

Verslag Droomsessie Verkeersmanagement-Assetmanagement

8 oktober 2025 in Villa Jongerius

met infra bouwers, assetmanagers, mobiliteitsmanagers en tool bouwers

De droomsessie bracht een diverse groep professionals samen uit de wereld van assetmanagement (AM) en verkeersmanagement (VM), met als doel om gezamenlijk te reflecteren op de toekomst van samenwerking, tooling en organisatie. Een centrale gedachte was: "Uiteindelijk hoeven we echt niet alles te bedenken, maar we moeten wel alles bij elkaar brengen om de goede dingen te doen." Dit onderstreept het belang van verbinding en kennisdeling boven het telkens opnieuw uitvinden van het wiel.

Tijdens de sessie werd duidelijk dat er veel verschillende perspectieven bestaan, zelfs als men denkt elkaar te begrijpen. "Wat ik constateer in dit gesprek is dat er vanuit verschillende perspectieven naar hetzelfde gekeken wordt. Ondanks je dacht dat je elkaar allemaal begreep en dacht dat de werkelijkheid een bepaalde manier is, dat er toch een gesprek nodig is."

Tooling kwam veelvuldig aan bod. Er is een breed gedeelde wens om bestaande tools, zoals Melvin, verder te ontwikkelen van invoertool naar een community-platform en dashboard, waar gebruikers meerwaarde ervaren en gestimuleerd worden om actief deel te nemen. Er werd gesproken over een "Melvin Forever". "Melvin is nu nog een invoertool, maar eigenlijk zou het een dashboard moeten zijn van een andere tool." Er werden verschillende ideeën geopperd: "Je moet altijd iets in je app bouwen waardoor de gebruiker terugkomt. Een soort beloningssysteem." Tegelijkertijd werd kritisch opgemerkt: "We zijn al nieuwe dingen aan het bedenken, maar we kunnen nog niet eens de tools die er nu zijn gebruiken." Dit wijst op het belang van draagvlak, adoptie en het daadwerkelijk benutten van bestaande middelen.

Een belangrijk thema was het eigenaarschap van data en processen. Zo werd er gezegd: "Ik denk dat het heel belangrijk is dat je het ziet als allemaal bronnen die over elkaar heen leggen met een bronhouder. En die bronhouder moet ook voor kunnen staan wat er staat dat dat klopt. Het is belangrijk dat elke laag een eigenaar heeft." Dit vraagt om duidelijke afspraken over verantwoordelijkheid en het samenbrengen van verschillende databronnen, zodat iedere beheerder zijn eigen rol begrijpt en invult.

De sessie benadrukte het belang van kleine, concrete stappen en Agile werken: "Het hoeft geen plan te zijn van miljoenen. Begin met een paar analyses, begin die te integreren in je planning software. Kijk hoe de scenario's uitpakken. Ga vandaar uit je wensenlijstje uitbreiden." Daarbij werd het belang van een groeipad en een heldere propositie voor tools als Urban Strategy van Scenexus (TNO's spin-off) en Melvin (NDW) genoemd.

Samenwerking en langdurige relaties werden als cruciaal gezien: "Want ik weet dat als je langer met elkaar samenwerkt, dan ben je in staat om echt grote dingen te doen." Ook werd het belang van nationaal leren en efficiëntie genoemd: "Die euro die je in Zuid-Holland hebt uitgegeven, dat Noord-Holland die niet nog een keer hoeft uit te geven, maar dat we die één keer uitgeven en dan direct nationaal verstandig."

Tot slot werd opgeroepen tot actie, het delen van kennis en het organiseren van een community: “Op het moment dat jullie het gevoel hebben, hé, je hebt weer iets te delen, iets te halen, iets te brengen.” Alleen door samen te werken, verantwoordelijkheid te nemen en te blijven leren, kan de sector toewerken naar een toekomstbestendig, adaptief en integraal netwerk.

Het belang van structurele dialoog en het delen van casussen werd benadrukt. “Dan lijkt het mij interessant om begin volgend jaar eens iets concreets rondom casussen te doen. Dan kunnen we echt kijken wat we ermee kunnen.”

Asset management

Assetmanagement (AM) begon in de jaren '60 bij grote infrastructurele projecten. Rond 2010 veranderde de opgave: het ging niet meer alleen om aanleg, maar om het behouden van prestaties en het beheren van netwerkschakels. DBFM-contracten (2006–2020) zijn op dit moment aan het aflopen, en mobiliteit en renovatie worden nieuwe waardestromen. LCM (Life Cycle Management) krijgt bij provincies en gemeenten meer voet aan de grond dan bij het Rijk.

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement (VM) ontwikkelde zich vanaf de jaren '90 tot dynamisch VM. Rond 2001–2006 vond een reorganisatie plaats bij RWS: regionale diensten, AM, VM en regierol (HID). In 2007 kwam een omslagpunt: meer focus op mobiliteitsmanagement, reizigersgedrag en hinderbeperking. Regionale coördinatie van wegwerkzaamheden kreeg structuur via het VM-beraad.

Droombeelden

Tijdens de sessie werd gedroomd over een toekomst waarin mobiliteit en infrastructuur naadloos samenwerken om Nederland bereikbaar te houden. De huidige infrastructuur is het hart- en vaatsysteem van onze samenleving; vervanging en renovatie brengen hinder, maar worden in de toekomst geaccepteerd omdat iedereen meewerkt. Het doel: binnen 60 minuten op je bestemming, dankzij slimme planning en samenwerking tussen asset managers, mobiliteitsprofessionals en reizigers.

In 2035 is het gelukt. 80% van de Nederlanders plant hun reis vooraf via een interactieve kaart met real-time data. Deze kaart toont welke locaties binnen een uur bereikbaar zijn en met welk vervoermiddel. Wie efficiënt reist, verdient punten voor gratis OV en andere voordelen. Zo ontstaat een cultuur waarin we elkaar helpen reistijd te beperken.

Onderhoud en renovatie verlopen soepel door flexibele contracten en slimme combinaties van werkzaamheden. Nieuwe wijken worden in één keer goed ingericht: voorzieningen dichtbij, optimale bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en OV, ook 's nachts.

Innovaties zoals zelfhelend beton en adaptieve constructies maken onze infrastructuur robuust en toekomstbestendig.

Slimme tooling

De toekomst van AM en VM vraagt om slimme, schaalbare tooling: van digitale twins en faalkansmodellen tot multimodale hinder analyse en mobiliteitsmarktplaatsen. Tools moeten eenvoudig te updaten zijn, regionaal inzetbaar en beleidsmatig onderbouwd. Samenwerking tussen beheerorganisaties, agile werken en commerciële partners versnellen innovatie. Het doel: minder stress, meer inzicht, en een robuust, adaptief netwerk dat slim stuurt op gebruik en bereikbaarheid.

Eigenaarschap

Technisch is er al veel mogelijk; het ontbreekt vooral aan rekenkracht, ontsluiting en governance. Er is geen 'hamertje' als partijen er niet uitkomen. De poldercultuur werkt niet in mobiliteit, zeker niet bij toenemende werkzaamheden. Een belangrijk knelpunt is het gebrek aan eigenaarschap en regie op systeemniveau: wie bepaalt bijvoorbeeld tijdsloten voor werkzaamheden? De huidige versnippering tussen organisaties en het ontbreken van een centrale autoriteit bemoeilijkt optimale afstemming. Inspiratie werd gehaald uit de waterwereld, waar systeemverantwoordelijkheid en solidariteit beter zijn georganiseerd.

Zonder gezamenlijke afspraken over wie pijn leidt bij conflicten, ontstaan ongeplande stremmingen en urgenties. Gemeenten dragen vaak de lasten van afsluitingen, terwijl RWS het verkeer afhandelt. Dit moet omgedraaid worden: één netwerk vraagt om gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Potentie van Melvin

Melvin is nu voor de korte termijn, maar met potentie voor middellange termijn en nationale dekking. 'Het probleem in NL is dat 80% van de gemeenten het helemaal niet invullen.' Door werkzaamheden en faalkansen te registreren, ontstaan conflicten en kansen vanzelf. Dit vraagt om tooling die flexibel, operationeel en eenvoudig te updaten is, met real-time data en scenarioanalyse. Denk aan een "Melvin Forever". Of Melvin als community. Melvin zou een dashboard kunnen zijn van een andere tool.

Ook werd gesproken over de toegevoegde waarde van een beloningssysteem. Je moet een soort meerwaarde kunnen laten creëren. 'Je moet altijd iets in je app bouwen waardoor de gebruiker terugkomt.' (denk aan Duolingo: een 'streak' volhouden en punten winnen)

De oproep: bundel kennis, leg modellen over elkaar, deel casussen, en ontwikkel samen tooling die helpt bij betere, duurzame keuzes. Niet over 20 jaar, maar nu.

Tot slot: de gebruiker moet actief betrokken worden. Zonder acceptatie en gebruik van informatie blijft 20% buiten beeld, met grote impact bij verstoringen. Samenwerking, flexibiliteit en een gedeelde visie zijn essentieel om van versnippering naar systeemdenken te komen.

De slides die tijdens deze sessie zijn gepresenteerd gingen over de lange termijn onderhoudsplanung van kademuren in Amsterdam door TNO en over het inzicht krijgen in impact van werkzaamheden door NDW.

Over De Bouwcampus

Aan de hand van concrete maatschappelijke vraagstukken brengt De Bouwcampus systeemveranderingen teweeg. Dit omvat samenhangende transities in processen, competenties, gedrag en techniek die organisatie-overstijgend zijn. Dit heeft impact op de hele keten, van materiaalproducent tot minister.