

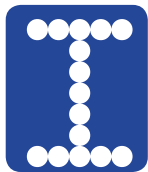
Aernout van der Bend: 'Vreemd dat we ons collectief verbazen over overvolle snelwegen'

In een nieuwe serie **Spraakmakers** gaat Verkeerskunde op zoek naar 'nieuwe denkers'.
Deel 4: Aernout van der Bend

Voor het Rijk werkte Aernout van der Bend een aantal jaren aan infrastructurele projecten. 'Ik zag een verschil tussen de diverse wensenlijstjes en het feitelijk gebruik van de weg. Waarom koppelen we die lijstjes niet aan dat feitelijk weggebruik?' In zijn huidige functie als directeur van 'De Verkeersonderneming' is dat precies wat hij nu doet. 'Bereikbaarheid is voor bijna niemand een doel', zegt hij. 'Maar wel een randvoorwaarde. En dat komt uit, want wij komen die randvoorwaarden brengen.'

MARIEKE HUT EN NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE

'WE DENKEN PAS OVER INFRA ALS HET TE LAAT IS'



In de Zuidvleugel, de zuidelijke Randstad, heeft 96 procent van de weggebruikers een reisafstand korter dan 35 kilometer, zag Van der Bend. 'Maar we hebben in Nederland heel veel infrastructuur aan-

gelegd voor de lange reisafstanden. Dus als er juist een vraag is naar korte reisafstanden, dan is er een mismatch. Dat komt omdat Nederland een dichtbevolkt land is en doordat wij snelwegen dicht langs steden leiden. In Duitsland lopen de snelwegen helemaal niet langs steden, daar ga je via een andere weg naar een stad. Ergo, veel meer ruimtegebruik.'

Van der Bend (45) bekleedt sinds 2011 de hoogste functie bij De Verkeersonderneming. Daarvoor was hij onder meer hoofd Planvorming en plaatsvervangend directeur Wegen en Verkeer bij Rijkswaterstaat Zuid-Holland. 'Mijn huidige baan is er één op het snijvlak van ambtelijk en politiek, van privaat en publiek. Voor een overheidsmanager een mateloos boeiende plek.' De Verkeersonderneming is in 2008 ontstaan vanuit de gedachte dat Rotterdam bereikbaar moet zijn en blijven en. De 'onderneming' is een samenwerkingsver-

band van gemeente en stadsregio Rotterdam, het Havenbedrijf en het ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat

Verkeerde volgorde

Van der Bend vervolgt zijn reflectie: 'Ik verbaasde me niet alleen over het inefficiënte gebruik van ruimte. Ook de omkering van feiten deed mijn wenkbrauwen fronsen. Een voorbeeld: we hebben in 10 jaar tijd 100.000 woningen gebouwd in het gebied tussen de A13, de A20 en A12, waar onder meer Nootdorp, Pijnacker en Berkel en Rodenrijs liggen. Vervolgens verwonderen we ons unaniem over het feit dat de snelwegen zo vol raken. We denken vaak pas na over infrastructuur als de huizen al zijn gebouwd en de weerstand ertegen er dus al woont. Keer de situatie om: mensen willen namelijk heel graag naast de infrastructuur wonen. Automatisch ontstaat zo een heel ander beeld.'

Wel de haven maar niet de stad uit

Terug naar het kerngebied van De Verkeersonderneming. Naast die 96 procent met een korte reisafstand in de Randstad, constateerden Van

der Bend en zijn collega's dat een groot deel van de vrachtauto's afkomstig van de haven van Rotterdam, Rotterdam helemaal niet verlaat. 'Tussen de 50 en 65 procent blijft gewoon in de regio groot Rotterdam. 'We zagen verder dat er op de A15 richting Duitsland iedere vijf kilometer nieuwe kentekens staan. Dit betekent dat gebruikers een stukje van de snelweg gebruiken en er via verschillende wegen op en af gaan. In mijn optiek staat ook bijna niemand 25 kilometer in de file. Roept de verkeersinformatie dat ergens 25 kilometer file staat dan bestaat die file voortdurend uit andere voertuigen. Ten slotte konden we alleen bij de Botlek tunnel meten dat er een substantieel aantal vrachtauto's naar het buitenland wilde, op andere plekken bleek dat procentueel gezien verwaarloosbaar.'

Niets mis met autorijden

Van der Bend vindt ook dat we anders moeten kijken naar de gebruiker. 'Bij 'de onderneming' gaan we in gesprek met de gebruiker, we vragen wat hij tegen komt en hoe hij dat ervaart. Kloppen de problemen zoals wij ze benoemen wel met hoe de weggebruiker ze ziet? En welke

oplossingen ziet hij als mogelijkheid? Omdat we zo meer draagvlak krijgen, komen we eerder tot echte oplossingen. De infrastructuur werd hier een paar jaar geleden per etmaal 2 keer 2 uur intensief werd gebruikt. Nu is dat al naar 2 keer 3 uur gegaan. Onze opgave is simpel, wanneer 20 procent van het verkeer de spits uitgaat, rijdt de boel al. Autorijden is niet verkeerd, het gaat erom dat je je afvraagt of je echt in de spits in die

auto moet stappen. Wij willen graag dat mensen een keuze maken voor een ander tijdstip, een andere modaliteit of niet reizen en thuiswerken bijvoorbeeld.'

Einde aan de maakbare samenleving

Van der Bend zit in deze functie veel dichterbij de praktijk en bij de weggebruiker. Dat maakt het werk levendiger, maar ook complexer. 'Die

complexiteit zit 'm in het feit dat we met heel veel spelers te maken hebben. Het mooie is dat die nu allemaal om de tafel zitten. En het bijzondere aan 'de onderneming' is dat het bedrijfsleven ons ziet als bedrijfsleven en de overheden ons ziet als overheid. De wil en zeker ook de wens om samen te werken aan slimme oplossingen, overheerst. Alle betrokkenen realiseren zich dat het de gebruiker totaal niet interesseert wie de beheerder is, zolang hij maar van a naar b kan. Van der Bend merkt dat er langzaam een ander gedachtegoed ontstaat. 'Mensen denken meer na over wat ze zelf kunnen bijdragen aan bereikbaarheidsproblemen. En wij mogen nu hardop zeggen dat je zelf degene bent die in de file gaat staan en daar iets aan kunt doen.' Ook lijkt de tijd van de maakbare samenleving voorbij. De samenleving vraagt niet meer om een overheid die alles voor je regelt. Mede daardoor

'Autorijden is niet verkeerd, maar is het nu echt nodig om in de spits in die auto te stappen?'

werken bedrijven gericht mee aan spitsmijden. En hoeven ze in praktijk bijvoorbeeld alleen al te begrijpen dat drie bedrijven op hetzelfde terrein, niet alle drie hun ploegen op hetzelfde tijdstip de weg op moeten sturen, om aantoonbaar resultaat te boeken. Laat de ene ploegendienst om half drie aflopen en de andere om half vier en de volgende om half vijf. Dan ben je letterlijk en figuurlijk al een eind op weg. Langzamerhand praten bedrijven hierover. Zo leren ze bijvoorbeeld ook dat ze filemijden al in hun uitvraag kunnen meenemen door tegen een onderaannemer te zeggen 'ik wil jou, maar dan moet je hier al voor 7 uur 's ochtends zijn'. En dan merken ze dat die onderaannemer daar meestal helemaal geen problemen mee heeft.'

Het water, de meest onbenutte snelweg in Rotterdam

Rotterdam is wat Van der Bend betreft gebaat bij binnenstedelijke oeververbindingen. 'vrachttransport over water is interessant wanneer je einddoel verder weg ligt en je flink volume hebt, dan is het goedkoper dan transport over de weg. Bedrijven kijken nu nog te veel naar hun





De Konink wil zichzelf wegautomatiseren

eigen vrachtwagencombinaties. Als bedrijven samen kijken, kunnen ze makkelijk een binnenvaartschip vullen. Daar is nog een wereld te winnen. Daarnaast zou ik graag zien dat we met z'n allen afspreken dat in 2030 60 procent van de havenwerknemers per water wordt aan-

'Vaak leiden perverse financieringstechnieken tot ander gedrag en een andere wensenlijst'

gevoerd; dat zijn al gauw 54.000 mensen. Die kunnen nog makkelijk over de Maas. Waarom dan pas? Omdat het minder eng klinkt als je nu al afspraken en business cases maakt voor iets wat pas over 16 jaar realiteit moet zijn.'

Perverse financieringstechnieken

'Ik houd er van', bekent Van der Bend, 'om mijn verwondering uit te spreken en dan te kijken wat er gebeurt. Zo herinner ik me een lokale overheid die heel graag een rijksweg wilde hebben. Waarom een snelweg?, vroeg ik. Ik wist het antwoord wel, maar ze gaven het me niet. Dat heb ik ze dan zelf maar gezegd: 'Jullie willen een rijksweg want dan krijgen jullie geld van het Rijk'. Schoorvoetend gaven ze dat toe. Ik kon ze snel uit hun droom helpen: je krijgt van het Rijk namelijk evenveel geld in absolute zin, of het nu om een rijksweg gaat of om een weg van lagere orde. En deze laatste is in aanleg en onderhoud

goedkoper en neemt minder ruimte in beslag. Bovendien hoef je als lokale overheid dus minder bij te leggen. Onnodig te zeggen dat het geen rijksweg is geworden. Maar het zijn vaak wel zulke perverse financieringstechnieken die leiden tot ander gedrag en een andere wensenlijst.'

150 miljoen voor het oprapen

'Eind vorig jaar hebben we de 'Marktplaats voor mobiliteit' opgericht. Hier kunnen werkgevers, werknemers en individuele reizigers mobiliteitsdiensten afnemen. We bieden mensen zo een alternatief voor de spits en hopen dat ze overstappen. In de Rotterdamse markt gaat er 1,5 miljard euro om tussen werkgevers en werknemers op mobiliteitsgebied. Daarvan wordt zo'n 10 procent niet efficiënt benut, en ligt er dus 150 miljoen als het ware voor het oprapen. In die markt kunnen nieuwe partijen met nieuwe concepten duiken. Reden voor ons om te zeggen 'bedenk een concept dat spitsmijding oplevert. We geven geen subsidie maar worden partner en de eerste drie jaar betalen wij 50 procent van de kosten'. Voorwaarde is dat zo'n partij ook echt een spitsmijding realiseert en na drie jaar zichzelf kan bedruipen. De eerste inschrijving heeft geresulteerd in 16 partijen en uit de tweede inschrijving, die eind mei eindigt, verwachten we er minstens zoveel.' ←

Aernout van der Bend over:

STATIEGELDWIEL

Vrachtwagen met een lekke band? We staan niet meer toe dat een vrachtwagenchauffeur moet wachten tot de leverancier van zijn baas met een busje van ver moet komen omdat dit nu eenmaal contactueel is vastgelegd. Nee, wij (een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, De Verkeersonderneming en een bergingsbedrijf) verwisselen de band en slepen die vrachtwagen naar een veilige plek alwaar hij zijn slechte band weer terug krijgt. Veel efficiënter voor de rest van de weggebruikers.

FILEDIER

Wees geen filedier, doe het op jouw manier. Het is het motto van onze website filedier.nl. Die site draait om

het afleren van kuddegedrag. Ga niet in de file staan omdat iedereen dat doet.

ALGERABRUG

Uit cijfers bleek dat in de gemeente Krimpen 28.000 mensen wonen, van wie 14.000 de beroepsbevolking vormen. 65 procent van die mensen heeft een reisafstand korter dan 7 kilometer. Iedere dag gaan er 10.000 met de auto over de Algerabrug. Veel mensen doen er daardoor 20 tot 25 minuten om over die brug te komen. En nu komt het: aan het eind van de brug parkeren honderden de auto om op de metro stappen. Eén van de eerste dingen die we hebben geschrappt zijn extra parkeerplaatsen bij die halte.

TRUCKPARKINGS

Elke werkdag zijn er meer dan 70 chauffeurs die Truckparkings in de

Rotterdamse haven gebruiken om tijdens de drukke spits te rusten. Dat zijn dus ruim 70 trucks minder in de spits op de A15.

DATA

Ik haal mijn vervoersinformatie uit openbare data, zoals de goederenvervoeratlas en de talloze meetlussen rondom en in de stad Rotterdam. Op de snelweg liggen er zelfs om de 200 meter van die lussen. De benodigde data is dus gewoon beschikbaar, alleen gebeurt er nog steeds veel minder mee dan mogelijk is.

Beter Benutten

Met Beter Benutten kijk je naar de kleinere slimmere dingen. Er zijn heel veel kleine slimme (infrastructurele) maatregelen mogelijk. Ik zeg maar zo, zolang een Beter Benutten maatregel goedkoper is dan het beheer en onderhoud van een weg die we eigenlijk niet eens hoeven aan te leggen, moet

je dat altijd doen. En dat is al gauw zo, want er gaan miljarden om in het beheer en onderhoud van wegen, en dan hebben we het nog niet eens over de aanleg.

GOUDEN WIEL

De Verkeersonderneming is begin april beloofd met Het Gouden RAI wiel 2014. Het comité van aanbeveling bestond uit Verhagen, Bouwend Nederland; De Boer, Rai-vereniging; Wientjes VNO/NCW; Eckhardt, BOVAG en Van Woerkom, ANWB.



Het filedier, mascotte van de site filedier.nl