

Wegen naar de Toekomst, De reiziger in beeld

Ton van den Brink

Wegen naar de Toekomst (www.wegennaardetoekomst.nl)

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (www.rws-avv.nl)

t.d.j.vdbrink@avv.rws.minvenw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

INHOUDSOPGAVE:

Samenvatting	3
Summary	3
1 INLEIDING	4
2 INSPIRATIE VOOR INNOVATIE	5
3 DE REIZIGER IN BEELD	5
4 ONTWIKKELING VAN HET THEMA	9
4.1 Proces	9
4.2 Inhoud van het thema	10
4.2.1 Plan van aanpak	10
4.2.2 Visie document	10
4.2.3 verbindingen	11
4.2.4 Burgerparticipatie	12
5 REIZIGERS EN KANSEN VOOR RIJKSWATERSTAAT	13
6 TOT SLOT	14
Bijlage	15
Referenties	17

Samenvatting

Wegen naar de Toekomst, de reiziger in beeld

Het thema van de 2004 versie van het CVS is: 'Innovatie: van inspiratie naar realisatie?', prachtige plannen maar wat komt ervan terecht. Rijkswaterstaat heeft onderkend dat hiervoor innovatieprogramma's nodig zijn die in de luwte kunnen werken van politiek, beleid en bestaande oplossingsrichtingen. Alleen dan krijgen veelbelovende oplossingen voor verkeers- en vervoerproblemen een kans. Wegen naar de Toekomst is één van deze programma's

Reizigers zijn steeds belangrijker voor Rijkswaterstaat. Zij wil immers een publieksvriendelijke Rijksuitvoeringsorganisatie zijn. Publieksgericht werken betekent, dat je de wensen kent van (vaar)weggebruikers ten aanzien van de verschillende onderdelen van onze infrastructuur. Daarin past de opdracht aan het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst (WnT): ontwikkel een visionair thema over reiziger van de toekomst dat inspirerend is voor het ontwikkelen van innovatieve pilots. Deze innovaties moeten gericht zijn op de wensen en behoeften van de reiziger in de toekomst en daarmee de ambitie van Rijkswaterstaat ondersteunen om een publieksgerichte dienstverlener te worden. Tegelijkertijd zal de visie inzicht moeten geven in de relevante trends, strategische visies, de rol van V&W/RWS en andere maatschappelijke partijen en de relatie met andere maatschappelijke domeinen. In deze bijdrage aan het CVS wordt de WnT aanpak geschetst.

Summary

Roads to the Future, a vision on travellers

The 2004 theme of CVS is: 'Innovation: from inspiration to realisation?' beautiful plans but what are the results in practice. Rijkswaterstaat has recognized the urgency of innovation programmes that can work under the lee of politics, policy and existing directions of solution. Only than promising solutions for transport problems will have a chance. Roads to the Future is such a programme.

Travellers are more and more important for Rijkswaterstaat. She wants to be a customer friendly governmental operational organisation. To work customer friendly, means that the desires of (water)road users for our infrastructure are known. In this context suits the appointment to the innovation programme Roads to the Future: develop a visionary theme on the traveller in the future that will inspire the development of innovative pilots. Those innovations should be aimed at the desires and needs of the traveller in the future and in that way support the ambition of Rijkswaterstaat to develop itself to a customer friendly supplier. Furthermore, the vision should give an insight in the relevant trends, strategic visions, the role of V&W/RWS and other social organisations and the relation with other social domains.

In this contribution to CVS the way of working of Roads to the Future is outlined.

1 Inleiding

Het thema van de 2004 versie van het CVS: 'Innovatie: van inspiratie naar realisatie?' en de daarbij geschetste problematiek rond mobiliteit: prachtige plannen maar wat komt ervan terecht, past uitstekend bij de doelstellingen van het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst (WnT) van Rijkswaterstaat (RWS). Rijkswaterstaat heeft onderkend dat hiervoor innovatieprogramma's nodig zijn die in de luwte kunnen werken van politiek, beleid en bestaande oplossingsrichtingen. Alleen dan krijgen veelbelovende oplossingen voor verkeers- en vervoerproblemen een kans. Wegen naar de Toekomst geeft op die manier impulsen aan mobiliteitsbeleid en mobiliteitsmanagement en stimuleert het beproeven van kansrijke innovaties in de uitvoeringspraktijk. Daarbij worden impulsen afgegeven aan markt en kennisinstituten om gezamenlijk te komen tot innovaties. Immers, dit programma heeft als missie: *lever visionaire, praktische en toekomstgerichte innovatieve bijdragen aan een hoogwaardige (schoner, slimmer, aangenamer en veiliger) mobiliteit voor alle daarbij betrokken burgers*. Dit heeft pilots opgeleverd op het gebied van flexibele indeling van wegen (dynamische markering), modulaire wegdekken, drijvende wegen, automatische voertuiggeleiding enz.

Als innovatieprogramma van een organisatie als RWS zullen innovatieve ontwikkelingen vaak sterk technisch georiënteerd zijn. Sinds kort is daar een trendbreuk in te ontdekken: de reiziger is veel sterker in beeld gekomen. Een aanjager daarvoor is de agentschapvorming van RWS: zij is op weg naar een publieksgericht imago.

WnT werkt met visionaire thema's die inspirerend zijn voor het ontwikkelen van innovatieve pilots. De thema's zijn gericht op de reiziger, de infrastructuur, de ICT, de organisatie en de voertuigen. De reiziger vormt hierin de spil. Kennis over zijn handelen is de basis voor de andere thema's.

In mijn bijdrage aan het CVS wil ik de ontwikkeling van het thema "De reiziger in de Toekomst" schetsen. De themaontwikkeling wordt neergelegd in een visiedocument dat in de tweede helft van 2004 wordt opgesteld. In deze bijdrage aan het CVS kan ik daarom ingaan op het proces en achtergronden en nog niet op de inhoud. In de presentatie op het colloquium in november zal ik de inhoud het visiedocument aan de orde stellen.

2 Inspiratie voor innovatie

Reizigers zijn steeds belangrijker voor Rijkswaterstaat (RWS). Zij is immers onderweg naar een andere organisatievorm: een agentschap. Er ligt een zeer gewaagde doelstelling: “RWS is in 2008 de meest publieksvriendelijk Rijksuitvoeringsorganisatie”. Publieksgericht werken betekent dat je de wensen kent van (vaar)weggebruikers ten aanzien van de verschillende onderdelen van onze infrastructuur. Bij RWS denk je dan aan de volgende producten:

- Resultaat (wat wil men, doorstroming? schoon water?)
- Afhandeling (incidentmanagement? reisinformatie?infotainment?)
- Emotie (wat voelt men als men denkt aan de snelweg? onveiligheid? En bij water? rust?)
- Prijs (wat wil de gebruiker betalen voor de weg?)
- Moeite (extra tijd inplannen voor files)

De opdracht aan het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst (WnT) is: breng de reiziger van de toekomst in beeld (de mobiele mens in 2030-2050). Van deze opdracht mag veel verwacht worden, want WnT kenmerkt zich door het creëren van ruimte voor experimenteren, het stimuleren van creativiteit en een constructieve dialoog met de omgeving. Kenmerkend voor de WnT aanpak is de oriëntatie op het daadwerkelijk bouwen van pilots. Het langetermijndenken-kortetermijndoen is daarbij de meest kenmerkende en waardevolle tactiek gebleken. Geen visie zonder praktijk, en geen schop in de grond zonder visionaire context.

3 De reiziger in beeld

Mobiliteit is van groot belang voor onze samenleving, zowel voor de economie als voor de persoonlijke ontwikkeling. Nederland zal in de toekomst mobieler worden. Triggers daarvoor zijn: toenemende welvaart, meer werkenden, meer vrije tijd en meer mobiele ouderen.

De kwaliteit van bereikbaarheid blijft daarbij een algemene ergernis. De hectische stijl van leven heeft hier zeker invloed op.

Mensen optimaliseren hun reis door individuele keuzes tussen tijd en kosten: werk- woonplaats, tijdstip en modaliteit van verplaatsen.

Vanuit verschillende perspectieven zijn toekomstscenario's voor de mobiliteit ontwikkeld. Naast alle verschillen zijn daaruit een aantal overeenkomsten te destilleren:

- De invloed van de vergrijzing (39% huishoudens 60+ in 2050): er is meer behoefte aan veiligheid en comfort. Een toenemende vraag naar vervoer van deur tot deur.
- Vergrijzing leidt ook tot een verschuiving van woon- werkverkeer naar vrijetijdsverkeer.
- De arbeidsparticipatie door vrouwen en door 60+ers wordt hoger.
- Sociale contacten worden belangrijker.
- Ontspanning, informatie en simulatie tijdens de reis zullen een steeds groter plaats innemen.

De omgevingsscenario's laten een flinke groei van de mobiliteit in de komende jaren zien. Het wegverkeer is veruit de grootste groeier. Het personenautogebruik zal afhankelijk van allerlei invloedsfactoren, zoals demografische ontwikkeling en economische groei, in 2020 tussen de 35% en 50% hoger liggen dan in 1995. Het goederenverkeer over de weg zal in diezelfde periode bijna verdubbelen.

De belangrijkste redenen voor mensen om op reis te gaan blijft om de afstand tussen wonen en werken te overbruggen en om invulling te geven aan de vrije tijd. Centrale waarde is de keuzevrijheid. Mensen willen op maat consumeren en bediend worden; ze willen kunnen kiezen. Aan deze vrijheid hangt wel een prijskaartje. Door de hogere welvaart zal dit voor een groot deel van de reizigers acceptabel zijn.

In het thema onderzoeken we hoe deze maatschappelijke ontwikkelingen van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag en hoe dit gedrag wordt ingevuld.

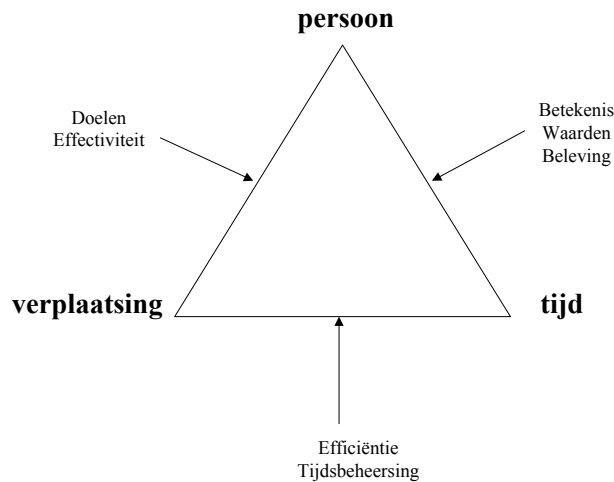
Bij deze invulling denken we aan:

Voor welke doeleinden gaat men op pad? Welk vervoermiddel neemt men? Gaat men met de auto, alleen of rijden er meer mensen mee? Komt men ook daar waar hij of zij moet zijn?

In onderstaande figuur betreft dit de as tussen de persoon en de verplaatsingen die hij of zij maakt.

Ook kan er gekeken worden hoe lang mensen over verplaatsingen doen. Zijn er veel vertragingen? Welke verplaatsing betreft het en met welk vervoermiddel gaat men? In onderstaande figuur is dit de as tussen verplaatsingen en tijd.

Wat tot nu toe vaak buiten beschouwing is gebleven, is de as tussen persoon en tijd. Welke betekenis heeft deze tijdsbesteding voor een persoon? Wat is de beleving van tijd?



Relatie tussen persoon, verplaatsing en tijd

Gebaseerd op R. Witman (2002). *De tijd van uw leven. Timemanagement*. Zaltbommel: Schouten & Nelissen.

Bij de ontwikkeling van het thema zullen alle assen in ogenschouw worden genomen.

Naast de bovengenoemde trends en aandachtspunten vinden dit moment een aantal autonome ontwikkelingen plaats die ongetwijfeld van invloed zijn op het reizigersgedrag in de toekomst. In willekeurige volgorde:

- Toenemende mobiliteitsconsumptie door inkomensgroei en toenemende arbeidsparticipatie. Wel een verschuiving van woon-werk- naar vrijetijdsverkeer. De congestie zal op een bepaald moment onvermijdelijk worden beperkt door beprijzen.
- Toenemende arbeidsparticipatie door telewerken en flexibele werktijden.
- Maatschappelijke trends met een sterke individualisering die leiden tot een sterke groei van mobiliteit, vooral sociaal verkeer (kennissen bezoek).
- Door de hectische werkweek wordt er gezocht naar rust en ontspanning in weekend. Bij de reizen die daarvoor gemaakt worden is de auto favoriet en is het OV nauwelijks een alternatief
- Ontspanning en arbeid integreren, dit vraagt om meer mobiele flexibiliteit.
- De hoeveelheid vrije tijd is toegenomen als gevolg van welvaart en efficiency. Dit leidt tot veel activiteiten en verplichtingen met als gevolg een gevoel van gebrek aan vrije tijd en een toename van mobiliteit.
- De behoefte aan mobiliteit is in conflict met congestie: flexibel werken neemt toe.

Daarnaast vallen nog enige andere aspecten op:

- De rol van ICT en providers: goed vermarktbaar technologie kunnen de beleving van congestie sterk verbeteren, denk aan reisinformatie en infotainment.
- De rol van de auto-industrie: er worden voertuigen ontwikkeld waarin steeds meer intelligentie is gebouwd. Met name, het ondersteunen van de bestuurder bij zijn rijtaak. Dit levert ruimte voor verkeersveilige nevenhandelingen voor de bestuurder: kans voor communicatie en nieuwe ontwikkelingen in de informatiesamenleving.
- De rol van de overheid: openbaar vervoer wordt mogelijk een waardig alternatief als de marktwerking het product verbetert. Financiële zwakkeren worden gesubsidieerd om van het OV gebruik te maken. Ketenmobiliteit van deur tot deur vraagt om een regierol.
- Rol bedrijfsleven: congestie beperken door parkeerbeleid en verantwoordelijkheid voor mobiliteit bij de bedrijven.
- Rol van de reizigers: eisen voor wat betreft comfort, veiligheid en betrouwbaarheid. Wegen moeten altijd “beschikbaar” zijn, files door onderhoud worden nog nauwelijks geaccepteerd.

De aandachtspunten voor de ontwikkeling van het thema samengevat:

Hoe ziet onze omgeving eruit, zowel nationaal en internationaal.

Welke nieuwe ontwikkelingen worden verwacht. Waar liggen kansen.

Individualisering -> zet dit door of krijgen een reactie terug?

Verharding van de maatschappij -> sociale veiligheid

ICT en infotainment -> omgaan met techniek, verkeersveiligheid

RWS -> ontwikkeling klantenbenadering

Planologie -> wonen en werken, gezinnen

Europa -> wat heeft Brussel voor ons in petto

4 Ontwikkeling van het thema

4.1 Proces

Binnen het thema wordt een visie ontwikkeld die moet leiden tot nieuwe ideeën die de creativiteit prikkelen bij het ontwikkelen van WnT pilots. Deze innovaties moeten gericht zijn op de wensen en behoeften van de reiziger in de toekomst. Het document zal op basis van de geproduceerde beelden en overwegingen een aantal aanknopingspunten en aanbevelingen bevatten voor acties, onderzoek, stepping stones en/of pilots op korte termijn.

Om deze uitwerking op zijn merites te kunnen beoordelen hanteert WnT de volgende criteria:

- Is het innovatief
 - het is de realisatie van een *nieuw* idee, in een nieuw of bestaand concept of perspectief
 - het is de realisatie van een *bestaand* idee, in een *nieuw* of bestaand concept of perspectief
 - het is de realisatie van een *nieuw of bestaand* idee, maar er is (nog) *geen ontwikkeld concept of perspectief*
- Is het resultaat van de pilot is maatschappelijk/beleidsmatig relevant. Het resultaat moet duidelijk en overtuigend zijn in de bijdrage aan:
 - hoogwaardige mobiliteit
 - veiligheid in het verkeer
 - duurzaamheid
 - verbeterde bereikbaarheid/doorstroming
- Genereert de pilot positieve aandacht bij de media en bij stakeholders van RWS.
- Is het resultaat van de pilot goed bruikbaar (biedt voldoende aanknopingspunten) voor RWS in zijn rol als wegbeheerder (vanuit agentschapperspectief). Dat wil zeggen:
 - de ontwikkeling loopt na vijf jaar nog door en er zijn concrete toepassingen aan te geven;
 - collega's hebben belang bij het resultaat omdat het bijdrage levert aan de aanpak van een probleem
 - de kosten staan in verdedigbare verhouding ten opzichte van de baten.

Doelen van de verkenning, met name van het te produceren document zijn:

- beelden geven van de Reiziger van de Toekomst die de toekomstige pilots/innovaties binnen Wegen naar de Toekomst kunnen triggeren, inspireren en voeden, mede richting kunnen geven, en waaraan haalbaarheid van innovaties mede kan worden getoetst
- beelden geven van de Reiziger van de Toekomst die bij dragen aan de beeldvorming rond de andere thema's van WnT en op hun beurt daardoor beïnvloed worden, de beeldvorming vanuit de verschillende thema's blijft uniek, alleen al omdat vanuit de verschillende perspectieven geheel verschillende aspecten naar voren komen; de Reiziger van de Toekomst is onder meer bijzonder omdat deze de vraagkant van innovaties rond verkeer en vervoer vertegenwoordigt
- tot een aansprekende weergave komen van de Reiziger van de Toekomst, die communicatie rond en inzicht in die Reiziger tot stand brengt en ondersteunt, zowel binnen als buiten RWS.

Meer over de WnT-aanpak is te vinden in de **bijlage “Realisatie van innovatie”**.

4.2 Inhoud van het thema

4.2.1 Plan van aanpak

Het visiedocument wordt in vier stappen opgesteld:

1. eerste scan, die in samenspraak met de begeleidingscommissie leidt tot het bepalen van de verkenningsrichtingen en de te spreken personen
2. uitgebreidere verkenning, die leidt tot einddocument concept 1: een inhoudsopgave van het einddocument, met een eerste invulling per onderdeel
3. een expertmeeting, waarin de inhoud van het einddocument concept 1 wordt besproken, getoetst en verrijkt
4. einddocument in twee slagen: einddocument concept 2 ligt ter reflectie voor aan de begeleidingscommissie, waarna het definitieve einddocument wordt gemaakt.

4.2.2 Visie document

Wegen naar de toekomst stelt hoge eisen aan de communicatie uitingen. Het te ontwikkelen visiedocument zal daarom geen standaard vorm krijgen. Het wordt opgesteld in de vorm van een tijdschrift.

De uitdaging daarvoor is in het plan van aanpak als volgt beschreven:

“Het vormt een geheel terwijl verschillende schrijf- en verbeeldingsstijlen door elkaar worden gebruikt. Het heeft veel diversiteit en verassing in zich én is een op elkaar afgestemd en samenhangend geheel. De onderdelen zijn soms doordacht en soms intuïtief voorgeselecteerd. Uiteindelijk zijn ze weloverwogen gekozen. Voorin staat een duidelijk overzicht van de features, zo vormgegeven dat de lezer zijn eigen weg kan vinden. De doelgroep van het tijdschrift is divers. Hij kan daarom niet integraal bediend worden. Het ene onderdeel spreekt de een aan, het andere onderdeel de ander. Het tijdschrift biedt gezien vanuit de doelgroepen voor ieder wat wils. Het tijdschrift combineert verdieping, eer ‘heavy’ kost, met leuke, luchtige, mooie, grappige, inspirerende en/of prikkelende onderdelen. Er zijn verschillende verdiepende artikelen in het tijdschrift opgenomen, waaronder een artikel over *het burgeradvies aan de minister (zie 4.2.4)*, zoals geformuleerd wordt op basis van de WnT-conferentie in oktober 2004. De meeste burgers van nu zijn immers ook de reiziger in de toekomst. Eén of enkele van de interviews en gesprekken uit de verkenning zijn in artikelvorm terug te vinden, als ook de resultaten van de expertmeeting. Ook is een uit het leven van 2040 gegrepen beschrijving opgenomen. Daarnaast worden op verschillende manieren impressies gegeven van de Reiziger in de Toekomst. ‘Toevallige ontmoetingen’, de input van jongeren en resultaten van de verkenning worden op creatieve wijze verwerkt. De uitdaging is onder meer aansprekend beeldmateriaal op te nemen. Het beeldmateriaal is niet alleen illustratie, het communiceert ook op zichzelf beelden van de Reiziger in de Toekomst.”

4.2.3 verbindingen

De beeldvorming rond de Reiziger in de Toekomst wordt verbonden met het project burgerparticipatie (zie 4.2.4). De verbinding zit in de eerste plaats ingebouwd in de aansturing van beide projecten door dezelfde projectleider. In het uitwerken van het thema Reiziger in de Toekomst vindt daarnaast op de volgende drie momenten een verbinding plaats:

- ontmoetingen met de burgers die betrokken zijn bij het burgeradvies aan de minister, met name de jongeren daaronder
- de verkenning voor Reiziger in de Toekomst voedt de bijeenkomst waarop het burgeradvies wordt geformuleerd op de conferentie in oktober, in de vorm van een

mindmap/voorlopige inhoudsopgave met de belangrijkste inhoudelijke thema's die tot dan toe naar voren zijn gekomen in de verkenning

- de resultaten van de burgerparticipatie worden geformuleerd in de vorm van een artikel dat wordt opgenomen in het einddocument van Reiziger in de Toekomst.

De verbinding van de beeldvorming van Reiziger in de Toekomst met de andere thema's vindt plaats via de normale WnT-structuur. Daaruit zou een feature over de wisselwerking tussen de reiziger, de infrastructuur, het vervoer, de organisatie en de informatie van de toekomst kunnen voortvloeien.

4.2.4 Burgerparticipatie

Op diverse plekken binnen de overheid wordt gezocht naar en geëxperimenteerd met een werkwijze, waar burgers niet langer achteraf worden geraadpleegd maar actief worden betrokken bij het maken van beleid.

Binnen het ministerie van VROM is daarvoor het programma Beleid met Burgers en cluster Duurzame Ontwikkeling Implementaties Transitie (DO IT) opgezet dat Duurzame Daadkracht heet. WnT is binnen dat deelprogramma een illustratieproject.

Uitgangspunt is een betere legitimering van beleid en een grotere maatschappelijke acceptatie van de maatregelen die de overheid neemt. Het past in het streven van VROM naar een duurzamer samenleving.

De samenwerking tussen WnT en Duurzame Daadkracht moet leiden tot:

- een bijdrage aan beeldvorming programmteam WnT
- inzicht in de toekomstverwachting van burgers over reizen
- inzicht in wat burgers verwachten van RWS als publieksgerichte overheid.

Een van de belangrijkste concrete resultaten die dit project moet opleveren is een burgeradvies. In het advies wordt een bijdrage geleverd aan WnT in de vorm van toekomstverwachtingen van burgers op het reizen vanuit het perspectief van reizigers en de rol die zij daarin zien van RWS. Vooral het thema "Reiziger in de Toekomst" wil inzicht krijgen in wat er bij burgers leeft rond dit thema. Het is daarbij belangrijk dat tussen de twee projecten synergie kan ontstaan als het gaat om contacten met burgers, informatieoverdracht en ideegeneratie, zodat zowel aan het programma WnT en het actieprogramma Duurzame Daadkracht wordt bijgedragen. Voor de deelnemende burgers is het inspirerend om invloed te

kunnen uitoefenen op een innovatieprogramma van de overheid. Mogelijk kan het bij de deelnemers ook leiden tot meer inzicht in eigen (reis)gedrag en mogelijk bijdragen tot meer duurzame keuzes.

5 Reizigers en kansen voor Rijkswaterstaat

Het WnT thema zorgt voor triggers in het denken over de manier waarop RWS in de toekomst reizigers wil betrekken bij het beleid rond de bij RWS in beheer zijnde infrastructuur. Enige belangrijke aandachtspunten hierbij zijn:

- Voor RWS liggen er grote kansen op communicatief gebied. Het kennen van de wensen en behoeften van weggebruikers. Gebruik maken van de nieuwe ontwikkelingen in de ICT om daarop in te spelen. Deze ontwikkelingen geven ook mogelijkheden om de trend naar ongewenst gedrag op het gebied van veiligheid te beïnvloeden.
- De benadering van de gebruiker als consument introduceert het begrip marketing in het verkeers- en vervoersbeleid. Bij marketing worden producten en diensten afgestemd op de wensen en behoeften van de klanten. Een concreet resultaat zijn de Mobiliteitsbelevingen. Dit is een indeling van mobilisten in vijf typen: Doelgerichten, Bewusten, Prestatiegerichten, Berusters en Genieters. Met deze indeling kan beleid meer op maat en vanuit de klant worden gemaakt en gecommuniceerd. Het terrein van de marketing moet de komende tijd verder verkend worden op haar mogelijkheden.
- Organiseer een optimalisatie en afstemming van bestaande producten en diensten. Ketenmobiliteit gaat over het combineren en verrijken van modaliteiten, onder meer door realisatie van goede overstapmogelijkheden, individueel waar het kan, collectief maar gesegmenteerd waar het moet.
- Zie toe op een basis-bereikbaarheidskwaliteit en wees allereerst marktordenend, door middel van wet- en regelgeving. Waarborg vanuit de publieke rol de belangen van zwakke groepen.
- Files en bereikbaarheid zijn een management- en organisatieprobleem. Daarom formuleert de overheid beleidskaders, waarbinnen ondernemers een productenpakket kunnen ontwikkelen, aanbieden en exploiteren.
- Stimuleer het debat tussen planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen over de integratie van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Dit draagt bij tot

duurzaam bouwen, milieu/MER en provinciale handleidingen voor de omgang van gemeenten met ruimtelijke planvorming.

- Punt van aandacht is de kwaliteit van de leefomgeving in de trend naar decentralisatie van verantwoordelijkheden en gelden op het gebied van verkeer en vervoer.

Het is een forse opgave om de sterk toegenomen mobiliteitsvraag op te vangen en daarbij een balans te verkrijgen in bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Dit vraagt om een innovatieve aanpak.

6 Tot slot

Het thema van CVS “Innovatie: van inspiratie naar realisatie?” Prachtige plannen maar wat komt ervan terecht” schetst een niet erg positief beeld.

Naar mijn idee doet dat onrecht aan de innovatieve kracht van de sector. In het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst van Rijkswaterstaat hebben we geleerd dat die innovatieve kracht wel degelijk aanwezig is. Wel is het nodig om een aantal punten daarbij in het oog te houden:

- Het werken in de luwte van politiek, beleid en bestaande oplossingsrichtingen vergroot de kansen op realisatie van innovaties sterk.
- Natuurlijk zullen niet alle ingezette nieuwe wegen direct leiden tot toepasbare oplossingen:
 - Accepteer dat binnen een innovatieprogramma maar een bescheiden deel breder toepasbaar is.
 - Ontdek dat specifieke componenten een spin-off voor andere ontwikkelingen kunnen zijn.
- Ga ervan uit dat het is reëel om te accepteren dat 20% van innovaties op korte termijn kansrijk zijn. Het is zelf zo, dat als meer dan 20% gewenst wordt, de lat te laag ligt.

Het is een echte uitdaging om innovatieve bijdragen te leveren aan een hoogwaardiger mobiliteit. Wegen naar de Toekomst heeft deze uitdaging aangenomen. Ik heb er daarom het volste vertrouwen in dat het Thema “Reiziger in de Toekomst” een innovatieve en creatieve bijdrage zal leveren aan het mobiliteitsvraagstuk.

Bijlage

Realisatie van innovatie

Voor RWS is het essentieel om in innovatieprogramma's samen te werken met private partijen. In de samenwerking wordt die partijen gevraagd (mede) te investeren. Dit geeft het vertrouwen dat de betrokken partijen geloven in de te ontwikkelen innovatie. Voor private partijen is het essentieel om winst te maken. In de samenwerking met RWS in innovatietrajecten is het voor hen daarom van belang dat gemaakte investeringen kunnen worden terugverdiend door het toepassen van succesvolle innovaties. Een helder en consistent spelregelkader voor de verschillende innovatieprogramma's van RWS moet er voor zorgen dat verwachtingen over en weer worden afgestemd, goede afspraken worden gemaakt en een transparant en eenduidig proces wordt gevolgd.

Binnen RWS kunnen, met betrekking tot de samenwerking met private partijen, globaal drie typen innovatietrajecten worden onderscheiden:

- Push innovaties zoals WnT; RWS ontwikkelt hierbij concepten die inspelen op bestaande of toekomstige kansen. Private partijen worden uitgedaagd om dit technisch uit te werken. Kenmerkend is dat RWS financieel bijdraagt in de ontwikkel- en/of bouwkosten;
- Pull innovaties zoals ITC; RWS stimuleert hierbij private partijen om met innovatieve producten of productideeën te komen die oplossingen bieden voor huidige of toekomstige problemen van RWS. Deze producten/ideeën worden door RWS gevalideerd;
- Innovatie in de uitvoeringspraktijk van RWS; hierbij gaat het ofwel om een door RWS uitgewerkte innovatie die door private partijen wordt gerealiseerd (push), ofwel om het inkopen van een door private partijen ontwikkelde innovatie (pull).

Deze innovatietrajecten kennen allen de fasen verkenning, ontwikkeling en uitvoering. Is de innovatie geslaagd dan volgt nog de implementatiefase die per definitie niet onder de verantwoordelijkheid van het innovatietraject valt.

De algemene principiële uitgangspunten/spelregels zijn:

- de markt moet het uiteindelijk doen;
- een innovatie moet een betere prijs/prestatie verhouding hebben dan een conventionele oplossing;

- de ondernemer investeert in de ontwikkeling van zijn product;
- voor trendbreukachtige concepten, waarbij niet vaststaat dat RWS deze straks kan of wil implementeren is het gerechtvaardigd dat RWS in de ontwikkelingsfase geld investeert;
- RWS zal vooraf duidelijk moeten maken aan de markt hoe zij de voordelen van een innovatie in financiële zin zal beoordelen, met andere woorden de kaders aan geven die de ondernemer in staat stellen te beoordelen of er een economische basis voor zijn innovatie kan zijn;
- een innovatie moet in voldoende mate gevalideerd zijn voordat deze kan worden toegepast;
- een patent is nooit een bezwaar.

WnT is een van de belangrijkste exponenten binnen RWS van de pushinnovatie.

In het innovatieprogramma kunnen doorgaans drie fasen worden onderscheiden: Verkennen, ontwikkelen en uitvoeren. Is de innovatie geslaagd, dan volgt nog een vierde fase: de implementatiefase. Onder implementatie wordt verstaan het op grote(re) schaal toepassen van het concept in een open en daarmee concurrerende markt. Het is dan aan de ondernemer om zijn product op de markt aan te bieden en te exploiteren.

Verkennen: het proces wordt vormgegeven. De beslismomenten, beslissers en criteria worden op een rij gezet. Er worden verkennende gesprekken met bedrijven gevoerd om duidelijk te krijgen welke kansen er zijn om samen te werken. De gevraagde bijdrage vanuit bedrijfsleven (alsmede de aangeboden bijdrage vanuit de overheid) wordt concreet gemaakt. Resultaat: heeft innovatie voldoende kans?

Ontwikkelen: Bedrijven oriënteren zich en besluiten al dan niet tot deelname. Bedrijven werken hun bijdrage uit. Resultaat: bijdrage van bedrijven al dan niet accepteren.

Realiseren: de test/pilot/proef wordt gerealiseerd en wordt een doorkijk gegeven op een mogelijk vervolg na afronding realisatiefase. Resultaat: beoordeling of resultaat derde fase aanleiding geeft voor breed vervolg binnen RWS.

Implementeren: een (opschaling)traject wordt doorlopen om te komen tot RWS-brede implementatie. Deze implementatiefase valt per definitie niet onder de verantwoordelijkheid van een innovatieprogramma.

Referenties

- AVV:** Mobiliteit door de tijd, Yvonne Need (MuConsult) (2002)
- AVV:** Zeven trends, mobiliteit in veranderend Nederland, Blom en Sahebdiën (1997)
- AVV:** Factsheets, balanceren met mobiliteit (2002)
- AVV:** Mobiliteitsbelevingen, brochure AVV (2002).
- Dominee Gremdaat:** Ik heb geen zin in Kerst – Kent u die uitdrukking? De beste preken van Dominee Gremdaat
- Kasteel Groeneveld:** Tijd voor ruimte, ruimte voor tijd; beschouwingen over het fenomeen tijd (2003)
- Motivaction:** Sociale milieus en mobiliteit in 2030, Lampert, Leij, Waart en Schiere (2002)
- MuConsult:** Diensteneconomie en mobiliteit (1998)
- Muconsult en Intromart:** Gidsen naar de toekomst (1995)
- MuConsult:** Ruimpad: toekomstige activiteitenpatronen (simulatiespel) (1996)
- KPMG:** Even stil staan bij personenmobiliteit, advies voor Minister van V&W (2002)
- SEP:** Wegwijzers naar 2050. Verkeer en vervoer in de 21 eeuw, deelstudie personenvervoer en leefstijl, Schol en Pauw (1997).
- SCP:** Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij 1975-2000, (2003)
- Timemanagement:** De tijd van uw leven, R. Witman (2002)
- Wegen naar de Toekomst:** Reistijdverrijking, pilotidee Contact nabij (2002)
- Wegen naar de Toekomst:** Vervoer in de toekomst (een verkenning), Alberda, Enthoven en Rijken) (IMI) (2003)
- Wegen naar de Toekomst:** Verkennen, ontwikkelen en uitvoeren, Projectplan derde cyclus, Wesseling (2002)
- Wegen naar de Toekomst:** Inspiratiedocument Tijdsbeleving, Stemsessie Toekomstbeeld Virtuele Mobiliteit, 31 augustus 1999
- Wegen naar de Toekomst:** Spelregelkader Innovaties, concept januari 2004
- Werkgroep 2duizend:** Trends op visite, Asseldonk, Peeters en Sombroek (1994)
- WRR: Rapport 57,** Arbeidsparticipatie en verkeer, P.Rietveld, C. Gorter en A.J. van der Vlist, (Studie in opdracht van de Raad)