

Rekeningrijden bezien door de keteninformatiseringsbril

Henk Plessius, Pheidis Consultants

Inleiding

Op het moment dat dit artikel verschijnt, is het onderwerp waarschijnlijk niet meer actueel. Een kabinet met VVD en de PVV als belangrijkste steunpilaren zal weinig met rekeningrijden gaan doen, als je de programma's van die twee mag geloven. Ik verwacht echter dat dit alleen uitstel van executie betekent. De laatste jaren zijn er vele kilometers asfalt aangelegd. Als blijkt dat die het fileprobleem niet structureel hebben opgelost, blijft er weinig anders over dan te bezien of het prijsinstrument dat wel kan. Tenslotte zetten we dat ook (en met succes) in om de parkeerduur te beperken (met Amsterdam als Europees kampioen), vervuilende auto's te weren en om reizigers te stimuleren om de trein in daluren te nemen.

Als we het rekeningrijden opnieuw uit de kast halen, kan het nuttig zijn om de gang van zaken rond dit onderwerp tot op heden nog eens tegen het licht te houden en te bezien welke lering daaruit getrokken kan worden. Met voor ons, als ketenkenners, de uitdaging om na te gaan of de ketentheorie van Jan Grijpink daarbij behulpzaam kan zijn.



Een keteninformatiseringsprobleem?

De eerste vraag die in dit verband aan de orde is, is of het bij rekeningrijden om een keteninformatiseringsprobleem gaat. Gelet op het aantal betrokken partijen: RDW, politie, CJIB, RWS, OM, gemeenten, om er maar wat te noemen lijkt het antwoord daarop ja. De theorie van Grijpink zou dus toepasbaar moeten zijn.

Wat is het dominante ketenprobleem?

Het dominante ketenprobleem vormt een van de centrale elementen van de ketentheorie. Als dat niet duidelijk is of als het door de betrokken partijen niet voldoende als dringend/bedreigend wordt ervaren, is een ketenproject gedoemd te mislukken.

Als we kijken naar de ontwikkelingen rond het rekeningrijden dan zien we een omslag. Eerst ging het om de aanpak van het probleem dat er op bepaalde momenten op bepaalde plekken teveel auto's rijden. Tolpoortjes zouden dat probleem moeten oplossen, dan wel beperken. Toen dat weerstand opriep, volgde een omslag naar een belasting van de mobiliteit. Niet het bezit van de auto, maar het gebruik ervan zou belast moeten worden. Mogelijk meer op bepaalde (file-) trajecten dan op andere, maar dat bleef in het vage. Conclusie: er heerst onduidelijkheid over het dominante probleem. En de vraag is of het wel als dringend genoeg wordt ervaren.

Voor een groot probleem is elk draagvlak te klein

Volgens de ketentheorie is een echt groot probleem niet oplosbaar. Er zijn dan teveel betrokkenen die hun zegje willen doen en de uitkomst van die discussie is volstrekt ongewis. Het is heel goed mogelijk dat de oplossing die uiteindelijk komt bovendien nauwelijks of niets met het aanvankelijk onderkende probleem te maken heeft. Zoiets lijkt aan de orde bij het rekeningrijden. Nadat alle belangengroepen zich hadden geroerd, bleef van het idee van het belasten van het rijden op een bepaalde tijd op een bepaalde plek niets meer over. Ineens was het algemeen belasten van het autogebruik aan de orde. Een schoon streven, maar geen oplossing voor beperking van het piekgebruik van wegen.

Pas op voor privacyperikelen

Privacy is in informatiseringsprojecten altijd een heikel punt. Grijpink pleit daarom voor infrastructures die, o.a. qua persoonsgegevens, zo "kaal" mogelijk zijn. Volg je die raad niet op, dan kun je bijna zeker zijn van forse protesten van burgers die zich in hun persoonlijke levenssfeer bedreigd achten. Het Elektronisch Patientdossier en het landelijk kinddossier gingen daar al aan ten onder en het laatste rekeningrijdenvoorstel van minister Eurlings zou waarschijnlijk eenzelfde lot beschoren zijn geweest. Het belasten van het autogebruik in zijn algemeenheid vergt een nog niet vertoonde infrastructuur waarin de bewegingen van iedere automobilist in het hele land gevolgd worden. Daar zit niemand op te wachten.

Een groot probleem kan alleen in kleine stappen worden opgelost

De ketentheorie waarschuwt voor de denkfout dat wat op kleine schaal is uitgeprobeerd zonder meer op grote schaal kan worden uitgerold. Bij die "schaalsprong" doen zich vaak zeer onverwachte problemen voor. Minister Eurlings had daar een fijn gevoel voor. Hij waarschuwde zijn critici, die vonden dat het allemaal niet hard genoeg ging met het rekeningrijden, herhaalde malen voor de ongekende omvang van het project. Ik sluit niet uit dat hij daarom bewust in de vertraging ging. We zullen het waarschijnlijk niet meemaken, maar het lijkt vrijwel zeker dat een "Big bang", met opeens een landelijke controle van alle verkeersbewegingen, tot een grote chaos –en dus grote politieke schade- zal leiden.

Hoe dan?

Nu het geld bij het Rijk niet meer tegen de plinten klotst, ontstaat er wellicht ruimte om de lessen uit de ketentheorie ter harte te nemen. Grootschalige en allesomvattende oplossingen zijn dan niet aan de orde. Dat betekent lagere kosten, minder risico, betere beheersbaarheid en waarschijnlijk sneller resultaat (positief of negatief; we hebben het vermoeden dat een hogere prijs het filerijden beperkt nog nooit aan de praktijk getoetst).

Wat elementen voor een aanpak die geen last heeft van de klippen die de ketentheorie in kaart heeft gebracht:

Het dominante probleem definiëren

Willen we ooit ergens komen met het rekeningrijden, dan moeten we het eens worden over het op te lossen probleem. Willen we wat aan de files doen of niet? En als we iets aan files willen doen, dan is dat het op te lossen probleem en moeten we er niet van alles bij verzinnen wat ook wel leuk zou zijn, dus we houden het klein.

Beperking van het aantal gesprekspartners

We komen dan al snel uit op een regionale opzet waarin lokaal wordt uitgeprobeerd of de filerijder gevoelig is voor prijsprikkels en in welke mate dat het geval is. Zal vast niet in elke regio lukken, maar de kans dat er wat van de grond komt is groter dan bij een landelijke aanpak.

Een zo kaal mogelijke infrastructuur

Als we filerijden willen beprijzen, is daar helemaal geen nieuwe technologie voor nodig. Hoogstens een paar fliitspalen of cameraportalen extra. Het achterliggende proces, met het CJIB als voorlopig eindstation, is al geheel of grotendeels voorhanden.

Oog voor privacyperikelen

Dat via een bekeuring bekend wordt dat je op een bepaald moment op een bepaald traject bent geweest, is een breed geaccepteerd gegeven. Dat is heel wat anders dan dat de overheid je bewegingen door het hele land vastlegt. Om privacygevoeligheden te verminderen zou kunnen worden bepaald dat je de specificatie van de CJIB-factuur voor het filerijden op een beveiligde site kunt inzien en dat de gegevens na betaling van de rekening worden verwijderd.

Tot slot

Ongetwijfeld valt er voor fijnproevers wat af te dingen op deze analyse. Maar ik ben ervan overtuigd dat een kijk door de ketenbril kan helpen om te zien wat er mis gaat in grote ICT-georiënteerde overheidsprojecten. Dit is een recept voor een goedkope en effectieve aanpak.



Pheidis

CONSULTANTS BV