



Bijlage Bereikbaarheid en verkeersmanagement processtappen

VM als partner in projecten

Het team Verkeersmanagement is in projecten een essentiële partner als:

- de genoemde assets binnen de invloedssfeer van een project vallen. Bewust spreken we van de invloedssfeer. Die kan wezenlijk ruimer zijn dan de fysieke projectscoop.
- het project tijdens de realisatie leidt tot veranderde verkeersstromen. Met de verkeerscentrale, verkeersregels scenario's en gewijzigde instelling van verkeerslichten kan VM helpen om de impact van projecten zo veel mogelijk te beperken.

Naast (asset-)beheerder is VM dus kennishouder van:

- Verkeerslichten
- Verkeersstromen, regelscenario's en dynamisch verkeersmanagement
- Actuele en historische verkeersdata
- Verkeerssimulaties
- Contracthouder van de planvorming en realisatie van bewegwijzeringsprojecten van auto's, fietsers en voetgangers.

Vanwege de kennis, rol en verantwoordelijkheid is het voor jullie raadzaam om VM in projecten te zien als de rechterhand met kennis, meedenken beheerder en collegiale verkeerspartner richting het bestuur. Deze rol moet niet verward worden met de rol van een opdrachtnemer of adviesbureau die (deel-)producten, zoals simulaties, berekeningen en analyses, aanlevert. VM zet haar kennis collegiaal in vanuit haar rol en verantwoordelijkheid. VM zal de opdrachtgever/initiatiefnemer helpen om de kaders voor de te leveren verkeersgerelateerde advies-/ingenieursdiensten te bepalen en de producten te beoordelen. Ook kan VM helpen de inhoud te vertalen naar het bestuur.

Project-processtappen samen met VM

Hieronder volgen de belangrijkste project-processtappen in de samenwerking met Verkeersmanagement e.e.a. in lijn met het handboek Openbare Ruimte (HOR), de samenwerkingsafspraken DSO- DSB-DPZ, reglementen Stedelijk Bereikbaarheids Overleg (SBO) en Vooroverleg over verkeerszaken (VOV).

Initiatiefase

1. Betrek VM zo vroeg mogelijk, bijvoorbeeld door samen de varianten te bepalen en de (kwalitatieve) afweging tussen varianten samen te doen. Zo zijn eventuele (juridische) risico's vanuit verkeerslichten tijdig in beeld en wordt de basis gelegd voor een oplossing die het beste past bij het hogere doel

Ontwerpstadium

2. Benut de verkeerskennis van VM om een zo goed mogelijk ontwerp te maken
3. Doe dat samen met VM, bij voorkeur in een projectgroep en betrek VM zo vroeg mogelijk
4. Laat in het VO-stadium VM een technisch ontwerp van de verkeersinstallaties (VRI-ontwerp) maken
5. Laat in het VO-stadium VM een raming afgeven voor de kosten die verband houden met de (aanpassing of vervanging) verkeerssystemen
6. Doe de voorgaande stappen voor behandeling in VOV/ACOR
7. Kom tot overeenstemming over de kostenverdeling
8. Voor- en definitief ontwerpen en bestuurlijke stukken moeten voor akkoord (beheerparaaf) aan VM voorgelegd worden, breng ze samen tot stand.

Contractfase

9. Maak samen met VM een integraal contract
10. Maak samen procesafspraken (o.a. stop- en bijwoonpunten) zodat de uitvoering en de samenwerking vlot verlopen

Uitvoering

11. VM houdt gedelegeerd toezicht op de realisatie van verkeerssystemen
12. VM adviseert gevraagd en ongevraagd de directievoerders op aspecten rond de verkeerssystemen
13. VM is genodigde bij de bouwvergadering
14. Van afwijking van het ontwerp of de planning kan alleen sprake zijn na akkoord van VM. Getoetst moet worden of e.e.a. impact heeft op het ontwerp en/of het realiseren van de verkeerssystemen
15. VM bepaalt op de verkeerssystemen in werking gaan

Globale doorlooptijden

Als verkeerslichten in projecten aangepast of vervangen moeten worden, heeft VM als assesteigenaar een deelproject te doen. Dat moet in samenhang gebeuren met het integrale project. Transparantie in wat daar aan de zijde van VM voor nodig is, is dan een vereiste om verwachtingen en bedoelingen op elkaar aan te sluiten. Afhankelijk van de omvang, complexiteit en door derden in te vullen projectstappen (afhankelijkheden) dient rekening gehouden te worden met de volgende indicatieve doorlooptijden.

Projectfase		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	Afhankelijkheid				
VO	VRI-ontwerp		2 a 3 wkn																														Tekencapaciteit extern			
	VRI-raming VO			2 wkn																																
	Bewegwijzeringsplan	4-6 maanden																																		
DO	Functionele specificaties regelprogramma					2 wkn																														
	Definitief ontwerp					2 wkn																														
	Programmeren regelprogramma						6 a 8 wkn																													
	Compilieren en laden regelprogramma																				4 a 12 wkn														Leverancier	
Uitvoering	Technische realisatie																																			
	Realisatie bewegwijzering																																			Project

De initiatiefnemer heeft de doorlooptijden mede zelf in de hand. Hoe eerder VM bekend is met het project en afspraken gemaakt zijn over de door VM te organiseren projectstappen hoe betrouwbaarder de planning. VM is dan in staat om vroegtijdig te anticiperen op het project en de werkzaamheden in de capaciteitsplanning op te nemen. Ook kan capaciteit gepland worden bij derden (bijv. de leverancier van de verkeerslichten). Als VM niet heeft kunnen anticiperen, zal het project in de tijd na de andere aangegane verplichtingen aansluiten. Dat betekent een latere start van het hierboven geschetste projectproces.

Tot slot illustreren de doorlooptijden de noodzaak om een gezamenlijk gedragen ruimtelijk ontwerp te hebben. Anders komt de gereserveerde start en doorlooptijd van de genoemde projectstappen bij VM in het gedrang.

Stedelijk BereikbaarheidsOverleg (SBO)

Naast werken waar (tijdelijke) aanpassing van verkeerssystemen nodig is, zijn er ook vele werken waarbij dat niet het geval is. Toch speelt VM ook in andere projecten een rol. VM is namelijk één van de instemmende partijen in het Stedelijk BereikbaarheidsOverleg (SBO). Overeenstemming met VM is benodigd als een werk:

- Ligt binnen 100 m van verkeerslichten, DRIPs, verkeerscamera's of bewegwijzering of
- Een omleiding over een met verkeerslichten geregeld kruispunt gaat of
- Op/aan/onder een (vrije) bus of trambaan is binnen 250 m van een verkeerslicht of
- Invloed heeft op een DVM-route of een verkeersscenario de omleidingen kan ondersteunen

Zorg dat je zo vroeg mogelijk contact legt met VM als sprake is van de bovenstaande situatie.

Uitgangspunten voor samenwerking

- We spannen ons maximaal in om verrassingen voor de ander te voorkomen.
- Bij twijfel informeren we elkaar
- We werken graag samen op basis van gelijkwaardigheid
- We spreken redelijke termijnen met elkaar af
- We mogen het met elkaar oneens zijn op de inhoud, opschaling is dan een goed middel om tot besluiten te komen
- Opschaling doen we samen en transparant. Dus een gezamenlijke notitie en/of opschalingsgesprek. Zo zorgen we dat ieders inbreng gehoord en meegewogen wordt.
- Effecten van opties en keuzes brengen we in beeld om te zorgen voor een volledige informatievoorziening naar directie en bestuur en een goede afweging.

Overige toelichting

Beheerparaaf

Als assetmanager is VM één van de beheerders zoals bedoeld in het Handboek Openbare Ruimte en de samenwerkingsafspraken tussen DSO, DPZ en DSB. Dat brengt met zich mee dat alle voor- en definitief ontwerpen en de bijbehorende bestuurlijke besluiten voor akkoord aan VM moeten worden voorgelegd. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is dat ook logisch. Alleen dan kan VM haar verantwoordelijkheid nemen richting bestuur en weggebruikers.

Voor een beheerparaaf / het akkoord van VM op een VO, bestuurlijk besluit en DO moeten drie vragen bevestigend beantwoorden:

1. Is VM akkoord met het ruimtelijke ontwerp?
2. Zijn de kosten die verband houden met de verkeerssystemen geraamd?
3. Is schriftelijke overeenstemming bereikt over de (verdeling van) de dekking?

Ad 1) Is VM akkoord met het ruimtelijk ontwerp?

Dit is een formaliteit als het plan vanaf het eerste stadium in samenwerking met VM tot stand is gebracht en voldoende aandacht is besteed aan verkeerslichten, DRIPs, bewegwijzering en verkeerscamera's. De wijze waarop we dat doen, zijn projectgroepen. Als kennishouder van verkeer, verkeersstromen, verkeersveiligheid en enig kennishouder binnen de gemeente over verkeerslichten heeft VM veel te bieden. Nodig bij twijfel VM uit bij de startvergadering om samen te bepalen of en in welke mate VM betrokken moet worden.

Een ruimtelijk ontwerp waarin een verkeerslichten aanwezig is, is alleen akkoord als op verzoek van de initiatiefnemer door VM een technisch ontwerp van de verkeersinstallaties (VRI-ontwerp) is gemaakt. Beide ontwerpen moeten op elkaar passen. Zo kan het bestuur een haalbaar en gedragen ontwerp voorgelegd worden. Om problemen later in het proces voor te zijn, moet het systeemontwerp ten tijde van het voorontwerp gemaakt worden.

Ad 2) Zijn de kosten, verbandhoudend met de verkeerssystemen geraamd?

Organisatorisch is alle kennis van verkeerssystemen gebundeld in één afdeling: bij VM. Dat betekent dat de raming, op verzoek van de initiatiefnemer, gemaakt moet worden door VM. Dat kan voor verkeerslichten alleen op basis van een VRI-ontwerp. Ook voor de andere assets van VM geeft VM de ramingen af. De initiatiefnemer is er verantwoordelijk voor om de kosten mee te nemen in de projectraming.

Als plannen of projecten kosten met zich mee brengen om verkeerssystemen aan te passen of te vervangen, geldt het uitgangspunt "de veroorzaker betaalt". VM neemt ook haar eigen verantwoordelijkheid. Als verkeerssystemen aan vervanging toe waren, volgt dekking uit reguliere beheermiddelen tenzij anders besloten.

Beheerparagraaf

Als sprake is van extra beheerkosten aan verkeerssystemen als gevolg van plannen of projecten, geldt dat deze extra kosten inzichtelijk gemaakt moeten worden en via het bestuurlijke besluit geregeld moet worden dat die kosten toegevoegd worden aan de reguliere beheerbudgetten van DSB/ VM. E.e.a. overeenkomstig het bestuurlijke besluit over extra beheerkosten.

Ad 3) Is schriftelijke overeenstemming bereikt over de (verdeling van) de dekking?

De initiatiefnemer en de assetmanager van VM moeten samen bepalen welk deel van de kosten ten laste van het projectbudget gebracht moeten worden en welke kosten, in welke jaarschijf ten laste komen van het gewone dienst budget van VM. Zij leggen dat schriftelijk vast.