorisch veranderingsproces'. Zijn centrale stelling is dat veel telematicaprojecten tot weinig hebben geleid, omdat de overheid alleen haar eigen doelstellingen wilde bereiken en de markt geen ruimte liet. Van Egeraat was de laatste tien jaar overigens nauw bij het telematicabeleid betrokken, eerst als ambtenaar bij Verkeer en Waterstaat, later als adviseur.

U hebt nog meegemaakt dat de toenmalige minister, Neelie Kroes, plannen voor rekening-rijden presenteerde. Dat was een van de eerste telematicaprojecten.

„Ik heb die minister nog net meegemaakt. Maar de minister onder wie een beleidsvisie op telematica werd ontwikkeld, was Maij-Weggen. De eerste nota over dit onderwerp

werd door Maij uitgebracht. Er kwam budget voor beschikbaar, er werden mensen voor aangetrokken. Op zeker ogenblik was ik coördinator telematica, later werd er ook een Coördinatiepunt Telematica ingericht.”

In de tien jaar dat u bij de telematica-implementatie betrokken bent geweest, is er van de meeste projecten niets terechtgekomen.

„Ja, maar daar moet je genuanceerd over oordelen. Wat er aan projecten in de eerste telematica-nota stond, is voor het grootste deel niet gerealiseerd. In die nota wemelde het van lonkende perspectieven en maatschappelijk relevante oplossingen. Die zijn er nog steeds. Daarbij komt dat er inmiddels nog veel meer kan. Maar het aanbod ontwikkelt zichzelf, dat kun je als overheid niet sturen.”

Terugkomend op dat rekening-rijden: het is er nog lang niet. Terwijl het indertijd bij wijze van spreken uit voorraad leverbaar zou zijn. Singapore werd als voorbeeld genoemd.

„Die techniek was allang beschikbaar. Maar de concepten voor rekening-rijden waaraan nu wordt gewerkt, zijn al vier of vijf keer totaal veranderd. Het heet nog wel rekening-rijden, maar het is iets volstrekt anders geworden. Ik zag jaren geleden al Je hebt het over an-

dere technologie, een ander opzet. De cycli zijn ontzettend kort als het om technologische vernieuwing gaat. Dat spreekt vanzelf. Natuurlijk ook weer tot de verbeelding.”

Er worden nu proeven genomen met automatische voertuiggeleiding (AVG), op een proefstrook bij Alphen. Wat komt daarvan terecht?

„Ik heb er geen oordeel over of die proeven over een aantal jaren zullen leiden in concreet projecten. Ik weet wel dat het tien jaar geleden ook al kon. Voertuigen automatisch bevoerdigen, op vaste en korte afstand van elkaar en op hoge snelheid te laten rijden. Ik herinner me een Duits filmetje, jaren geleden, dat precies liet zien waar ze nu in Alphen mee bezig zijn. Dat is het gekke: wat er nu aan fantastische nieuwe mogelijkheden van de techniek wordt vertoond, bestaat vaak zeker al tien jaar.”

En nog wordt AVG gezien als techniek die ergens in 2020, 2030 werkelijk op grote schaal wordt toegepast...

Van Egeraat: „Ja. Ik zal dus ook niet zeggen: goh, wat fantastisch dat ze dat kunnen. Ik vraag me af: hoe komen we zo ver dat het eindelijk wordt ingevoerd. Dat is, en dat heb ik met mijn proefschrift ook willen uitdrukken, een Herculische opgave. Technisch kan bijna alles. Maar de markt

sch kan alles allang, markt niet organiseren

moet het uiteindelijk doen. En met 'de markt' bedoel ik niet alleen het bedrijfsleven, maar vooral de uiteindelijke afnemer van telematica. Dat is de consument."

Moet telematica-beleid bij Verkeer en Waterstaat geconcentreerd blijven, of ziet u een rol voor andere departementen?

„V & W blijft een belangrijk ministerie. Economische Zaken is natuurlijk het technologiedepartement bij uitstek, en de technologische ontwikkeling is de motor achter telematica. Er is ook een rol voor Financiën. Als je wilt bevorderen dat mensen hun lease-auto laten staan en voor een deel van het traject met het openbaar vervoer reizen, moet je ervoor zorgen dat dat niet fiscaal wordt afgetraft, maar juist beloond. Maar Verkeer en Waterstaat moet zorgen dat het zagezegd 'op de weg' komt, want dan pas krijg je de voordelen in de praktijk. De maatschappelijke baten, in de vorm van efficiënter verkeer, minder CO²-uitstoot en dergelijke."

Laatste vraag aan Van Egeraat: hoe kun je als filosoof in deze wereld terecht komen? Puur toeval, legt hij uit. „Ik was werkstudent bij V & W, ik heb mijn studie betaald door te werken. Ik had evengoed bij de Rabo kunnen zitten. Maar die implementatie van telematica is voor een filosoof wel interessant. De lijn in mijn onderzoek is: het gaat om de perspectieven die je bepalend acht. Die moeten voorop staan, en niet een aantal projecten op deelterreinen, die mislukken omdat het complete beeld ontbreekt."



• Daan van Egeraat: „Het aanbod ontwikkelt zichzelf, dat kun je als overheid niet sturen.”

FOTO INGRID VAN BEEK