

Brede welvaart: wat is de bijdrage van verkeersmanagement?

Taale, Henk; Wilmink, Isabel; Vonk, Tanja

Publication date

2022

Document Version

Accepted author manuscript

Citation (APA)

Taale, H., Wilmink, I., & Vonk, T. (2022). *Brede welvaart: wat is de bijdrage van verkeersmanagement?*. Paper presented at Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Utrecht, Netherlands.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Brede welvaart: wat is de bijdrage van verkeersmanagement?

Henk Taale – Rijkswaterstaat & TU Delft – henk.taale@rws.nl

Isabel Wilmink – TNO – isabel.wilmink@tno.nl

Tanja Vonk – TNO – tanja.vonk@tno.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Momenteel wordt binnen het vakgebied mobiliteit veel gesproken over brede welvaart en hoe vanuit de mobiliteitssector hieraan bijgedragen kan worden. Van oudsher was het mobiliteitsbeleid vooral gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid. Naast het oplossen van knelpunten door de uitbreiding van de infrastructuur speelde verkeersmanagement daarin een belangrijke rol. Dat leidt tot de vraag hoe verkeersmanagement bijdraagt aan brede welvaart en of er veranderingen nodig zijn om dit beter te doen. Om deze vragen te beantwoorden is er een literatuurscan gedaan en zijn er workshops met verschillende experts gehouden.

Uit de literatuur blijkt dat verkeersmanagementmaatregelen gericht zijn op een bepaalde dimensie van brede welvaart (bereikbaarheid), zonder dat er een afweging met de andere dimensies (veiligheid, leefbaarheid en gezondheid) gemaakt wordt. Ook laat de literatuur zien dat gemotoriseerd verkeer onbedoelde negatieve effecten heeft op de dimensie gezondheid, van zowel reizigers als niet-reizigers. Daarnaast is er aandacht voor de verdeling van effecten in de gezondheids- en bereikbaarheidsdimensie.

De workshops lieten zien dat de bijdrage van verkeersmanagement aan brede welvaart in de praktijk nog vrij smal is en dat het beleid de keuzes maakt en niet de verkeersmanager, zodat er voor hem weinig speelruimte is. Ook is duidelijk dat het geografisch schaalniveau van belang is, omdat het veel uitmaakt of je verkeersmanagement toepast op autosnelwegen of in de stad. Verbreding naar brede welvaart lijkt in ieder geval niet zo eenvoudig te zijn. Maar er zijn wel mogelijkheden, zoals meer sturing en het versterken van de interactie tussen verkeers- en mobiliteitsmanagement, de monitoring en evaluatie uitbreiden voor brede welvaart en een verandering van zienswijze om te komen tot een bredere denk- en werkwijze.

1. Inleiding

Momenteel wordt binnen het vakgebied mobiliteit veel gesproken over brede welvaart (BW) en hoe vanuit de mobiliteitssector hieraan bijgedragen kan worden. Brede welvaart heeft betrekking op alles wat van invloed is, niet alleen op de *welvaart* van mensen, maar breder gekeken op het *welzijn* van mensen. Hiermee wordt dus niet alleen de economische component bedoeld, maar alles wat bijdraagt tot een goed en gezond leven. Denk bijvoorbeeld aan gezondheid, veiligheid, opleiding, sociale verbanden, zingeving, zorg, persoonlijke ontplooiing, vrijetijdsbesteding en de kwaliteit van de leefomgeving (Dietz *et al.*, 2017). Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan het welzijn van mensen. Het stelt hen in staat om de voor hen belangrijke bestemmingen te bereiken en daar hun activiteiten uit te voeren. Dat kan gaan om werklocaties, maar ook om voorzieningen zoals winkels, medische of recreatieve faciliteiten, of gewoon waar familie of vrienden wonen. Dit alles levert een bijdrage aan hun lichamelijke gezondheid en welbevinden. Dit geldt overigens niet alleen voor de mobiliteit van personen, ook het transport van goederen levert een substantiële bijdrage aan het welzijn van mensen. Mobiliteit en transport kunnen echter ook de brede welvaart verlagen, bijvoorbeeld door het veroorzaken van verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, milieuvervuiling en klimaatverandering (Snellen *et al.*, 2021).

Van oudsher was het mobiliteitsbeleid vooral gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid. Naast het oplossen van knelpunten met infrastructuur speelde verkeersmanagement daarin een belangrijke rol. Vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw worden verkeersmanagementsystemen ontwikkeld en geïmplementeerd op het Nederlands wegennet. Iedere weggebruiker is vertrouwd met de verkeerssignalering, de toeritdoseerinstallatie, de DRIP's, de spitsstrook en niet te vergeten het verkeerslicht. Al deze maatregelen werden genomen vanuit het perspectief van de auto en de bereikbaarheid en dus gericht op het oplossen van autoknelpunten. Veiligheid was zeker een belangrijk randvoorwaarde, maar het doel van de maatregel had toch heel vaak betrekking op een goede afwikkeling van het autoverkeer.

Inmiddels is er verandering gekomen in de focus op bereikbaarheid. Zo wordt in de 'Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam' (MinIenW, 2019) verwoord dat bij investeringsbeslissingen er nadrukkelijk een brede afweging gemaakt gaat worden. Niet alleen voertuigverliesuren en de economie spelen een rol, maar er is ook oog voor de impact van mobiliteitsmaatregelen op de verkeersveiligheid, robuustheid, duurzaamheid, leefbaarheid en gezonde leefomgeving. En daarnaast wordt rekening gehouden met andere beleidsopgaven, zoals de woningbouw. Bovendien wordt als eerste speerpunt de verkeersveiligheid genoemd en is er daarna aandacht voor een robuust netwerk en voor verduurzaming van de mobiliteit en verbetering van de leefbaarheid. Pas daarna wordt gesproken over bereikbare en leefbare (!) stedelijke gebieden.

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (MinIenW, 2021) brengt de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid op de lange termijn in kaart voor zowel het personen- als het goederenvervoer. De voorganger van deze analyse van potentiële mobiliteitsopgaven bracht de potentiële vervoerknelpunten in kaart door onderzoek te doen naar de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag en de capaciteit van de netwerken. In de IMA-2021

wordt voor het eerst met een bredere blik gekeken naar de effecten en de omgevingsfactoren van mobiliteit. Daarbij worden ook de bereikbaarheid van banen en voorzieningen, klimaatgevoeligheid, emissies en verkeersveiligheid in kaart gebracht. Deze trend wordt doorgezet in het 'Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat' (MinIenW, 2022) dat een uitwerking is van het coalitieakkoord. Hierin wordt expliciet uitgesproken dat "mogelijke maatregelen beoordeeld worden vanuit het perspectief van de burger en brede welvaart."

De discussie over brede welvaart wordt op verschillende gebieden gevoerd. Zo wordt gesproken over indicatoren en welke de aspecten van brede welvaart het goed in beeld brengen. Ook in MIRT-proces kan de afweging anders worden indien meer aspecten van brede welvaart meegenomen worden dan alleen bereikbaarheid. Deze vraag kan ook aan verkeersmanagement gesteld worden. Hoe draagt verkeersmanagement bij aan brede welvaart? En zijn er veranderingen nodig om dit beter te doen? Dit paper gaat op deze vragen in en geeft een overzicht van de huidige bijdrage van verkeersmanagement aan brede welvaart en naar de mogelijkheden die er zijn om deze bijdrage te vergroten.

We hanteren overigens een vrij smalle omschrijving van wat onder verkeersmanagement verstaan kan worden: het managen van 'verkeer dat al onderweg is'. Men heeft dus al besloten de weg op te gaan en die weg is zoals die nu is. We kijken dus niet naar maatregelen die meer op het vlak van mobiliteitsmanagement liggen (zoals spitsmijden) of naar infrastructurele maatregelen. Voor brede welvaart kijken we uiteraard juist wél breed. Dat betekent breder kijken dan alleen naar economische indicatoren, zoals reistijden en voertuigverliesuren en meer kijken naar kwalitatieve en verdelingseffecten. Voor brede welvaart hanteren we de definitie van het CBS (CBS, 2022a): "Brede welvaart betreft de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld. Brede welvaart gaat dus over drie groepen mensen: de mensen die nu in Nederland wonen ('hier en nu'), de volgende generaties – onze kinderen en kleinkinderen – ('later') en mensen in andere landen ('elders')."

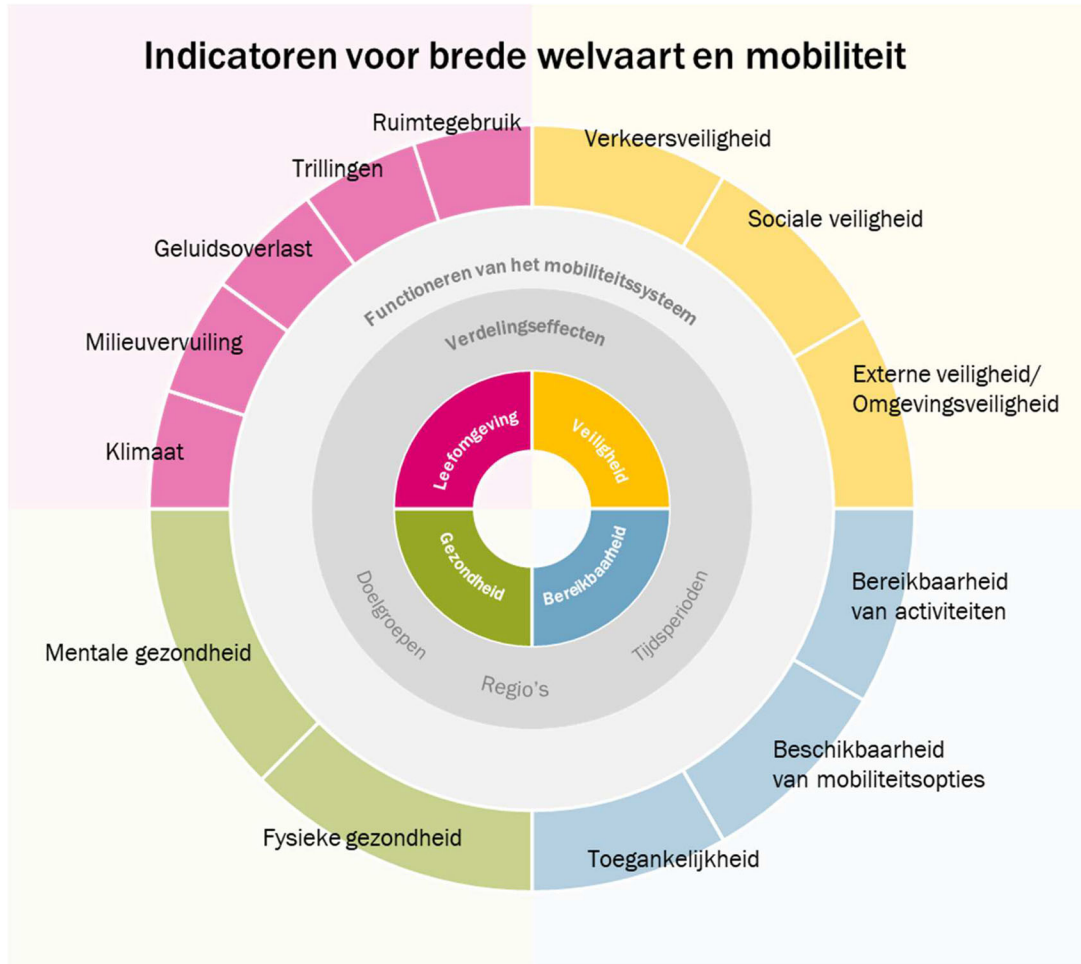
2. Literatuur

Er zijn in 2021 en 2022 diverse rapporten verschenen die ingaan op brede welvaart in het mobiliteitsdomein. Naast de jaarlijkse 'Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals' (CBS, 2022b) waren dat onder andere:

- De publicatie 'Brede welvaart en mobiliteit' (Snellen *et al.*, 2021) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), waarin verkend wordt wat het betekent wanneer mobiliteit en mobiliteitsbeleid vanuit een brede welvaartsperspectief worden beschouwd. In dit rapport wordt brede welvaart in de context van mobiliteit uitgesplitst naar vier dimensies, te weten Leefomgeving, Veiligheid, Bereikbaarheid en Gezondheid.
- Het rapport van een quick-scan studie, dat voortbouwde op de vier dimensies uit de PBL-studie en resulteerde in een set van 42 indicatoren op deze dimensies (Vonk Noordegraaf *et al.*, 2021; Wilmink *et al.*, 2021). De dimensies en sub-dimensies zijn afgebeeld in figuur 1.

- De notitie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) getiteld 'Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid', waarin beschreven wordt of mobiliteitsindicatoren aan de monitoring van brede welvaart kunnen worden toegevoegd en hoe het begrip 'brede welvaart' dient te worden gehanteerd in ex-ante-evaluaties van mobiliteitsmaatregelen (Visser en Wortelboer, 2021).

Wat uitgebreidere beschrijvingen van de inhoud van deze rapporten zijn te vinden in het rapport 'Brede welvaart en verkeersmanagement' (Ashari *et al.*, 2022).



Figuur 1: Dimensies en sub-dimensies van brede welvaart en mobiliteit

Als nu uitgegaan wordt van de dimensies en indicatoren zoals beschreven in bovenstaande rapporten, wat vinden we dan in de literatuur over verkeersmanagement en die verschillende (sub)dimensies en bijbehorende indicatoren? We hebben hiervoor een snelle scan van de literatuur gedaan. Daaruit zijn een aantal bevindingen naar voren gekomen.

Op alle onderscheiden dimensies zijn er wel daarvoor bedoelde verkeersmanagementmaatregelen te vinden, maar meestal wordt dan één dimensie eruit gelicht. De afweging met de andere drie dimensies vindt niet of nauwelijks plaats. Voor bijna de helft van de

42 genoemde indicatoren, veelal uit de dimensies Leefomgeving en Gezondheid, konden we geen voorbeeld bedenken van gebruik hiervan binnen verkeersmanagement. De meeste verkeersmanagementmaatregelen komen toch voort uit het verbeteren van een bereikbaarheids- of een verkeersveiligheidsindicator.

Verschillende (internationale) wetenschappelijke publicaties laten zien hoe gemotoriseerd verkeer onbedoelde negatieve effecten heeft op de brede welvaartdimensie Gezondheid, van zowel reizigers als niet-reizigers. Dit komt onder andere door de uitstoot van schadelijke stoffen, verkeerslawaai, een vermindering van lichamelijke beweging en verkeersongelukken. In Nederland zijn de 80 km-zones op de snelwegen bij de grote steden een voorbeeld van een verkeersmanagementmaatregel die genomen werd vanwege problemen met de luchtkwaliteit en geluidsoverlast en de daarmee gepaard gaande gezondheidsklachten. Echter, toen er door de invoering van de 80 km-zones, in combinatie met strenge handhaving middels trajectcontrole, op een deel van de trajecten extra file ontstond, werd daar de limiet dynamisch: 100 km/uur in de spits en 80 km/uur voor de rest van de dag. Dat laat zien dat een afweging op de dimensies Bereikbaarheid en Gezondheid best wel lastig is.

Daarnaast is er aandacht in de literatuur voor de verdeling van effecten in de gezondheids- en bereikbaarheidsdimensie. Verkeersmanagement kan een rol spelen door te bepalen waar en wanneer verkeer wordt gefaciliteerd of beperkt. Hiermee kan invloed worden uitgeoefend op de verkeersstromen, op de genoemde indirecte gevolgen, en op welke bevolkings- of reizigersgroepen deze gevolgen (disproportioneel) van invloed zijn.

3. Huidige bijdrage verkeersmanagement aan brede welvaart

Aan de hand van aantal casussen¹ is in een workshop, samen met experts op de beide gebieden, gekeken op welke dimensies van brede welvaart de huidige verkeersmanagementmaatregelen gericht zijn, en welke dimensies je vanuit een 'brede welvaartsbril' zou kunnen toevoegen.

3.1 Brede welvaart in verkeersmanagement is nog vrij smal in praktijk

Vanuit het brede welvaartsperspectief kijkend naar verkeersmanagementmaatregelen valt als eerste de sterke focus op bereikbaarheid en veiligheid op. Dit is te verklaren vanuit de historische achtergrond van verkeersmanagement. Van oorsprong is verkeersmanagement gericht op het zo goed mogelijk benutten van de bestaande weginfrastructuur en het afwickelen van het (auto)verkeer daarop. De keuze vanuit het beleid was lange tijd 'mobiliteit mag', met als effect dat het autoverkeer gefaciliteerd werd. Deze faciliterende rol van verkeersmanagement heeft een tweetal effecten:

- Knelpunten zijn minder (snel) zichtbaar. Door de inzet van verkeersmanagementmaatregelen, zoals bijvoorbeeld spitsstroken en DRIP's, wordt filevorming voorkomen of vertraagd en ontstaan knelpunten minder snel (of niet) en/of kunnen deze sneller

¹ Parkeren in de binnenstad, prioriteit voor emissieloze voertuigen, multimodaal netwerkkader, managen van vrachtverkeer in de stad, managen van wachtrijen op Schiphol.

opgelost worden. Hoewel dat een positieve bijdrage heeft op de files en de voertuigverliesuren heeft het ook tot gevolg dat de knelpunten minder zichtbaar worden. Voor de weggebruiker is er dan weinig aanleiding om zijn gedrag te veranderen. Er is immers acceptabele ruimte om te blijven rijden. Daarmee werkt verkeersmanagement eigenlijk nadelig op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement. Er is immers geen zichtbare reden om een andere modaliteit te kiezen.

- Verkeersmanagement gebruikt de sturingsfunctie beperkt. Het faciliteren van verkeer heeft ervoor gezorgd dat met name verkeersmanagementmaatregelen met een adviserende en geleidende functie zijn geïmplementeerd. De sturende functie, waarbij er duidelijke keuze gemaakt moeten worden over wie, wanneer wel of niet ergens kan rijden, is veel minder ingezet.

Uiteraard is er binnen verkeersmanagement ook aandacht voor leefomgeving en gezondheid, maar deze dimensies zijn niet zo stelselmatig meegenomen als bereikbaarheid en veiligheid. Daarbij wordt voor de andere dimensies vaak alleen indirect beoordeeld of zij binnen de geldende normen voor luchtkwaliteit en geluid vallen. Maatregelen om leefomgeving te verbeteren zijn overigens niet altijd even populair en worden soms ook ingegeven vanuit een economische invalshoek. Zo vond premier Rutte het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur op alle snelwegen een 'rotmaatregel', maar wel nodig voor een groter belang: het behoud van banen in de bouwsector (Nu.nl, 2017).

Gezondheid is een dimensie die recent in mobiliteit meer aandacht krijgt, met name door de focus op de modal shift vanuit het perspectief van bereikbaarheid en het oplossen van fileknelpunten. De opkomst van de elektrische fiets, scooter en step in combinatie met de inzet op gedragsbeïnvloeding, heeft hier een goede impuls aan gegeven. Als mensen hun gedrag aanpassen, komt dat vaak voort uit andere motieven dan het bijdragen aan de (collectieve) bereikbaarheid, maar komt dat veel eerder voort uit individuele, intrinsieke motivaties, zoals gezondheid en beweging. Verkeersmanagement kan hier een bijdrage aan leveren door de voetganger en fietser in het mobiliteitssysteem meer prioriteit te geven bij bijvoorbeeld verkeersregelinstallaties. Uiteraard ligt ook een belangrijk aandeel hiervoor bij het ontwerp van de infrastructuur en de inpassing in de stedelijke gebieden (denk aan de groene stadsboulevards). Verkeersmanagement kan dan ingezet worden om aan de randen het verkeer te doseren en te geleiden naar voorkeursroutes.

3.2 De verkeersmanager bepaalt niet, het beleid maakt de keuzes

De meeste verkeersmanagementmaatregelen zijn concreet en worden operationeel uitgevoerd. Ze zijn een uitwerking van het geldende beleid (strategisch verkeersmanagement) dat de context voor handelen geeft. Er lijkt een stilzwijgende aanname te zijn dat verschillende brede welvaardimensies bij de beleidsvorming meegewogen zijn, voordat verkeersmanagement ermee te maken krijgt. De verkeersmanager is daarmee volgend en de geraadpleegde experts zien weinig mogelijkheden voor de verkeersmanager om het brede welvaardspectief toe te passen. Men verwacht een groter effect voor brede welvaart als er minder autoverkeer op de weg is en dus als een modal shift van auto naar andere modaliteiten gemaakt wordt. Dit is echter het terrein van mobiliteitsmanagement en valt daarmee buiten scope van verkeersmanagement, zoals die in dit onderzoek gehanteerd is.

Het meenemen van de andere brede welvaartsdimensies bij de besluitvorming over implementatie en inzet van verkeersmanagement zou mogelijk wel tot andere besluiten hebben kunnen leiden. Zo is bijvoorbeeld bij de aanleg van spitsstroken de impact op de leefomgeving niet op dezelfde wijze meegenomen als bij een klassieke wegwitbreiding, met de bijbehorende milieueffectrapportage, wel gedaan zou zijn.

3.3 Geografisch schaalniveau is belangrijk

De invulling van verkeersmanagement verschilt tussen de verschillende geografische schaalniveaus. Op rijksniveau is er een focus op het auto- en vrachtverkeer en dat is logisch vanwege het type netwerk en de daarbij horende autosnelwegen. In de steden wordt verkeersmanagement al sneller multimodaal vormgegeven door de aanwezigheid van auto- en fietsnetwerken, voetgangerszones, bus- en trambanen, etc. In de steden is de focus niet alleen op het afwikkelen van bestaande verkeer, maar vaak ook op het verminderen van het autoverkeer ten behoeve van de leefbaarheid. De verkeersmanager kan dan een goede inbreng hebben bij de integratie van de afwikkeling van verschillende modaliteiten en de verdeling van schaarse ruimte

Momenteel zijn er veel adviserende en geleidende verkeersmanagementmaatregelen, zeker op het hoofdwegenet. In de stedelijke gebieden is de verkeersregelininstallatie (VRI) het meest sturende, waarbij deze over het algemeen vooral op het afwikkelen van het autoverkeer is gericht, met ook prioriteit voor OV en tegenwoordig een toenemende aandacht en prioriteit voor fietsers.

3.4 Verbreden naar brede welvaart is niet eenvoudig

Het verbreden van verkeersmanagement van bereikbaarheid en veiligheid naar alle vier de dimensies van brede welvaart is niet eenvoudig. Uit de verschillende sessies die zijn gehouden, kwam naar voren dat het best moeilijk is om uit te zoomen en dat dit een aanpassing van de denk- en werkwijze vergt. Het lijkt de geraadpleegde experts echter wel nuttig om deze verbreding op te zoeken, omdat je dan wellicht tot andere afwegingen komt. Misschien moeten we daarbij ook opnieuw definiëren wat we een knelpunt vinden, en het bijvoorbeeld gaan hebben over 'bufferen' in plaats van files. Een nieuw narratief kan helpen om naar een nieuw paradigma te gaan.

4. Hoe zou verkeersmanagement in de toekomst (meer) bij kunnen dragen?

Verkeersmanagement zou zeker (nog meer) bij kunnen dragen aan brede welvaart en wel op de volgende manieren:

- Meer sturing en het versterken van de interactie tussen verkeers- en mobiliteitsmanagement;
- Monitoring en evaluatie uitbreiden voor brede welvaart;
- Een verandering in denken om te komen tot een bredere denk- en werkwijze.

4.1 Meer sturing en versterken interactie tussen verkeers- en mobiliteitsmanagement

Het ontwerp en/of het structureel aanpassen van de infrastructuur en ruimte valt, net als mobiliteitsmanagement, voor de definitie van verkeersmanagement die we hanteren, buiten de scope. In de verschillende sessies hebben we echter gezien dat men voor het bevorderen van brede welvaart vaak kijkt naar het voorkomen van autoverkeer, dus naar het domein van mobiliteitsmanagement. Het goed uitvoeren van mobiliteitsmanagement maakt het voor verkeersmanagement makkelijk(er). Er is immers minder verkeer, dus minder knelpunten en meer ruimte om het verkeer te verdelen over de bestaande capaciteit.

Maar als we het verkeer met verkeersmanagementmaatregelen blijven faciliteren, maken we het mobiliteitsmanagement moeilijker. Er is dan immers minder een probleem zichtbaar, waardoor een van de incentives om te veranderen achterwege blijft. Als verkeersmanagement echt een bijdrage wil leveren, is meer sturen gewenst en het beperken van (auto)verkeer en meer voorrang geven aan specifieke groepen (verdelingseffecten) en vervoerwijzen. Bijvoorbeeld: zet de wachtrijen daar waar je ze wilt hebben in het netwerk. Vergeet daarbij overigens niet dat je dat dan ook moet kunnen monitoren en detecteren.

4.2 Monitoring en evaluatie expertise uitbreiden voor brede welvaart

De monitoringsfunctie van verkeersmanagement is goed ingericht op het detecteren van het (auto)verkeer, en in de stedelijke omgeving ook van fiets, voetganger en OV. Vanuit deze data kunnen verschillende indicatoren voor het verkeerssysteem bepaald worden, zoals reistijden, snelheden, intensiteiten. Deze zijn vooral gericht op de dimensies bereikbaarheid en veiligheid vanuit het brede welvaart perspectief. Om ook de andere twee dimensies, gezondheid en leefbaarheid, op gelijkwaardige wijze mee te nemen, zou de monitoringsfunctie uitgebreid moeten worden. Geadviseerd wordt om bij de inzet van verkeersmanagementmaatregelen tenminste uit elke dimensie een indicator te bekijken.

De kennis die verkeersmanagement op het gebied van monitoring en evaluatie heeft opgebouwd, kan goed ingezet worden om nieuwe (brede welvaart) indicatoren te ontwikkelen, monitoren en te evalueren. Verkeersmanagement kan een signaleringsfunctie hebben, op meerdere dimensies kijken en 'alarm slaan' als het vermoeden bestaat dat het ergens op bepaalde dimensies of indicatoren of voor bepaalde groepen of regio's niet goed gaat. De eerste stap om impact op verschillende dimensies zichtbaar te kunnen maken, is het selecteren of ontwikkelen van een goede set aan verkeersmanagement te relateren indicatoren op de verschillende dimensies.

Een nieuwe uitdaging, bij zowel monitoring als het ontwerpen van nieuwe indicatoren, is om onderscheid te gaan maken naar verschillende groepen in de samenleving en de aspecten die voor hen bijdragen aan brede welvaart. Sommige groepen willen bijvoorbeeld dat we harder zouden moeten mogen rijden op de snelweg, terwijl dit voor andere groepen nadelige effecten kan hebben. De lusten en de lasten zijn niet altijd eerlijk verdeeld. Om goede afwegingen te maken, zou hier meer inzicht in gegeven moeten worden.

Bij het zo goed mogelijk regelen van verkeer zien we in steden en ook bij MIRT-projecten en bij de Integrale Mobiliteitsanalyse wel verbreding: meer typen maatregelen worden bekeken en ook een bredere set aan indicatoren wordt meegenomen. Zo is bijvoorbeeld bij het beoordelingskader voor het MoVe programma (Bouma *et al.*, 2019) voor vijf doelen (Economie, Bereikbaarheid, Kansen voor mensen, Leefmilieu en Verstedelijking) steeds een klassieke indicator en een meer vernieuwende ontwikkelindicator voorgesteld.

4.3 Verandering in denken om te komen tot een bredere denk- en werkwijze

Uit de workshops bleek dat er in verkeersmanagement nog sterk vastgehouden wordt aan de 'oude' zienswijze: het beleid maakt de kaders voornamelijk vanuit het bereikbaarheids- en veiligheidsperspectief en de verkeersmanager volgt deze kaders. Het is moeilijk om dit perspectief te verbreden naar de verschillende dimensies van brede welvaart. Het vergt een andere denk- en werkwijze die nog niet voldoende ontwikkeld is. De eerste stappen zijn wel gezet met de ontwikkeling van het multimodaal netwerk kader (Van Kooten *et al.*, 2021) en de RWS-regelscenario's. Mogelijk zijn deze verder te ontwikkelen naar een handvat voor brede welvaart. Hierbij is aandacht nodig op zowel het strategische (beleids)niveau van verkeersmanagement, gekoppeld aan het tactische en operationele niveau.

Een aanbeveling is dus om het brede welvaartsdenken in de verkeersmanagement-organisatie te borgen, waarbij op alle niveaus uitgestraald wordt dat alle vier de dimensies belangrijk zijn. Of na te denken over hoe verkeersmanagement ingezet kan worden om op de onderbelichte dimensies (grote) stappen te maken. De dimensie gezondheid kan bijvoorbeeld een grotere rol gegeven worden. Daarbij kan dan gedacht worden aan (prioriteit voor) schonere voertuigen en sturen op minder verkeer en in steden kan voorrang gegeven worden aan actieve modaliteiten. Er kan ook meer gestuurd worden op het vergroten van het welzijn van omwonenden. Vraag daarbij is of en welke flankerende maatregelen dan nodig zouden zijn. Te denken valt bijvoorbeeld aan verlaging van de parkeernormen, wegversmallingen of aanpassing van de indeling van het dwarsprofiel, zoals bij de al eerder genoemde stadsboulevard zoals in Eindhoven op de Vestdijk, of de ombouw van de Coolsingel in Rotterdam.

Vanuit brede welvaartsperspectief komt echter ook nadrukkelijk de vraag of we de dominantie van auto of het steeds beter bereikbaar maken van gebieden niet moeten doorbreken. Hoe je kiest en bepaalt wat wel of niet nodig is qua mobiliteit is een politiek vraagstuk, maar als de keuzes gemaakt worden heeft verkeersmanagement wel de tools om meer te kunnen sturen in het verkeer.

5. Conclusies

Er is een gat tussen verkeersmanagement, voornamelijk gericht op de korte termijn en concrete knelpunten, en brede welvaart wat een meer overkoepelend en abstract begrip is. De mogelijkheden van de (operationele) verkeersmanager voor het bijdragen aan brede welvaart zijn relatief beperkt. Het beleid moet eerst duidelijke keuzes maken en richting geven voor de brede welvaartsdoelen die nagestreefd moeten worden. De

verkeersmanager kan dit concretiseren en vertalen naar acties op de korte termijn en inzet van de bestaande infrastructuur. Zijn bijdrage kan wel bepalend zijn, omdat de verkeersmanager bij uitstek degene is die vanuit een netwerkperspectief naar de mobiliteit kijkt en hij bij de integratie van de afwikkeling van verschillende modaliteiten en verdeling van de schaarste jarenlange ervaring heeft met het afwikkelen van het wegverkeer.

Referenties

Ashari, B., T. Vonk en I. Wilmink (2022). *Brede welvaart en verkeersmanagement*. TrafficQuest-rapport, wordt gepubliceerd in 2022 en is dan beschikbaar via <https://www.traffic-quest.nl/rapporten>.

Bouma, G., I. Wilmink en E. Jonkers (2019). *MoVe M&E fase 2 - Beoordelingskader, doelen, hypothesen en indicatoren*. TNO-rapport 2019 R12054, Den Haag, december 2019.

CBS (2022a). Dossier brede welvaart – Definities, website <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart/monitor-brede-welvaart-sustainable-development-goals-2022/toelichting/definities>, bezocht op 14-07-2022.

CBS (2022b). Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals 2022, website <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart/monitor-brede-welvaart-sustainable-development-goals-2022>, bezocht op 14-07-2022.

Dietz, F., O.-J. van Gerwen, J. Boelhouwer, A. van den Broek en G Romijn (2017). *Naar een Verkenning Brede welvaart*, Planbureau voor de Leefomgeving, Sociaal en Cultureel Planbureau en Centraal Planbureau, Den Haag, rapport, mei 2017.

MinIenW (2019). *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam*, rapport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, juni 2019.

MinIenW (2021). *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 - Mobiliteitsontwikkeling en -opgaven in kaart gebracht*, rapport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, mei 2021.

MinIenW (2022). *Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat*, rapport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, mei 2022.

Nu.nl (2019). Rutte: 'Snelheid verlagen naar 100 kilometer per uur is een rotmaatregel', nieuwsbericht op Nu.nl, 13 november 2019, <https://www.nu.nl/algemeen/6010598/rutte-snelheid-verlagen-naar-100-kilometer-per-uur-is-een-rotmaatregel.html>, bezocht op 14-07-2022.

Snellen, D., J. Bastiaanssen en M. 't Hoen (2021). *Brede Welvaart en Mobiliteit*, Planbureau voor de Leefomgeving, rapport, Den Haag, november 2021.

Van Kooten, J., K. Adams en E. Kruiniger (2021). *Multimodale netwerkkaders - Leidraad voor het opstellen en toepassen van een multimodaal netwerkkader*, rapport voor het CROW en de LVMB-thematafel Stedelijk Verkeersmanagement, CROW, Ede, maart 2021.

Vonk Noordegraaf, D., I. Wilmink, G. Bouma (2021). *Indicatoren voor brede welvaart in het mobiliteitsdomein – een vertrekpunt voor discussie gebaseerd op een quickscan*, TNO-rapport 2021 R12422, in opdracht van MinIenW, Den Haag, december 2021.

Visser, J. en P. Wortelboer-van Donselaar (2021). *Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid*, Notitie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, december 2021.

Wilmink, I., M. Snelder en D. Vonk Noordegraaf (2021). *Brede welvaart: een boost voor innovaties*, Paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2021, Utrecht, november 2021.