

Nieuwe rolverdeling: Uitvoerende taken Wegbeheerder-Markt

Giovanni Huisken & Wim Broeders, MAPtm



woensdag 31 oktober 2012



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



Primaire processen 1

Ontwikkelen beleid

Aanbieden voorzieningen

Openbaar vervoer

Belastingen opleggen

Reinigingsdiensten

Uitkeringen verstrekken

Verkeer

Subsidies verstrekken

Vergunning verstrekken

Handhaven

Verkeer

Wegbeheerder = verantwoordelijk voor verkeer

Huidig beeld bij overheden: minder budget, maar wel de (toenemende) ambitie om negatieve effecten van verkeer aan te pakken

Hoe uit deze impasse te geraken?

Verkeersmanagement

Verkeersmanagement van wegen – VC's bij Rijkswaterstaat



Velsen

Wolfheze



Utrecht



Rhoon

Geldrop



Primaire processen 2

Ontwikkelen beleid

Openbaar vervoer

Reinigingsdiensten

Verkeer

Vergunning verstrekken

Aanbieden voorzieningen

Belastingen opleggen

Uitkeringen verstrekken

Subsidies verstrekken

Handhaven

Uitbesteden

Analogie aan OV: besteed de operationele tak van verkeersmanagement uit aan een SP, blijf als overheid zelf verantwoordelijk voor kaders

Voordelen uitbesteden

- Lokale en regionale overheden kunnen direct profiteren van de kennis en ervaring van de serviceprovider
- De schaalgrootte bij de serviceprovider neemt toe, daardoor nemen de kosten van de gemeente of provincie af
- Belangrijke belemmeringen bij GGB-projecten vallen weg, doordat alle partijen op gelijkwaardig niveau deelnemen
- SP kunnen o.b.v. concrete afspraken worden afgerekend, waarmee tot betere benutting van infra wordt gekomen

Bedreigingen

- Overheden zijn huiverig om verkeersmanagement aan marktpartijen uit te besteden, want zij zien dit als een kerntaak van de overheid
- Dit te meer, omdat de politiek zaken als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving hoog op de prioriteitenlijst heeft staan

Verantwoording blijft

- Echter, dit hoeft geen belemmering te vormen, indien de overheden de randvoorwaarden aangeven, waarbinnen de SP mag handelen. De overheden behouden hun verantwoording
- Dit vraagt wel om het uit handen durven geven / delegeren van de operationele verkeersmanagementtaak. Om dit te laten slagen, hebben overheden wellicht aanvullende competenties nodig

Verkeersmngt 2.0

Uitvoering verkeersmanagement door een SP kan o.b.v. een Service Level Agreement. De lokale of regionale overheid stelt eisen aan:

- Doorstroming verkeer
- Verkeersveiligheid
- Leefomgeving

De SP krijgt betaald naar de mate waarin hij het beleid gestalte weet te geven, analoog aan bv. OV of de gezondheidszorg

Voorbeeld Den Haag



woensdag 31 oktober 2012



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer



Voorbeeld Den Haag

Wat behelst het uitbestede verkeersmanagement in Den Haag?

- Om doorstroming en bereikbaarheid van de gemeente te bevorderen, heeft Den Haag geïnvesteerd in 75 StadsDRIPs op belangrijke routes
- Ontwerp, implementatie, functioneel beheer en dagelijkse operationele bediening is uitbesteed aan particuliere SP
- Dit betreft ook de ontwikkeling van scenario's (nu > 100!)

Voorbeeld Den Haag

Aanvullend:

- Functionele wijzigingen d.m.v. softwareontwikkeling van het platform
- Analyse van de ingezette regelscenario's en eventuele aanpassing
- Bediening vanuit de eigen verkeerscentrale van de SP (vooralsnog op weekdays van 06:00 – 20:00 uur) en op aanvraag in de avond / weekend / nacht

woensdag 31 oktober 2012

Innovatieve aanpak

- De SP is verantwoordelijk voor de gehele keten, incl. bedien- software en scenariomanager
- Dit vindt plaats in een WEB-based operator omgeving, hierdoor ontstaat een optimale flexibiliteit voor de operator, waarbij er eenvoudig uit te breiden en te verplaatsen is
- De scenario-manager kiest, op basis van de on-line NDW datafeed, automatisch het meest effectieve scenario

Service Level Agreement

- De SLA is bij voorkeur afgesloten op basis van prestatie -> verkeersafwikkeling
- *Issues*: wat is de referentie en hoe meten we het effect van de maatregelen?
- Het huidig voorstel op basis van beschikbaarheid en "snelheid" van handelen

Mandaat

- Wegbeheerders blijven verantwoordelijkheid houden, welk mandaat krijgt de SP voor uitvoering van operationele taken?
- In geval van incidenten moet snel gehandeld worden; incidenten kenmerken zich door afwijkend gedrag van standaard scenario's
- Case Den Haag: indien afgeweken moet worden van de vooraf gespecificeerde scenario's dient eerst ruggespraak met de gemeente plaats te vinden

Lessons learnt 1

DRIPs Den Haag:

- Aansturing DRIPs op stedelijk netwerk met veel keuzes en alternatieven is fundamenteel anders dan op HWN
- Het vertrouwen tussen marktpartij en overheid moet opgebouwd worden in deze onbekende materie
- Opstellen en inregelen van procedures met aangrenzende verkeerscentrales (Rhoon, Regiodesk, Prov. ZH) kost tijd
- Bij evenementen snel schakelen met regio-partners door tijdelijke verplaatsing van operator desk

Lessons learnt 2

DRIPs Den Haag:

- De gemeente richt zich op beleidsmatige en strategische zaken, de SP neemt zorg van de implementatie en exploitatie uit handen
- Het betreft geen project, maar een service (met een concessie)
- Langdurige "concessie" maakt plannen voor de SP een stuk gemakkelijker en drukt hiermee de kosten aanzienlijk

Lessons learnt 3

Andere sectoren:

- Goedkoper is niet altijd beter, dus voldoende aandacht houden voor kwaliteit
- Vanaf de start duidelijkheid creëren m.b.t. over te nemen personeel, ook richting het personeel en dit niet alleen via de tenderdocumenten naar buiten brengen
- Bedreiging van verdwijnen formatieplaatsen bij de overheid omdraaien in nieuwe kansen intern-meer op strategisch niveau werken, extern-kennis inbrengen bij SP

Afstemming actoren

- Relatie SP en wegbeheerder blijft belangrijk, regelmatige afstemming
- Duidelijke afspraken nodig over investeringen en afschrijving van materieel
- Optie openhouden voor evt. ingrijpen bij falen

