



RWS INFORMATIE

Handboek Verkeerscentrales

Wegverkeersmanagement

Datum 2 april 2021
Versie 4.0
Release 4.0.4
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	RWS-VWM-WVM
Informatie	S. Boom
Telefoon	+31 6 31 790901
E-mail	Sebastiaan.Boom@rws.nl
Auteurs	ir. J.W. Reijtenbagh / ing. J. Bron
Datum	5 december 2019
Versie	4.0
Release	4.0.4
Status	Definitief

Versiebeheer

4.0.0	05-12-2019	Vastgesteld in vakberaad
4.0.1	07-04-2020	Incidentele wijzigingen verwerkt
4.0.2	13-11-2020	Tekstuele aanpassingen
4.0.3	15-02-2021	OVK wordt AVM, aanpassing kerntaken AVM
4.0.4	02-04-2021	Onderdeel Assetmanagent Toegevoegd

Inhoud

1 Inleiding	6
1.1 Algemeen	6
1.2 Doel en doelgroep	6
1.3 Leeswijzer	6
1.4 Vorige versie	7
2 Wegverkeersmanagement	8
2.1 Dienstverlening	8
2.2 Organisatie	9
2.2.1 Regionale verkeerscentrales	9
2.2.2 Operationeel verkeer	10
2.2.3 Operationele Taken Wegverkeersmanagement (OTW)	10
2.2.4 Operationele Ontwikkeling Wegverkeersmanagement (OOW)	10
3 Instrumentarium	11
4 Projecten	12
5 Verkeerscentrale	14
5.1 Verkeersgeleiding	14
5.2 Adviseurs Verkeersmanagement	14
5.3 Adviseurs Verkeerscentrale	15
5.3.1 Key-users	16
5.3.2 Resource manager	16
5.3.3 Transitie manager	17
5.3.4 Asset manager	18

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Binnen Rijkswaterstaat (RWS) is de dienst Verkeer- en Watermanagement (VWM) verantwoordelijk voor het Verkeer- en Watermanagement-proces (VWM-proces).

Het VWM-proces omvat alle activiteiten binnen RWS die nodig zijn voor het volgen en beïnvloeden van het dagelijks gebruik van onze netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem).

Binnen VWM is de directie Wegverkeersmanagement (WVM) verantwoordelijk voor

“het vlot en veilig geleiden van het verkeer op het hoofdwegennet en betrouwbare en bruikbare informatie voor de weggebruiker”

Voor het borgen van een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer wordt door de directie Wegverkeersmanagement (WVM) en de regionale verkeerscentrales (RVMC) in het bijzonder gebruik gemaakt van een veelheid aan zeer uiteenlopende instrumenten in en langs de weg, in tunnels en bruggen en in verkeerscentrales.

Met enige regelmaat vinden hierin veranderingen in plaats in het kader van:

- Aanleg nieuwe of renovatie bestaande objecten en wegen;
- Onderhoud aan bestaande systemen en werkplekken;
- Vervanging bestaande systemen en werkplekken;
- Aanpassing bestaande processen en procedures.

1.2 Doel en doelgroep

Het belangrijkste doel van het Handboek VC's is het verstrekken van informatie die benodigd is om implementatie van veranderingen op een gecontroleerde wijze plaats te laten vinden. Dit met minimale hinder voor doorstroming verkeersveiligheid. Op grond van deze doelstelling vormen de omgevings-, contract- en technisch manager van de betrokken projectorganisatie de belangrijkste doelgroepen.

Een tweede doelstelling van het Handboek VC's is het informeren van de stakeholders van de VC's zodat deze zich een beter beeld kunnen vormen van de VC's (organisatie, werkwijze, taken, betekenis, meerwaarde, etc.).

1.3 Leeswijzer

Dit handboek is opgesplitst naar de diverse disciplines binnen de verkeerscentrales:

- Transitie management;
- Resources management;
- Medewerkers VG;
- Adviseurs Verkeersmanagement;
- Key users;
- Assetmanagement i.o.

De werkprocessen van de disciplines zijn nader uitgewerkt in een separate procesbeschrijving per discipline.

1.4 Vorige versie

Voorgaande versie van dit handboek is handboek 3.0 incl. addendum. Een van de significante wijzigingen is het schrappen van diverse bijlages. Veel van de bijlages zijn niet meer van toepassing of zijn verwerkt in andere stukken al dan niet beheerd door Transitie management WVM.

Hieronder staan de wijzigingen t.o.v. de vorige versie:

- Bijlage A – TM_Protocol_ingebruikname_V4XX
- Bijlage B – TM_Transite_Intake_v4XX
- Bijlage C - vervallen
- Bijlage D1 – vervallen
- Bijlage D2 – TM_Transitie_Formulier_v4XX(was TM Transitieplan 2016 0530)
- Bijlage D3 - vervallen
- Bijlage E - TM_Overzicht_Klanteisen_VWM_(GRIP_format)_v4XX(DELTA-formulier versie dd. 23-03-2015)
- Bijlage F - vervallen
- Bijlage G - vervallen
- Bijlage H - vervallen
- Bijlage I - vervallen
- Bijlage J - vervallen
- Bijlage K – TM_Slots_transitiemomenten_V4XX
- Bijlage L - vervallen
- Bijlage N - vervallen
- Bijlage O - vervallen
- Bijlage P – TM_Afmeldformulier_V4XX
- Bijlage Q - Vervallen
- Bijlage R1 - Vervallen
- Bijlage R2 - Vervallen
- Bijlage R3 – Vervallen
- Bijlage S – Vervallen

2 Wegverkeersmanagement

2.1 Dienstverlening

Rijkswaterstaat heeft meer dan 3000 km (snel-)weg in beheer waarover jaarlijks meer dan 65 miljard voertuigkilometers worden afgelegd. De directie WVM draagt zorg voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet.

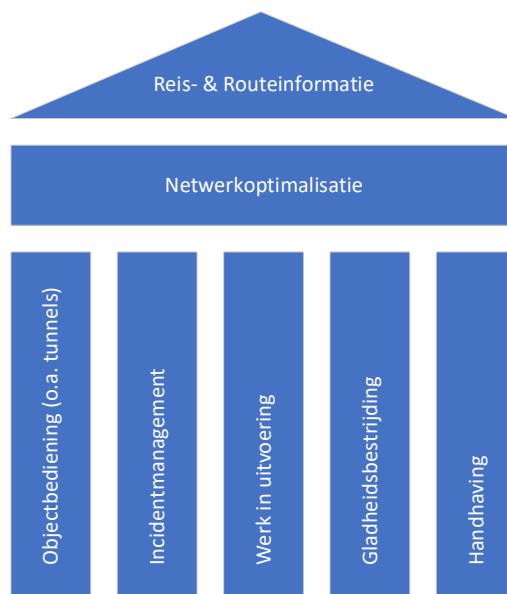
Dit vertaalt zich naar de volgende doelen:

1. Efficiënte begeleiding van de doorstroming
2. Afhandeling van incidenten
3. Beperken van de filedruk

Met het dienstverleningsmodel Wegverkeersmanagement als basis levert de directie WVM de volgende netwerkdiensten aan de (weg)gebruiker en de omgeving:

1. Objectbediening: Bedienen van objecten (tunnels, bruggen en wisselbanen)
2. Incidentmanagement: Het zo snel als mogelijk afhandelen van incidenten
3. Werk in Uitvoering: Faciliteren van wegwerkzaamheden, zoals het afsluiten en vrijgeven van rijstroken
4. Gladheidsbestrijding: Bestrijden van gladheid op de weg, veroorzaakt door ijs en sneeuw
5. Handhaving: Handhavend optreden bij o.a. 'vluchtstrook parkeren' en 'roodkruisnegatie'
6. Netwerkoptimalisatie: Het verkeer continu optimaal verdelen over het wegennetwerk
7. Reis- en routeinformatie: Informatie verstrekken als reis- en routeinformatie voor de weggebruiker, zoals restduur van incidenten

Onderstaand figuur toont de onderlinge relaties tussen de netwerkdiensten.



Figuur 1: Netwerkdiensten Wegverkeersmanagement (WVM)

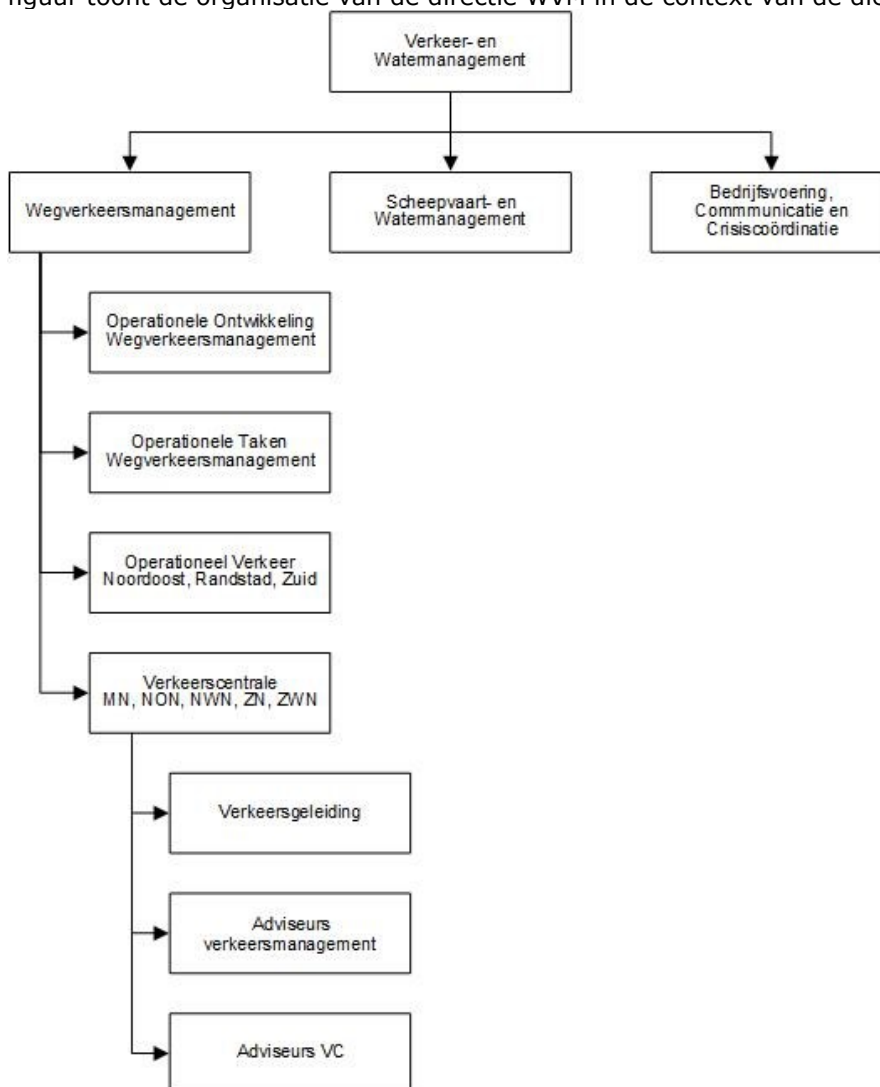
De netwerkdiensten Objectbediening, Incidentmanagement, Werk in Uitvoering (WIU), Gladheidsbestrijding en Handhaving zijn gericht op het veilig beschikbaar stellen en houden van de weginfrastructuur en het voorkomen en afwikkelen van verstoringen op het netwerk, zoals incidenten, wegwerkzaamheden en weersomstandigheden.

Netwerkoptimalisatie is te beschouwen als de coördinatie over deze diensten heen. Deze dienst beslist op basis van een beeld van de actuele of voorspelde situatie of – en zo ja, welke – interventies vanuit welke netwerkdiensten nodig zijn om de veiligheid en doorstroming op niveau te houden.

Reis- en Routeinformatie vult de communicatie in met weggebruikers, andere wegbeheerders en serviceproviders. Reis- en routeinformatie is in die zin de kop op de overige netwerkdiensten.

2.2 Organisatie

Het operationeel wegverkeersmanagement wordt verricht vanuit de verkeerscentrales in het land en met wegininspecteurs op de weg. De werkwijze die daarbij gevolgd wordt, is vastgelegd in protocollen en werkinstructies. Onderstaande figuur toont de organisatie van de directie WVM in de context van de dienst VWM.



Figuur 2: Organogram Wegverkeersmanagement (WVM)

2.2.1 Regionale verkeerscentrales

De regionale verkeerscentrales houden toezicht op de veiligheid en doorstroming van het verkeer en leiden dit in goede banen, zodat de weggebruiker veilig op zijn/haar bestemming komt. Zowel onder normale omstandigheden als bijzondere omstandigheden zoals wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten. Het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) verzorgt het landelijk verkeersmanagement en het verstrekken van reis- en routeinformatie.

Er zijn vijf regionale verkeerscentrales, te weten (op alfabetische volgorde):

- VCMN - Verkeerscentrale Midden-Nederland te Utrecht
- VCNON - Verkeerscentrale Noord- en Oost-Nederland te Wolfheze
- VCNWN - Verkeerscentrale Noordwest-Nederland te Velsen-Zuid
- VCZWN - Verkeerscentrale Zuidwest-Nederland te Rhoon
- VCZN - Verkeerscentrale Zuid-Nederland te Helmond

De VCNL is gevestigd op dezelfde locatie als Verkeerscentrale Midden-Nederland te Utrecht.

Binnen de regionale verkeerscentrales worden de volgende disciplines onderkend.

- Verkeersgeleiding
- Adviseurs verkeersmanagement
- Adviseurs Verkeerscentrale

2.2.2

Operationeel Verkeer

De wegininspecteurs (WIS) van de afdeling Operationeel Verkeer dragen bij aan een maximale beschikbaarheid van het hoofdwegenet middels de volgende kerntaken:

- Afhandelen van incidenten
- Uitvoeren van verkeerstops
- Uitvoeren van scenario's voor evenementen
- Schouwen t.b.v. staat/veiligheid areaal in de regio
- Waarnemen en vastleggen van schades
- Toets op vergunningen in de regio
- Werk-in-uitvoering, controle op verkeersmaatregelen op de weg e.d.

Er zijn drie afdelingen operationeel verkeer, te weten (op alfabetische volgorde):

- Noordoost
- Randstad
- Zuid

2.2.3

Operationele Taken Wegverkeersmanagement (OTW)

De afdeling Operationele Taken Wegverkeersmanagement (OTW) onderhoudt de beschrijving van de uniforme primaire processen en bijbehorende procedures en verzorgt de landelijke meerjarenplanning van opleiding, training en oefening (OTO) van wegverkeersleiders. In aanvulling op de regionale verkeerscentrales verzorgt de afdeling OTW de uitvoering van landelijk operationeel verkeersmanagement en verkeerskundig beheer en de levering van actuele verkeersgegevens (via NDW).

2.2.4 Operationele Ontwikkeling Wegverkeersmanagement (OOW)

De afdeling Operationele Ontwikkeling Wegverkeersmanagement (OOW) werkt dagelijks aan het verbeteren van de werkprocessen van verkeersmanagement. De afdeling houdt zich bezig met innovaties, is verantwoordelijk voor kennismanagement en ondersteunt de proceseigenaar op tactisch niveau.

3 Instrumentarium

Voor de uitvoering van operationeel verkeermanagement maakt de directie WVM gebruik van diverse systemen waarmee wordt voorzien in de informatiebehoefte en bedienfunctionaliteit ten behoeve van de afzonderlijke netwerkdiensten.

Deze systemen zijn onder te verdelen in de volgende systeemketens:

- Dynamisch verkeersmanagement (DVM) t.b.v. netwerkoptimalisatie, incidentmanagement, werk in uitvoering en reis- en routeinformatie.
- Objectbediening t.b.v. bediening van tunnels, bruggen, wisselbanen, spitsstroken.
- Procesondersteuning t.b.v. de operatie in verkeerscentrales, bijv. logging.

Deze ketens zijn op hoofdlijnen opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- 'wegkant' systemen
De systemen en installaties in de objecten en langs de wegen waaronder signaalgevers, rotatiepanelen, drip's, tdi's, camera's, slagbomen, verkeerslichten, calamiteitendoorsteken, omroep, intercom, etc.
- 'centrale' systemen
De IV en 3B systemen in verkeerscentrales, objecten en tegenwoordig ook datacenters voor de bediening, bewaking en besturing van de 'wegkant' systemen.
- De communicatievoorzieningen tussen 'wegkant' en 'centrale' systemen.

Naast deze systeemketens maakt WVM gebruik van de standaard voorzieningen voor telefonie en kantoorautomatisering (Outlook, Office en internet).

Voor de bediening van het instrumentarium wordt gebruik gemaakt van de werkplekken in de verkeerscentrales en objecten. Per netwerkdienst zijn de benodigde informatievoorziening en bedienfunctionaliteit voor de uitvoering van de werkzaamheden als aparte taken beschikbaar op deze werkplekken.

De werkplekken bieden standaard bedieningshulpmiddelen en koppelvlakken voor de integratie van de afzonderlijke taken in de werkplekken. Daarbij wordt per taak uitgegaan van de volgende informatievoorziening en bedienfunctionaliteit:

- Presentatie en bediening van bedienapplicaties
- Presentatie van videobeelden
- Bediening van camera's
- Communicatie met weggebruikers
- Signalering van alarmen
- Instellen calamiteitenbedrijf
- Noodstop
- Noodbediening

Naast de desk en de bedieningshulpmiddelen worden de hulpmiddelen voor het schakelen van taken naar de werkplekken en voor het koppelen van de bedieningshulpmiddelen aan de systeemketens tot de werkplekken gerekend.

4 Projecten

Werkzaamheden die impact hebben op operationeel wegverkeersmanagement worden doorgaans uitgevoerd in het kader van Aanleg en Onderhoud (GPO/PPO), Informatievoorziening (CIV) en gebouwbeheer (CD).

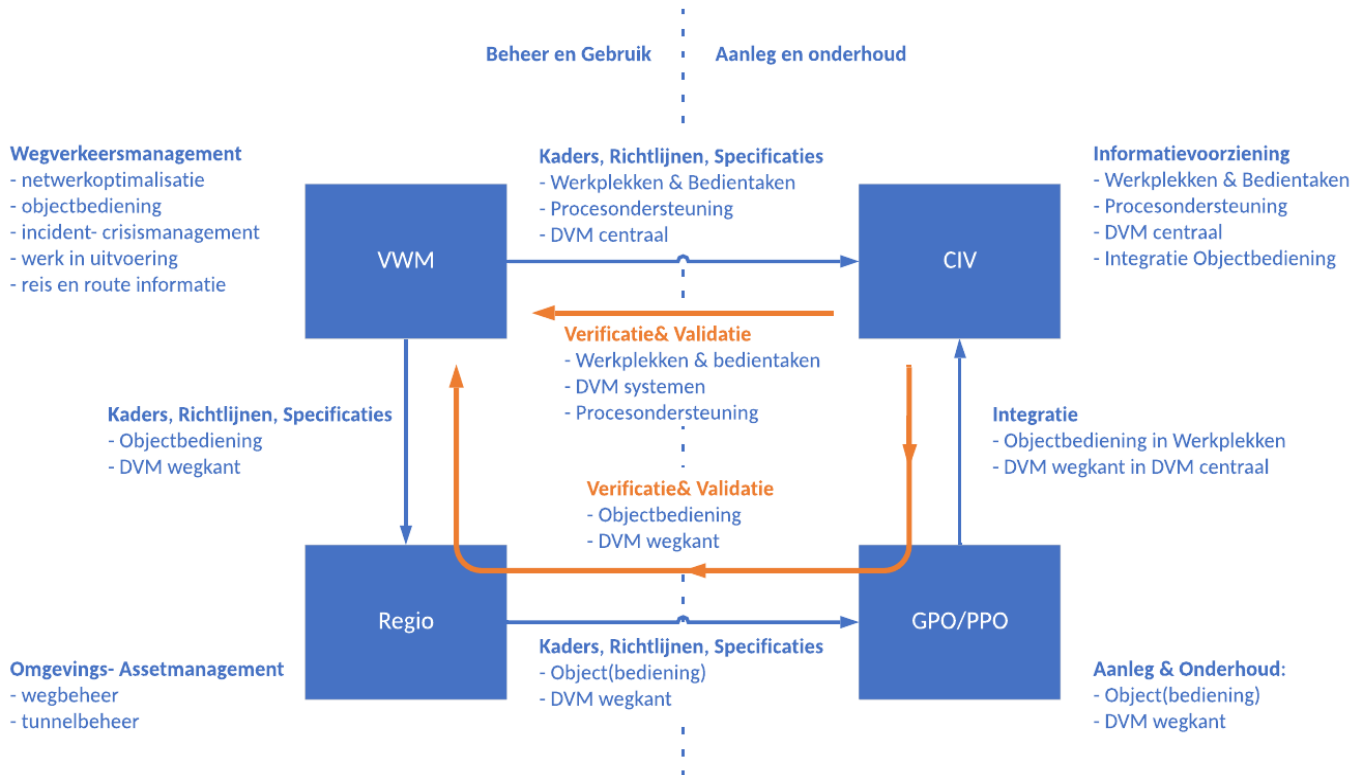
De beheerder (Regio) is opdrachtgever voor aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande objecten, wegen en bijbehorende systemen. De beheerder stelt daarbij de doelen en geeft aan welke kaders en richtlijnen dienen te worden gehanteerd.

VWM werkt de kaders en richtlijnen uit in processen en procedures. Ter ondersteuning van deze processen en procedures stelt VWM de specificaties op met betrekking tot de daarvoor benodigde informatievoorziening en bedienfunctionaliteit.

GPO en PPO verzorgen de bouw van nieuwe en het onderhoud aan bestaande infrastructuur en de bijbehorende systemen en installaties in de objecten en langs de weg. Dit is inclusief integratie van de bediening van objecten in de werkplekken en integratie van de systemen langs de weg in de centrale 'IV' systemen.

CIV verzorgt de bouw van nieuwe en het onderhoud aan bestaande voorzieningen voor een effectieve en efficiënte uitvoering van wegverkeersmanagement. Het betreft de centrale 'IV' en proces ondersteunende systemen en de werkplekken inclusief de koppelvlakken voor integratie van de bediening van objecten en centrale systemen.

Onderstaande figuur toont de samenwerking tussen de partijen.



Figuur 3: Samenwerking VWM, Regio, GPO, PPO en CIV

Daarnaast verzorgt CD het onderhoud aan de verkeerscentrales. Het betreft de facilitaire voorzieningen voor zowel de bedienruimte als de technische ruimtes. Voor de wegverkeersleiders gaat het voornamelijk om klimaat en verlichting. Voor de technische ruimte betreft het systeemkasten met bijbehorende voeding, no-break, noodstroom, branddetectie en blussing, toegangscontrole en vaste bekabeling. Daarbij worden de voorzieningen (CD) afgestemd op het instrumentarium (CIV).

Na de bouw van nieuwe infrastructuur (wegen en objecten) met bijbehorend instrumentarium worden deze na acceptatie door de beheerder en gebruiker overgedragen aan PPO en CIV voor onderhoud. Onderhoud zorgt ervoor dat de nieuwe infrastructuur met bijbehorend instrumentarium beschikbaar zijn en blijven aansluiten bij de (veranderende) eisen van gebruikers en beheerders.

Onder onderhoud wordt verstaan:

- Adaptief onderhoud - aanpassen vanwege externe ontwikkelingen;
- Perfectief onderhoud - verbeteren van prestaties of kwaliteit;
- Additief onderhoud – aanpassen vanwege nieuwe of veranderde eisen;
- Preventief onderhoud - Het op systematische wijze onderhouden van installaties gericht op het voorkomen van storingen in de opvolgende onderhoudsperiode.

Naast onderhoud zijn PPO en CIV verantwoordelijk voor de instandhouding van de infrastructuur en het instrumentarium. Bijvoorbeeld middels reparatie of vervanging waardoor weer wordt voldaan aan de eisen van de beheerder en de gebruiker.

Onder instandhouding wordt verstaan:

- Correctief onderhoud – herstel van geconstateerde storingen (reactief)
- Preventief onderhoud - voorkoming van storingen (proactief)

De beheerder (regio's en VWM) maakt afspraken met onderhoud (CIV en PPO) over de serviceniveaus voor de dienstverlening met betrekking tot instandhouding. CIV en PPO zijn verantwoordelijk voor het plannen en uitvoeren van het onderhoud zodat het areaal blijft functioneren conform de gestelde kaders, richtlijnen en eisen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de rolverdeling m.b.t. beheer, aanleg en onderhoud van het instrumentarium voor operationeel verkeersmanagement.

	Beheer	Aanleg	Onderhoud
Werkplekken	VWM	CIV	CIV
Procesondersteuning	VWM	CIV	CIV
DVM centraal¹	VWM	CIV	CIV
DVM wegkant	Regio	GPO	CIV (ODW)
Objecten	Regio	GPO	PPO
DBFM (object en wegkant)	Regio	GPO	PPO (DBFM)
Wegen	Regio	GPO	PPO

Tabel 1: Rolverdeling Beheer, Aanleg en Onderhoud t.b.v. operationeel verkeersmanagement(o.b.v. 16-0802 samenwerken aan instrumentarium voor verkeersmanagement (jip en janneke)_eindversie.pdf)

Naast de werkzaamheden door GPO, PPO en CIV kunnen ook projecten van derden impact hebben op de uitvoering van operationeel verkeersmanagement. Te denken valt aan projecten van provincies, gemeenten, nutsbedrijven en vervoersbedrijven.

¹ Binnen VCNL zijn ook applicaties in gebruik die niet in onderhoud zijn bij de CIV.

5 Verkeerscentrale

Binnen de dienst Verkeer en Water Management (VWM) is de directie Wegverkeersmanagement (WVM) verantwoordelijk voor

“het vlot en veilig geleiden van het verkeer op het hoofdwegennet en het leveren van betrouwbare en bruikbare informatie voor de weggebruiker”.

De regionale verkeerscentrales houden toezicht op de veiligheid en doorstroming van het verkeer en leiden dit in goede banen, zodat de weggebruiker veilig op zijn/haar bestemming komt. Zowel onder normale omstandigheden als bijzondere omstandigheden zoals wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten.

Binnen de regionale verkeerscentrales worden de volgende disciplines onderkend.

- Verkeersgeleiding
- Adviseurs Verkeersmanagement
- Adviseurs Verkeerscentrale

5.1 Verkeersgeleiding

Binnen de regionale verkeerscentrales is verkeersgeleiding verantwoordelijk voor de uitvoering van operationeel verkeersmanagement. De uitvoering is ingericht op basis van de zeven netwerkdiensten met bijbehorende (werk)processen:

- Regionaal operationeel verkeersmanagement
- Hulp bij incidenten
- Faciliteren van wegwerkzaamheden
- Bedienen van objecten
- Inzetten van regelscenario's
- Gladheidsbestrijding

Voor de taakuitvoering voor deze verschillende netwerkdiensten wordt gebruik gemaakt van (verschillende) werkplekken in de verkeerscentrales en objecten.

Naast de uitvoering van de taken voor operationeel verkeersmanagement bepaalt verkeersgeleiding de maakbaarheid van nieuwe aanleg- en onderhoudsprojecten. Als sprake is van uitbreiding van het areaal wordt bekeken of kan worden volstaan met het aantal werkplekken dat beschikbaar is voor de taakuitvoering. Ook wordt bekeken of extra capaciteit noodzakelijk is voor de bediening van het extra areaal of voor ondersteuning van de wegwerkzaamheden tijdens de looptijd van het project.

5.2 Adviseurs Verkeersmanagement

Iedere verkeerscentrale heeft een team Adviseurs Verkeersmanagement (AVM). De doelstelling van AVM is het voorbereiden van de operatie (verkeersgeleiding) op verkeerskundig vlak, het minimaliseren van de impact van bedreigingen op het netwerk (zoals incidenten, evenementen, WIU, etc.) en het voorbereiden en configureren van de verkeerskundige systemen in de verkeerscentrales. Hiervoor levert AVM verkeerskundige kennis in combinatie met een grote component omgevingsmanagement.

Daarnaast levert AVM verkeerskundige kennis voor innovatieprojecten van VWM die tot doel hebben de verkeersgeleiding en het werk van AVM te verbeteren.

Naast de rol die AVM heeft in de regionale samenwerking en innovatieprojecten, kan het werk opgedeeld worden in de volgende kernactiviteiten:

- Opstellen, implementeren en evalueren van regelscenario's en procedures.
- Bepalen van en toetsen aan functionele eisen voor DVM en projecten.
- Verkeerskundig configuratiebeheer DVM.
- Rapporteren over gerealiseerde en verwachte doorstroming.
- Bepalen van de verwachte hinder t.b.v. opstellen van scenario's.
- De operationele afstemming van WIU-scenario's met omleidingsroutes.
- Toetsen (tussen)producten projecten op operationeel verkeerskundig gerelateerde aspecten.
- Uitvoeren van periodieke verkeerskundige monitoring DVM-areaal
- Medewerking verlenen aan testen ten behoeve van projecten (o.a. bij de ISAT)

Binnen projectadviesing is het transitieproces een belangrijke component. AVM levert in het transitieproces een bijdrage om een goede, veilige doorstroming van het verkeer te waarborgen tijdens en na realisatie van een project. AVM adviseert, toetst en stemt af, met een focus op verkeerskundige elementen.

Daarnaast heeft AVM een belangrijke rol in het beoordelen van de ontwerptekeningen voor wijzigingen in het areaal, waarbij voornamelijk de focus ligt op de maatregelen die toegepast worden voor Dynamisch Verkeersmanagement. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het MTM-systeem en de projectering van camera's en DRIP's.

Verder is AVM betrokken bij de beoordeling van plannen, zoals verkeersmanagement-, incidentmanagement- en faseringsplannen. Tevens voert AVM regie op het opstellen, implementeren, uitvoeren en evalueren van regelscenario's voor de afwikkeling van het verkeer tijdens de faseringen voor de uitvoering van wegwerkzaamheden.

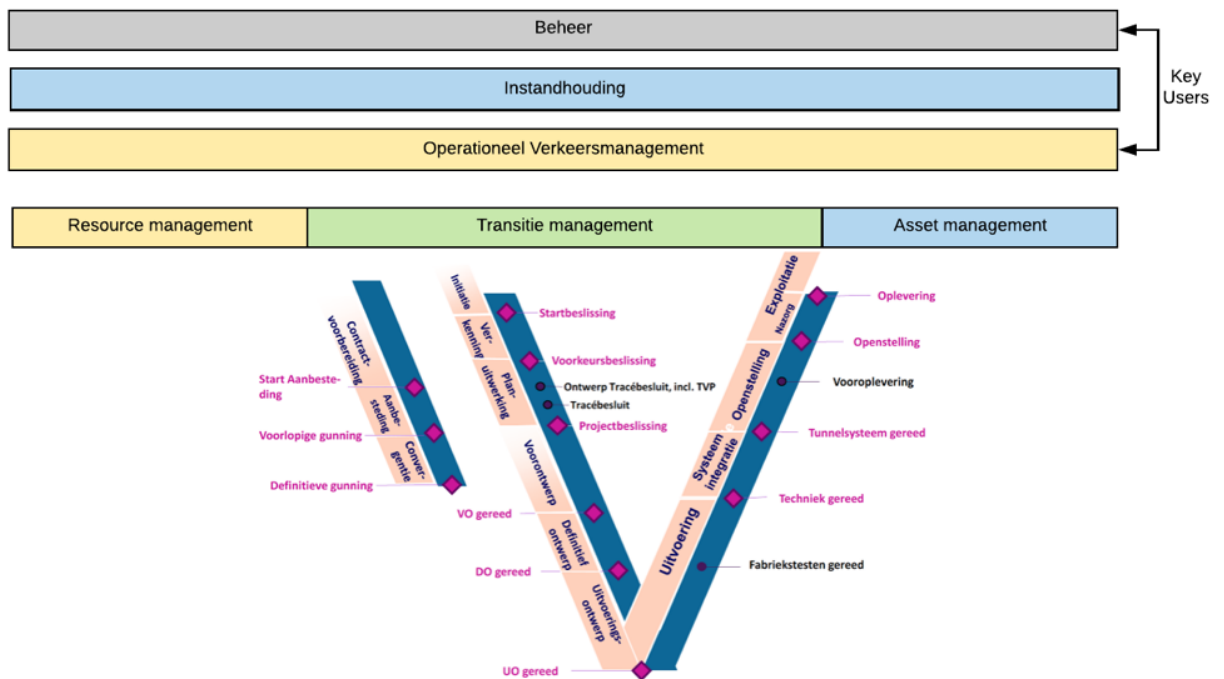
5.3 Adviseurs Verkeerscentrale

Naast de medewerkers van verkeersgeleiding en de Adviseurs Verkeersmanagement zijn in de verkeerscentrales de onderstaande adviseurs werkzaam:

- Key-users
- Resource manager
- Transitie manager
- Asset manager²

De adviseurs zijn de verbindende schakel tussen de projecten en de exploitatie bestaande uit beheer, instandhouding en operationeel verkeersmanagement. Onderstaande figuur toont de samenhang tussen projecten, exploitatie en de adviseurs.

² Binnen WVM dient Assetmanagement nog nader ingevuld te worden.



Figuur 4 :Samenhang tussen projecten, exploitatie en de adviseurs van de verkeerscentrale

5.3.1 Key-users

Per DVM-systeem is een landelijke key-user aangewezen. De key-user ondersteunt de functioneel beheerder van het systeem bij de afhandeling van nieuwe wensen. De key-user onderhoudt daarvoor nauwe contacten met de senior-users in de verschillende verkeerscentrales. De senior-users zijn de verbindende schakel tussen de key-users en de eindgebruikers van de verschillende DVM-systemen. Dit zijn de wegverkeersleiders en de Adviseurs Verkeersmanagement in de verkeerscentrales.

Daarnaast ondersteunen de key-users de functioneel beheerders bij het opstellen van de specificaties voor de nieuwe of gewijzigde functionaliteit. Functioneel beheer geeft opdracht aan applicatiebeheer voor realisatie van de nieuwe of gewijzigde functionaliteit. De key-users ondersteunen de functioneel beheerders bij de verificatie van het ontwerp en de validatie van nieuwe of gewijzigde functionaliteit. Op basis van de resultaten van de validatie besluit de functioneel beheerder of de nieuwe release kan worden vrijgegeven voor installatie in de productieomgeving.

De key-users onderhouden contacten met de afdeling Operationele Taken voor eventuele aanpassingen in de bedrijfsprocessen en opleiding, training en oefening van eindgebruikers in het gebruik van de nieuwe of gewijzigde functionaliteit. Functioneel beheer verzorgt de opleiding, training en oefening van de gebruikers. De key-users leveren via de portefeuille IV en Werkplek input voor de prioritering die plaats vindt in de IV stuurlijn.

Het key-user proces is beschreven in het document "Procesbeschrijving Key-users".

5.3.2 Resourcemanager (Indien aanwezig op betreffende VC)

De resourcemanager is verantwoordelijk voor het monitoren van en het rapporteren over de dienstverlening van de verkeerscentrales met betrekking tot de uitvoering van operationeel verkeersmanagement. De resourcemanager stelt hiervoor de servicecontracten op met betrekking tot de dienstverlening van de verkeerscentrale aan de regionale partners: de regio's, provincies en gemeenten.

In geval van restpunten met beheersmaatregelen bepaalt de resourcemanager in samenwerking met verkeersgeleiding de impact van deze beheersmaatregelen op de werkprocessen en de benodigde capaciteit van wegverkeersleiders. De gevolgen voor de dienstverlening worden door de resourcemanager verwerkt in een nieuwe versie van overeenkomsten met de afzonderlijke partners.

5.3.3 *Transitiemanager*

Transitiemanagement is verantwoordelijk voor het op een gecontroleerde wijze doorvoeren van veranderingen in de werkprocessen en het instrumentarium voor de uitvoering van operationeel verkeersmanagement door de verkeerscentrales.

Met enige regelmaat worden projecten uitgevoerd in het kader van:

- Aanleg van nieuwe en onderhoud aan bestaande objecten en wegen.
- Ontwikkeling van nieuwe en onderhoud aan bestaande systemen voor ondersteuning van de netwerkdiensten en de interne werkprocessen.
- Ontwikkeling van nieuwe en onderhoud aan bestaande werkplekken inclusief de koppelvlakken voor integratie van DVM-systemen en objecten.

De partijen die verantwoordelijk zijn voor de instandhouding (vast onderhoud) van het instrumentarium worden ook aangemerkt als projecten, zoals ODW en TOP.

Binnen de afzonderlijke verkeerscentrales is de transitiemanager het eerste aanspreekpunt voor projecten. Voor een actueel overzicht van de lopende en geplande projecten heeft de transitiemanager contact met de afdeling projectplanning. De regionale transitiemanagers coördineren de inzet van medewerkers van de verkeerscentrale, koppelen de bevindingen terug aan de projecten en bewaken de afhandeling van deze bevindingen.

Voor aanpassingen die generiek zijn voor alle verkeerscentrales wordt per project een landelijke transitiemanager aangesteld die fungeert als aanspreekpunt voor het project. Voorbeelden zijn aanpassingen in de landelijke netwerkinfrastructuur of landelijke systemen die door meerdere verkeerscentrales worden gebruikt zoals SPIN en DYNAC. De landelijke transitiemanager stemt de werkzaamheden van dergelijke aanpassingen af met de regionale transitiemanagers. De landelijke transitiemanager koppelt de bevindingen terug aan het project en bewaakt de afhandeling van deze bevindingen. Als voor een landelijk project aanpassingen in de systeemketens van één van de verkeerscentrales noodzakelijk zijn, verzorgt de regionale transitiemanager de coördinatie van deze 'regionale' aanpassingen.

Het transitieproces is beschreven in bijlage "Procesbeschrijving transitiemanagement".

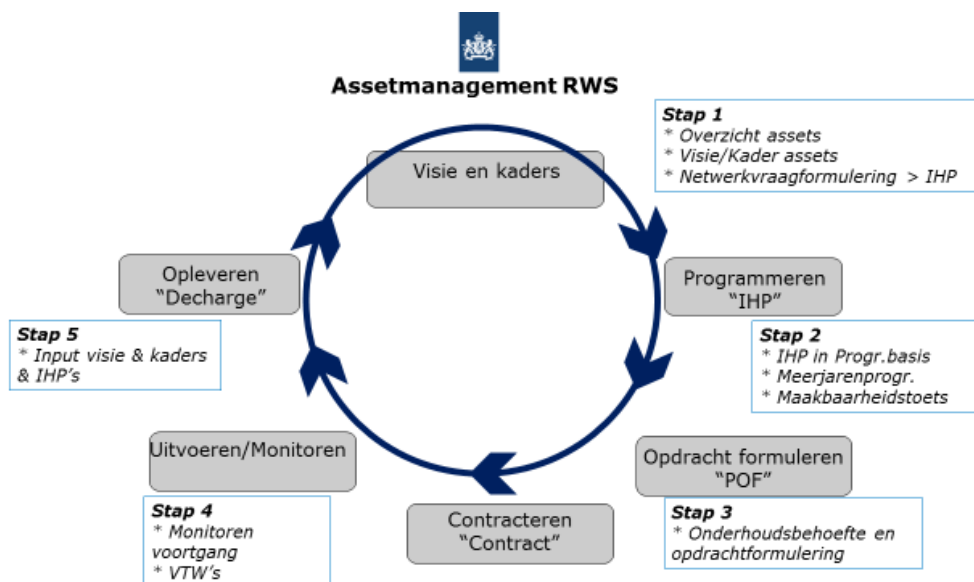
5.3.4 Assetmanager

Assetmanagement is een totaalconcept/werkwijze dat/die moet borgen dat er een optimale balans is tussen prestaties, risico's en kosten van onze netwerken.

Goed assetmanagement is de komende jaren één van de belangrijkste opgaven binnen Rijkswaterstaat. Structurele verbeteringen zullen in het assetmanagement worden doorgevoerd om de instandhouding te borgen en verder aan te scherpen. Door in de toenemende instandhoudingsopgave de juiste keuzes te maken en in lijn hiermee te handelen, zullen onze netwerken optimaal bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Hierbij is nadrukkelijk de verbinding nodig met de werksoorten als Aanleg, Vervanging/Renovatie, Beheer & Onderhoud en VWM.

Rijkswaterstaat doorloopt de vooralsnog leidende PDCA cyclus. Met Assetmanagement 2.0 zou dit nog enigszins kunnen wijzigen.



Figuur 5: Assetmanagement cyclus

Visie & Kaders

Dit betreft het ontwikkelen, vastleggen en bijstellen van een visie.

Strategisch/Tactisch

Netwerkbeheervisie Service Level Agreements (SLA's). Inzicht in assets.

Operationeel

Referentiekader Beheer en Onderhoud (RBO), Object Beheer Regimes (OBR), Inspectiekader,

Kader risico gestuurd Beheer en Onderhoud. Demarcatie van de assets.

Programmering

Strategisch/Tactisch

Meerjarenprogrammering/maakbaarheidstoets

Operationeel

Prestatie gestuurde instandhoudingsplannen (P-IHP's). Risico's weten van de assets.

Opdrachtformulering

Strategisch/Tactisch

Uniforme opdrachtformulering

Operationeel

Inhoudelijke/uniforme 'wat' vraag formulering

Contracteren/uitvoeren/monitoring

Strategisch/Tactisch

Monitoren op voortgang, tijd, geld en risico's

Operationeel

Inhoudelijke beoordeling van VTW's

Opleveren/decharge

Strategisch/Tactisch

Input voor decharge en overdracht beheer

Operationeel

Testen/benoemen restpunten

Rol Regisseur Assetmanagement binnen VWM

Is op strategisch/tactisch niveau.

In de basis verzorgt deze rol de verbinding van het Assetmanagement (AM) van VWM met de regio's, gericht op het coördineren en borgen van huidig en toekomstig beheer van de assets en dienstverlening in opdrachten en projecten.

Rol Assetmanager binnen VWM

Is op operationeel niveau.

De rol van (adviseur) Assetmanager is vooral toegespitst op:

- Het beheren en onderhouden van betrouwbare gegevens.
- Het opstellen van instandhoudingsplannen met behulp van methodische kennis van risicoanalyse technieken
- De opstellen van instandhoudingsplannen en basisprogrammering.