



DE ASFALTVRIJSTAAT

Aan mij was gevraagd of ik iets wilde vertellen over capaciteitsmanagement. Op het spoor wel te verstaan. Dus ik deed dat. Ik kreeg 5 minuten. We doen daar onderzoek naar, dat duurt jaren en dat wil ik best in 5 minuten uitleggen, al neem ik er dan stiekem 10. De gespreksleider kroop gedurende mijn verhaal nadrukkelijk in mijn beeld. Of ik wilde opschieten. In 12 minuten was ik klaar.

Capaciteitsmanagement is mooi. Er is ruimte op een infrastructuur en die wil je zo goed mogelijk gebruiken. En dan heb je een manager nodig, schijnt. Het spoor heeft die al jaren, die heet de verkeersleider en die beslist wie eerst mag. Ook bij netwerken voor water, data, elektra en gas zitten mensen bij elkaar in zaaltjes die schakelaars en klepjes open en dicht doen en zo besluiten wie eerst mag en wie moet wachten.

De weg was altijd het terrein van het omgekeerde: geen manager maar zelforganisatie. Laat iedereen maar zijn ding doen, dan komt de onderlinge coördinatie vanzelf. De prikkels liggen goed, niemand wil botsen, dus houden we rekening met elkaar (operationele coördinatie). Niemand wil in de file, dus mijden we congestie (tactische coördinatie). En bij de planning van de weg wordt gezocht naar die plekken waar het meest gereden werd (strategische coördinatie). Alleen dat laatste doet de autorijder niet zelf.

Hoewel geprobeerd wordt om de automobilist steeds meer te beïnvloeden en dus de capaciteit te managen, worden de echte keuzes nog steeds door de chauffeur zelf gemaakt. Een DRIP is minder dwingend dan een wissel, dynamische snelheidsbeperking minder dwingend dan een afsluitklep, verkeersinformatie minder dwingend dan een open schakelaar. Op het spoor kan de machinist helemaal niets negeren. ProRail is operationeel, tactisch en strategisch de baas.

Ik vertelde hoe, na de elektriciteits-, water-, en gasmeter ook het spoor eraan moest geloven: capaciteitsmanagement door te betalen voor gebruik. Logisch. We wilden af van elektra-, water-, en gasverspillers. En ook van ruimteverspillers op het spoor. Gelijk had ik ook uitgelegd hoe lastig het was om



BENUTTEN ZONDER GELD ALS PRIKKEL

die prijsprikkel goed te krijgen. Economen hadden ons uitgelegd hoe het in theorie moest (iets met marginale en integrale kosten en prikkels), maar waren vergeten ons te vertellen waar de ingewikkelheden lagen als je het echt ging doen.

En dat gaat niet vanzelf. Ineens blijkt het spoor niet een waterleiding, maar een tikje ingewikkelder. Welke trein wel en niet rijdt en wie daar de schuld van is; het moest allemaal precies worden bepaald en vastgelegd; er hing tenslotte een prijs aan. Maar verkeersleidingsystemen leggen vast hoe treinen rijden en vellen geen oordeel waarom zo. Dus voor elk gedoetje moet iemand dat nog doen. En netjes ook, want er is flink geld mee gemoeid. In 2002 ging het Engelse Railtrack failliet; ze hadden de prikkels zo ingewikkeld gemaakt dat ze er zelf aan onderdoor gingen. Boodschap: wees voorzichtig met beprijzen. Het is logisch, maar niet makkelijk.

Na mij kwam de plaatsvervangend directeur generaal mobiliteit: het hoofdprogramma. Ze legde uit dat van de bestaande trits bouwen, beprijzen en benutten weinig zou overblijven. Allereerst hield het nieuwe kabinet niet van kastjes in auto's: weg

beprijzen. Ook hield het kabinet niet van dure nieuwe wegen en sporen: weg bouwen. Bleef over benutten. En dus capaciteitsmanagement, maar dan zonder geld als prikkel. Ze had een kwartier gekregen, maar was in ruim 5 minuten klaar.

Een week later stond het zwart op wit in het concept regeerakkoord. De prijsprikkel gaat de weg niet halen: rekeningrijden komt er niet. De weg blijft nog even de vrijstaat waar ruimte lekker verspild mag worden. Misschien iets om te onthouden voor als u geknecht in de trein langs een file rijdt, het gas aandraait, in bad stapt of het licht uit doet.

WIJNAND VEENEMAN, UNIVERSITAIR DOCENT
WWW.VEENEMAN@TUDELFT.NL