



Delft University of Technology

De (bescheiden) bijdrage van verkeersmanagement aan inclusiviteit

Wilmink, Isabel; Taale, Henk

Publication date

2024

Document Version

Final published version

Published in

NM Magazine

Citation (APA)

Wilmink, I., & Taale, H. (2024). De (bescheiden) bijdrage van verkeersmanagement aan inclusiviteit. *NM Magazine*, 19(1), 20-20.

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.

De (bescheiden) bijdrage van verkeersmanagement aan inclusiviteit

Ons mobiliteitssysteem inclusiever maken, komt voor een belangrijk deel neer op het slechten van barrières. Het gaat dan al snel om maatregelen in de categorie stations toegankelijker maken en de fietsinfrastructuur verbeteren. Maar is er ook winst te behalen met *verkeersmanagement*? Een beetje, aldus Isabel Wilmink en Henk Taale, die dit in een TrafficQuest-challenge onderzochten.

De barrières die we moeten slechten, betreffen deels het **vervoersysteem** zelf. Meestal kunnen we daar vanuit verkeersmanagement weinig mee, maar sommige barsten in het systeem zijn wel degelijk aan te pakken. Het kan bijvoorbeeld zijn dat de informatie over routes en reistijden incompleet is of dat de infrastructuur onveilig is. De bijdrage vanuit verkeersmanagement is in dat geval: investeer in betrouwbare en multimodale informatie en stuur reizigers de goede (en veilige) kant op.

Een tweede categorie barrières heeft te maken met **landgebruik**. Er is misschien een gebrek aan gewenste activiteiten of voorzieningen in de buurt waar men nu woont – en dat probleem kan (heel) soms met verkeersmanagement worden aangepakt. Een voorbeeld: een zeer drukke N-weg deelt een dorp in tweeën waardoor de voorzieningen hemelsbreed wel dichtbij zijn, maar praktisch gezien ver weg. Een slimme verkeersregelinstantie kan die ‘afstand’ een stuk verkleinen.

Dan de **tijdscomponent**. De barrière van een te lange reistijd wordt vooral gevoeld door mensen die geen auto hebben. In dat verband willen we nog maar eens benadrukken: bij verkeersmanagement moeten we multimodaal kijken en overwegen om bijvoorbeeld voorrang te geven aan het openbaar vervoer en de fiets. Ook het in toom houden van drukte tijdens de spits kan op sommige plekken helpen om de reistijden redelijk te houden.

Een vierde categorie is gelinkt aan het **individu**, zoals beperkte financiën of minder (digi)taalvaardig zijn. Wat dat laatste aangaat, is het belangrijk te kijken of verkeersmanagementmaatregelen niet te complex worden. Die mooie kaartjes op grafische route-informatiepanelen bijvoorbeeld worden niet door alle weggebruikers begrepen! Het probleem van de financiën is relevant als heffingen worden overwogen. Zijn er bij een spits- of congestieheffing groepen die hier buitensporig veel last van hebben, omdat ze weinig te besteden hebben én niet flexibel zijn in de keuze van bestemming, vervoerwijze en reistijdstip?



Tot slot zijn er barrières gerelateerd aan **sociale factoren**, zoals de culturele achtergrond, en aan **omgevingsfactoren**, zoals weersomstandigheden. Sociale aspecten spelen binnen verkeersmanagement hooguit indirect een rol. Zo kan de rijstijl per (culturele of leeftijds-) groep variëren van relax tot vrij agressief. Ook heeft fietsen in sommige groepen een duidelijk lagere status. Maar als het gaat om de genoemde weersomstandigheden zijn er wel verkeersmanagementoplossingen te bedenken, zoals prioriteit voor fietsers en voetgangers bij slecht weer.

Bescheidenheid

Uit deze voorbeelden blijkt dat verkeersmanagement *kán* helpen een aantal barrières te verlagen. Over het algemeen blijft de bijdrage echter klein.

Dat is een mooie *reality check*. Verkeersmanagement is en blijft een prachtig en noodzakelijk instrument om ons vervoersysteem te optimaliseren: het lost files op, verbetert de doorstroming en kan zelfs bijdragen aan veiligheid en leefbaarheid. Terecht dus dat we er onze tijd, energie en middelen in steken. Maar als het gaat om de echt belangrijke zaken, namelijk ervoor zorgen dat alle inwoners voldoende in staat zijn hun gewenste bestemmingen en activiteiten te bereiken? Dan past verkeersmanagement bescheidenheid. ●

—

Zie de uitgave ‘Verkeersmanagement en brede welvaart’ op www.traffic-quest.nl/rapporten.

De auteurs

Isabel Wilmink MSc. is senior scientist en kennismanager bij TNO Mobility and Built Environment. Dr. ir. Henk Taale is senior adviseur bij Rijkswaterstaat en onderzoeker aan de TU Delft.