

Jan Hendrik Dronkers, DG: 'We voeren steeds vaker programma's zoals Connecting Mobility uit'

'Snel handelen en lef tonen'

Als de wereld verandert - en de wereld verandert in ras tempo - dan verandert Rijkswaterstaat natuurlijk mee. Toch? Een gesprek met Jan Hendrik Dronkers, directeur-generaal van Rijkswaterstaat, over veranderingen in koers, visie, aanpak en ambitie. En over de effecten daarvan op samenwerking binnen en buiten RWS, investeringen én dienstverlening aan de eindgebruiker.

NETTIE BAKKER



eneer Dronkers, wat komt u onderweg tegen waarvan u denkt 'Dat zou toch echt anders moeten'?

'Ik zit vaak op de weg en natuurlijk kom ik dan dingen tegen die we in de uitvoering nóg beter moeten regelen. Dat kunnen afzettingen bij wegwerkzaamheden zijn of de informatievoorziening naar reizigers die we samen met serviceproviders verzorgen. Ook vraag ik me vaak af hoe we praktijkproeven met spannende innovaties nog beter kunnen ondersteunen, zoals truck platooning en coöperatieve technologie. Hierbij 'praten' onze wegkantsystemen met voertuigen, om bijvoorbeeld veiligheidsberichten real-time aan de weggebruiker door te geven. 'Elke dag Beter' is daarbij mijn motto; zowel buiten op straat, als in de 'bindendienst'.

'Gelukkig gebruiken steeds meer mensen - voor én tijdens hun reis - actuele reisinformatie via hun smartphone of via in de auto ingebouwde navigatiesystemen. Wij investeren samen met andere wegbeheerders in het steeds beter inwinnen van data die we vervolgens beschikbaar stellen aan private serviceproviders. Dit leidt tot allerlei nieuwe - soms multimodale - informatiediensten. Ik verwacht dat dit de reiziger steeds beter in staat stelt om slimme mobiliteitskeuzes te maken, waar het gaat om routekeuze, tijdstip van vertrek of vervoerswijze, wat de benutting van onze infrastructuur natuurlijk ten goede komt. Dit hebben we in ons drukke

land met beperkte ruimte ook hard nodig. En wat ik belangrijk vind, is dat we daarbij de gedragscomponent niet onderschatten. Belangrijk, want nieuwe technologie biedt vele kansen, maar uiteindelijk is het de reiziger die bepaalt of en hoe die nieuwe diensten ook echt gebruikt worden, en daarmee daadwerkelijk tot andere mobiliteitspatronen leidt.'

Hoe ziet het Rijkswaterstaat van de toekomst eruit en wanneer bent u tevreden?

'Het gaat er niet om dat ik tevreden ben. Het gaat erom dat de gebruikers van onze wegen en vaarwegen tevreden zijn. Of dat zo is, kan ik niet per individuele weggebruiker beoordelen. Maar we kunnen er wel alles aan doen om de weggebruiker zo goed mogelijk in zijn reis te ondersteunen, en daarmee tegelijkertijd te streven naar een optimale doorstroming.'

'We zorgen er wel voor dat we de behoeften van onze eindgebruikers goed kennen. En daarnaast dat onze infra er goed bijligt, dat we waar nodig nieuwe infra aanleggen en dat we alle actuele data en informatie over files, omleidingen - en ook realtime beslissingen vanuit de verkeerscentrale - online beschikbaar hebben. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat ook de voertuigen met slimme technieken aan boord maximaal ondersteund worden; bijvoorbeeld met veiligheidsgerelateerde berichtgeving. Zo zetten we ons in om de individuele weggebruiker

te helpen een bewuste keuze te maken voorafgaand aan de reis, om die dag thuis te werken, een andere route te nemen of een andere modaliteit.'

Een wendbare organisatie met medewerkers en beslissers die snel schakelen en in verbinding staan met hun omgeving

Transformeren

'Deze ambitie om reizigers te informeren, betekent ook dat RWS als organisatie blijft ontwikkelen en vernieuwen. We transformeren naar een organisatie die maatschappelijke innovaties - gericht op meer veiligheid, betere leefbaarheid en bereikbaarheid - actief ondersteunt en stimuleert. Het gaat dus niet meer alleen om wat we in het verleden goed deden, maar met name om adaptief en flexibel omgaan met noodzakelijke aanpassingen; bijvoorbeeld op het gebied van informatie en communicatietechnologie. Zo kunnen we alle kansen benutten die nieuwe technologie ons biedt. En kunnen we bijvoorbeeld de aanrijtijden van onze weginspecteurs beter voorspellen, onze verkeerscentrales verder automatiseren, en bovenal een betrouwbare partner blijven voor andere

overheden, marktpartijen en kennisinstellingen.'

Er valt al wat op. Connecting Mobility is voor een belangrijk deel een Rijkswaterstaatproject, maar draagt de naam niet. Is dit een bewuste keus en volgen er meer van deze projecten?

'Inderdaad, dit is een bewuste keuze. In onze rol als uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert RWS - in opdracht van de beleidskern - steeds vaker programma's zoals Connecting Mobility uit. Andere voorbeelden zijn de implementatie van de Omgevingswet en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. In deze programma's ligt de focus op een regio-geori-

enteerde aanpak met een integrale gebiedsgerichte scope, in plaats van het 'traditionele' verbeteren van de infrastructuur als 'single issue'. Ook werken we in deze programma's veel meer samen met partners, onder andere in het domein van smart mobility. Dat gaat dan om partners aan overheidszijde en in de kenniswereld en het bedrijfsleven. Voor ons is het daarbij de uitdaging om regionaal maatwerk te ondersteunen en tegelijkertijd als één organisatie te werken.'

'Connecting Mobility betreft heel specifiek het uitvoeringsprogramma van de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg. Deze Route beslaat tien jaar tot en met 2023 en is tot stand gekomen aan een publiek-private overlegtafel van de zogenoemde 5 november-groep. Deze 'tafel' fungeert nog steeds als klankbordgroep en is als 'geestelijk vader' betrokken bij het programma, terwijl Rijkswaterstaat het 'host'. Daardoor dragen we stevig bij in termen van capaciteit, kennis en expertise. Maar voorop staat de samenwerking en het draagvlak vanuit de verschillende partijen. Dat karakter koesteren we met en binnen het programma. De traditionele relatie tussen overheid en markt maakt plaats voor dienstenketens waarin markt en overheid intensief samenwerken en hun eigen toegevoegde waarde leveren. Binnen dit programma stippelen wegbeheerders, markt en kennisinstellingen samen een koers uit. Een koers die erop is gericht Nederland als living lab voor Smart Mobility op de kaart te zetten: 'learning by doing'. En dat is ook de ambitie die minister Schultz uitdraagt.'

Hoe kijkt u tegen de onvermijdelijke infra-vervangingsvraag aan? Wordt er simpelweg vervangen wat er nu ligt, of wordt er ook gekeken naar een infrastructuur die aansluit op de nieuwe mobiliteitsbehoefte en mobiliteitsvraag?

'Vervanging van infrastructuur, evenals beheer en onderhoud, is en blijft nodig om de prestatie van onze infrastructuur op niveau te houden. Wat nieuw is, is dat smart mobility steeds meer betekenis krijgt in de uitwerking van gebiedsopgaven. Daarmee kijken we of, en op welke manier nieuwe technologie kan leiden tot verandering van gebruik en dus van de vraag, en welk effect



dit heeft op investeringsbeslissingen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de recente ontwikkelingen in Brabant. De regio werkt hier samen met Rijk, kennisinstellingen en marktpartijen op het gebied van slimme mobiliteit en intelligente transportsystemen. Afspraken hierover zijn met Brabant en ook met Limburg gemaakt, tijdens bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en goedgekeurd in de Tweede Kamer. Concreet wil de regio 'samen' innovatieve concepten op het gebied van smart mobility en ITS op grote schaal toepassen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Deze plannen maken deel uit van een integrale gebiedsbenadering, waarbij 'traditionele' investeringen in infrastructuur voor verbreding en vervanging worden gecombineerd met innovatieve smart-mobility-toepassingen. Hiervoor is een significant deel van het budget gereserveerd; orde grootte 100 miljoen euro publieke en private investeringen. In de komende periode worden hier maatregelen voor uitgewerkt.'

Lef tonen

'In algemene termen hangt de vraag 'waar en wanneer je in wat gaat investeren' van een aantal zaken af. Dat begint met een ambitie, maar ook met een visie hoe je die ambitie

denkt waar te maken. Langs welke lijnen redeneer je? Daarnaast analyseer je de knelpunten in termen van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid en bepaal je hoe je die onderling kunt wegen en prioriteren. Pas dan kijken we naar mogelijke oplossingen. Het traject dat op deze manier in Zuid-Nederland met partners is doorlopen, is een goed voorbeeld van snel handelen, maar ook van lef tonen. Zo leren we gaandeweg hoe we investeringen in slimme technieken kunnen kwantificeren en in de toekomst mee kunnen nemen in de procedures en afwegingen. De werkwijze van 'learning by doing' is ook bij deze ontwikkelingen cruciaal. Wat overigens ook helpt, is dat het actuele politieke en bestuurlijke klimaat wat dit betreft gunstig is voor nieuwe ontwikkelingen.'

Wat vergt het Rijkswaterstaat van de toekomst van de eigen mensen en van de middelen?

'Allereerst vergt het de noodzaak om anders te werken. Om in verbinding met publieke en private partners de toekomst vorm te geven, moet je een wendbare organisatie hebben met medewerkers en beslissers die snel weten te schakelen en in verbinding staan met hun omgeving, om zo de eindgebruiker optimaal van dienst te zijn en bij te

dragen aan veiligheid, doorstroming en leefomgeving. Wat betreft de middelen hebben we de afgelopen jaren geleerd om met minder middelen nog beter te presteren. En het kan ook slimmer door meer met de markt samen op te trekken. Niet meer in de 'klassieke' opdrachtgever-opdrachtnemer-rol, maar waar mogelijk in partnerschap: meer naast elkaar staan en onze gezamenlijke doelen bereiken. Ik ben ervan overtuigd dat dit tot grote voordelen gaat leiden, zowel op het gebied van kosten, maar zeker ook op het gebied van resultaat. Ook met publieke partners werken we steeds effectiever samen, een goed voorbeeld hiervan is onze samenwerking met de RDW. Voertuig en weg zijn steeds nauwer verbonden. Onze mensen en organisaties volgen deze trend.'

Vruchtbare basis

'Nieuw voor ons is ook dat we voor een echte samenwerking een fundament moeten leggen dat niet per se op basis van onze eigen voorwaarden is. We doen een open uitnodiging aan partners om mee te doen en verdienen ons in de belangen van anderen. Dat is geen gemakkelijke opgave, omdat dit ook over vertrouwen gaat. Maar ik geloof erin en zie bijvoorbeeld dat in De Innovatiecentrale in Helmond al zo'n vruchtbare basis is gelegd.'

Dronkers over Fiets

Er is voor het eerst een pagina Fiets in het MIRT. En op het Nationaal Fietscongres vroeg Rijkswaterstaat om ideeën, samenwerking en dialoog over fiets. Zijn dit ook voorbeelden van een nieuwe koers?

'Wat veel mensen niet weten, is dat wij zo'n 500 km fietspaden in beheer hebben. Daarmee vormt 'het fietspad' een wezenlijk onderdeel van onze nationale infrastructuur. Onze bijdrage aan het nationale fietsbeleid gaan we concreet verder ontwikkelen via 'verdieping' en 'verbreding'.'

Verdieping

'Bij 'verdieping' gaat het om het uitbouwen van de bestaande taken en wordt de aandacht voor fiets versterkt in de reguliere taken van Rijkswaterstaat op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud (denk aan het tegengaan van barrièrewerking en het mee

realiseren van specifieke fietsvoorzieningen), beleidsadvies (advisering bij Meer Bereiken en het programma Beter Benutten) en het zo adequaat mogelijk blijven meenemen van de ontwikkeling van de fietsmobiliteit (in nationale modellen) en eventueel ook het uitbouwen van specifieke taken op gebied van Leefomgeving.'

Verbreding

'Bij het opbouwen van nieuwe taken (verbreding) zullen we ons richten op verschillende beleidsactiviteiten van IenM, zoals het bijdragen aan gebiedsgericht fietsbeleid. Denk aan zicht krijgen op het oplossend vermogen van fietsmaatregelen als het gaat om minder autogebruik en daardoor betere doorstroming in de spits, maar ook om duurzaamheid en gezondheid. Dit inzicht kan worden vergroot door kennisopbouw over fietsgebruik

en het meenemen van de fiets in modelanalyses en afwegingsmethoden. Vooral voor de rol van fietsmaatregelen in de keten zijn meer kentallen nodig. Hier is het effect vooraf en achteraf nog lastig te voorspellen en onderbouwen. Ander voorbeeld is het bevorderen van fietsgebruik via mobiliteitsmanagement, het bijdragen aan de ontwikkeling van (snel)fietsnetwerken en het faciliteren/coördineren/uitvoeren van beleidsprogramma's samen met decentrale overheden op het gebied van de fiets als onderdeel van het integrale mobiliteitsbeleid.

Op dit moment bekijken we in goed overleg binnen het ministerie en met andere stakeholders hoe we deze bijdrage verder gaan ontwikkelen. Dit jaar zal daarover meer duidelijkheid ontstaan.'