

## **Daan van Egeraat – Montefeltro “Het ontbreekt aan een goed conceptueel kader om verkeersinnovaties te toetsen”**

“Wat mij steeds opvalt, ook bij de Movinnio-bijeenkomsten: ons perspectief is te smal. Het ontbreekt aan een goed conceptueel kader om innovaties in verkeer en vervoer te toetsen, te ontwikkelen en te evalueren. Dat is jammer, want een rijk aanbod aan private diensten en dienstverleners kan ook de overheid helpen bij het halen van belangrijke maatschappelijke beleidsdoelen. Denk aan de wijze waarop dienstverlening (klanttevredenheid) zich positief kan verhouden tot verkeerskundige modellen (technische indicatoren als ‘congestiekans’). Hierdoor komen allerlei cruciale aspecten niet aan de orde, zoals de wijze waarop de overheid überhaupt kan bijdragen aan de totstandkoming van een rijk en geschakeerd dienstenaanbod. Wat Mobiliteitsknooppunten betreft: ketenmobiliteit is alleen aantrekkelijk wanneer het de klant ‘Gewin, Genot en Gemak’ biedt. Voor de klant bestaan de keten en de knopen niet. De klant wil naar zijn of haar bestemming. Zo simpel is het, maar tegelijk ook zo moeilijk. Sommige initiatiefnemers denken dat een goed idee al voldoende is en dat de overheid maar voor de rest moet zorgen. Maar overspannen verwachtingen en enthousiasme zijn vaak niet genoeg gebleken. Voor omstanders geldt: hebben we lessen getrokken, het leerproces georganiseerd? Ik denk het niet. Tijdens onderzoek in 1999 rond de vernieuwing van Hoog Catharijne in Utrecht bleek dat ruim 12 procent van de reizigers al ketenmobiel is. Hier bleek dat velen hun eigen ‘knoop’ organiseren: velen kennen wel een slim parkeerplekje bij een station en een ‘geheime’ sluiproute. Reizigers calculeren meer dan beleidmakers soms geneigd zijn te denken. Paradoxaal genoeg neemt deze vorm van zelforganisatie toe, naarmate mobiliteit en bereikbaarheid problematischer worden. Welke slagen moeten markt en overheid dan nog maken? De kern schuilt in twee interventies. Ten eerste zou de overheid het ‘probleem ketenmobiliteit’ moeten overdragen aan partijen voor wie het een commerciële kans biedt: publiekstrekking en werkgevers. De vastgoedwereld is verdampd en speelt geen rol meer. Deze interventie is geen sinecure. Immers, ‘de overheid’ en het dossier ‘ketenmobiliteit’ bestaan niet. In een gedecentraliseerd en verkokerd bestuursmodel is een dergelijke interventie ondenkbaar. Ten tweede zouden dienstverleners publiekstrekking en werkgevers moeten ontzorgen om die kansen te verwezenlijken. Ook dit is haast ondenkbaar. Immers, vaak zijn publiekstrekking en werkgevers onbewust onbekwaam. Bovendien kennen ze het ingesleten patroon, waarbij zij problemen deponeren bij de overheid, goed en dat bevalt hen prima. Het ziet er daarom naar uit, dat ook aan de implementatie van ketenmobiliteit een paradox is verbonden: dat dit thema, wat an sich overkoepelend, integrerend en verbindend is, waarschijnlijk alleen opportunistisch en gefragmenteerd tot stand zal komen. Maar dat betekent niet, dat dit niet de moeite waard zou zijn.”