

Evaluatie PPA Zuidoost

Praktijkproef Amsterdam

Versie: Definitief

Vastgesteld door PPA Stuurgroep

Vrijgegeven op 14 december 2016



Eindrapport

8 december 2016

ir. J.M. (Jaap) Groenendijk

Samenvatting

Dit eindrapport bevat de uitkomsten van de evaluatie van PPA Zuidoost.

(Evaluatie) PPA Zuidoost

Praktijkproef Amsterdam (PPA) is een serie grootschalige testen met de nieuwste innovaties in de auto en op de weg. Het doel van Praktijkproef Amsterdam – een van de Routeprojecten van *Beter geïnformeerd op weg* – is om stapsgewijs toe te werken naar een toekomst waarin auto's en systemen langs de weg (bijvoorbeeld routeinformatiepanelen en verkeerslichten, maar ook verkeerscentrales) digitaal met elkaar zijn verbonden en volledig samenwerken. Zo draagt de proef bij aan een betere doorstroming van het verkeer, minder files, een schonere stad en aan een betere serviceverlening aan weggebruikers.

De tweede fase van Praktijkproef Amsterdam bestaat uit drie deelprojecten: PPA Noord, PPA West en PPA Zuidoost. PPA Zuidoost onderzoekt hoe de verkeersdruk tijdens evenementen in ArenAPoort – het gebied in Amsterdam Zuidoost vol entertainment, horeca, sport en winkels – is te verminderen.

Het doel van de evaluatie is om inzicht te geven in de gerealiseerde resultaten en uitkomsten/effecten van PPA Zuidoost én uitspraken te doen over de toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's. Daarbij gaat het om de evaluatie van de organisatorische-, gedragskundige- en verkeerskundige aspecten van PPA Zuidoost, evenals een analyse van mogelijke businessmodellen die kunnen volgen uit de publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement.

Resultaten en uitkomsten/effecten PPA Zuidoost

In PPA Zuidoost is een belangrijke stap gezet naar een toekomst waarin auto's en systemen langs de weg digitaal met elkaar zijn verbonden en volledig samenwerken. In PPA Zuidoost is de mogelijkheid beproefd om met publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement en reis-informatie bij te dragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid én serviceverlening). De ex-ante verwachting dat één of meer private partijen in staat zijn om diensten op het terrein van verkeersmanagement te leveren, is gerealiseerd. Dat wil zeggen: de eerste proef van PPA Zuidoost is uitgevoerd door het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution. Het consortium de Digitale Wegbeheerder heeft om een aantal redenen besloten de tweede proef van PPA Zuidoost niet uit te voeren.

Inzicht op te onderzoeken aspecten

De evaluatie van PPA Zuidoost geeft inzicht in de gerealiseerde resultaten en uitkomsten/effecten van PPA Zuidoost. Concluderend is het inzicht op de te onderzoeken aspecten, zoals gedefinieerd in de ex-ante evaluatie voor de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam:



Verkeerskundig effectief

Om weggebruikers beter te informeren en te sturen zijn tijdens PPA Zuidoost bestaande en extra informatiebronnen (publiek en privaat) gecombineerd én niet alleen wegkantinstrumenten ingezet maar bezoekers zijn ook individueel geïnformeerd via Flitsmeister (virtuele dynamische routeinformatiepanelen) en Livecrowd (sociale media).

1. Reisadvies van invloed op tevredenheid

Bezoekers van de Toppers in Concert die een reisadvies hebben ontvangen en opvolgen zijn meer tevreden over de bereikbaarheid van ArenAPoort. Bezoekers gebruiken meerdere bronnen van reis-informatie.

2. Reisadvies voor vertrek als interessante sturingsmogelijkheid

Ruim drie kwart van de bezoekers van de Toppers in Concert heeft alleen voor vertrek een reisadvies ontvangen. Het geven van een goed reisadvies voor vertrek, bijvoorbeeld via het Mobility Portal en/of sociale media, biedt dus een interessante sturingsmogelijkheid (vergelijk de uitkomsten van het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam).

3. Meerwaarde van een breed pallet aan instrumenten (wegkant en in-car)

Om weggebruikers beter te informeren en te sturen kan een breed pallet aan instrumenten worden ingezet. Een reisadvies om op tijd te vertrekken kan, in combinatie met iets vergelijkbaar als de Toppers Fanzone op het ArenAPark, zorgen voor een betere spreiding van de bezoekersstroom in de tijd. Dat is van belang, omdat het de piek in de intensiteit op de afritten naar ArenAPoort kan afvlakken. Wegkantsystemen, aangevuld met virtuele dynamische route-informatiepanelen en sociale media kunnen ervoor zorgen dat een groter aantal weggebruikers een reisadvies tijdens de reis opvolgt en daarmee voor een betere spreiding van het verkeer over het netwerk en de parkeerlocaties.

Er zijn indicaties dat het verkeerskundig meerwaarde biedt weggebruikers te informeren en te sturen gebruikmakend van een breed pallet aan instrumenten, maar die meerwaarde kan met een zekere hardheid kwantitatief nog niet worden bepaald.

De verkeerskundige effectiviteit lijkt bovendien nog optimaler te kunnen door de beschikbare ruimte op de S112 (Gooiseweg) en de beschikbare parkeercapaciteit nog beter te benutten.

Hoe de verkeerskundige meerwaarde van intelligente technologie op het gebied van verkeersmanagement en reisinformatie op een realistische wijze inzichtelijk te maken, is in het algemeen een aandachtspunt. In het bijzonder als het gaat om het willen doen van kwantitatieve uitspraken over de verkeerskundige effectiviteit van een specifieke proef.



Kosteneffectief

4. Basis grotendeels op orde, kosten voor toepassing in praktijk nog onduidelijk

De basis op orde is een belangrijke les van de eerste fase van Praktijkproef Amsterdam. Die basis blijkt nu grotendeels op orde, mede door de eerdere proeven in het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam. Dat neemt niet weg dat er verdere wensen zijn ten aanzien van data en systemen voor het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie. Denk daarbij aan het geautomatiseerd inzetten van bepaalde verkeersmaatregelen op straat of betrouwbare, realtime data over de beschikbare parkeercapaciteit van *alle* parkeerlocaties.

Wat de kosten voor toepassing in de praktijk (terugkerende kosten) zijn, is nog onduidelijk.

5. Besparingen en mogelijke baten

Besparingen in termen van directe kosten – afname piekbelasting wegverkeersleiders, minder inzet verkeersregelaars – zijn nog niet gerealiseerd. Misschien was het ook niet realistisch om dergelijke besparingen al te verwachten en is het vooral van belang praktisch inzicht te krijgen in mogelijke baten.

Want naast besparingen in termen van directe kosten zijn er mogelijke baten door een reductie van het aantal voertuigverliesuren en de verkeersonveiligheid, een hogere tevredenheid van bezoekers over de gastvrijheid van ArenAPoort en een nieuwe generatie producten. Er is een eerste schatting gepresenteerd van deze mogelijke baten en eventuele toekomstige besparingen.



Technisch werkend

6. *Private diensten op terrein van verkeersmanagement en reisinformatie (systeem)technisch mogelijk*

Het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie blijkt (systeem)technisch mogelijk. Een belangrijke les die PPA Zuidoost leert – ook met het oog op andere aanbieders van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie – is dat koppelingen met de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders tot stand kunnen worden gebracht, gebaseerd op de DVM Exchange-standaard.

De sociale mediacomponent wordt al voor andere evenementen afgenomen. Alvorens (ook andere componenten van) verkeersmanagement als een service toegepast kan worden in de Amsterdamse regio of in vergelijkbare situaties/regio's, is nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Er lijken evenwel technisch geen onoverkomelijke beperkingen te zijn.



Integratie van wegkant en in-car

In PPA Zuidoost is de integratie van in-car en wegkantsystemen, de grootste uitdaging van de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam, een stap dichterbij gebracht.

7. *Virtuele dynamische routeinformatiepanelen en sociale media als aanvulling op wegkantsystemen*

In PPA Zuidoost is een koppeling tot stand gebracht tussen de virtuele verkeerscentrale van het consortium en de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders. In de auto en langs de weg is tegelijkertijd dezelfde consistente informatie beschikbaar; dat wil zeggen dat de informatie is gebaseerd op hetzelfde uitgebreide verkeersbeeld. Tegelijkertijd vormen de inzet van virtuele dynamische routeinformatiepanelen en sociale media een interessante aanvulling op de wegkant-systemen.

8. *Gebruik bestaande apps mogelijk*

In PPA Zuidoost is de integratie van in-car en wegkantsystemen een stap dichterbij gebracht door bestaande apps te gebruiken. Juist die integratie met bestaande applicaties als Flitsmeister en Livecrowd is interessant omdat de intelligentie in toenemende mate bij de weggebruikers ligt, evenals de koppeling met de in gebruik genomen nieuwe versie van het Mobility Portal.



Samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en wetenschap

9. *Mensen en kennis van het gebied doen ertoe*

PPA Zuidoost heeft kunnen steunen op het (onder meer met behulp van Praktijkproef Amsterdam) opgebouwde vermogen tot samenwerken van zowel publieke- als private partijen. Een belangrijke les die PPA Zuidoost leert, is dat systemen maar vooral ook mensen en kennis van het gebied ertoe doen; het beter informeren en sturen van de weggebruiker tijdens evenementen is voortdurend schakelen tussen lokaal niveau – het laatste stukje doet er juist toe (!) – en (boven)regionaal niveau. Dat verklaart mede dat er nog sprake was van een hybride situatie: verkeersmaatregelen werden niet alleen op advies van het consortium genomen, maar ook op initiatief van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat. Door een leercurve van private partijen kan dit voor de toekomst overigens anders zijn, afhankelijk van wat de klant wil.

10. Toekomstperspectief?!

Praktijkproef Amsterdam wilde een gelijkwaardige samenwerking met de markt opzetten; publieke en private partijen droegen ook zelf de kosten voor de eerste proef in PPA Zuidoost. Wat opvalt, is hoe verschillend de marktbenadering van PPA Zuidoost door publieke- en private partijen is ervaren. Onvoldoende perspectief op een gezonde businesscase in combinatie met het feit dat private partijen geen financiële vergoeding voor de proeven ontvingen, was voor acht van de twaalf marktteams reden om geen voorstel in te dienen. Een belangrijke les van PPA Zuidoost is dan ook dat Praktijkproef Amsterdam het bieden van toekomstperspectief niet buiten zichzelf kan plaatsen als ze in dialoog met de markt wil komen tot voorstellen voor proeven zoals in PPA Zuidoost.

Tegelijkertijd past het opzetten van een gelijkwaardige samenwerking met de markt bij een van de aanbevelingen uit het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam om bij te dragen aan het doorbreken van het denken in een klassieke opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie. Marktteams die wel een voorstel hebben ingediend, doen dat omdat ze elk eigen (markt)kansen zien, variërend van nieuwe applicaties en business platforms tot privatisering van operationeel- en ook tactisch verkeersmanagement. Business to government, maar ook business to business en wellicht (indirect) business to consumer.

Toekomstperspectief lijkt er dan ook wel te zijn. Een common operational picture ('zicht op de stad') sluit aan bij de behoefte van de gemeente Amsterdam. Het individueel kunnen informeren sluit aan bij behoeften van zowel de gemeente Amsterdam als de Amsterdam ArenA en mogelijk ook andere evenementorganisatoren. Contact is er bijvoorbeeld met de provincie Flevoland. Privaat verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen), oftewel 'de klus klaren', zou mogelijk kunnen aansluiten bij behoeften van wegbeheerders met minder expertise dan de gemeente Amsterdam. En plug-and-play componenten die bijvoorbeeld de Amsterdam ArenA in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren, zouden mogelijk ook kunnen aansluiten bij een behoefte.

11. Lessen marktbenadering en stoppen tweede proef PPA Zuidoost

Wat leren we van wat als 'taai' is ervaren in PPA Zuidoost, in het bijzonder de marktbenadering – acht van de twaalf marktteams hebben geen voorstel ingediend – en het stoppen van de tweede proef van PPA Zuidoost? In aanvulling op de leerervaringen met de marktbenadering PPA Zuidoost die door het projectteam zijn beschreven, leert PPA Zuidoost nog drie lessen met betrekking tot een precompetitieve dialoog:

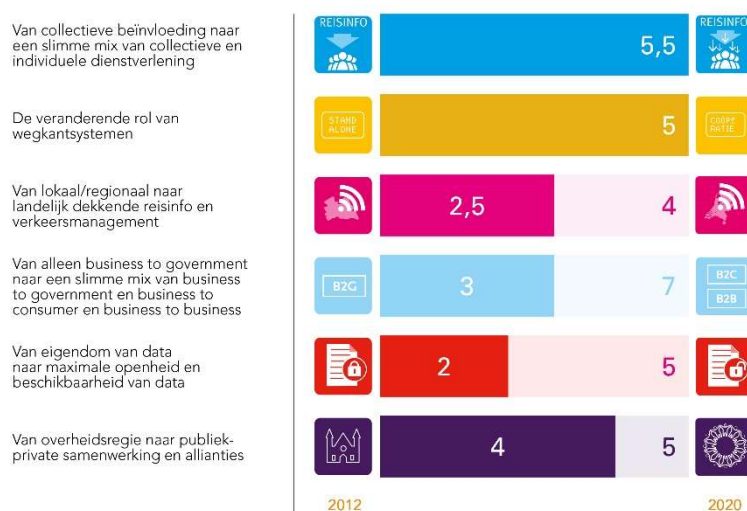
- . overweeg in een marktbenadering als die van PPA Zuidoost een duidelijk(er) onderscheid tussen prekwificatie, dialoog en selectie
- . uitgangspunten, randvoorwaarden en succescriteria mogen geen sta in de weg zijn om tot een gelijkwaardige samenwerking te komen
- . kom als de voorstellen zijn ingediend tot een helder besluit (wederzijds akkoord). Spreek als een voorstel verbeterd moet worden met elkaar een realistische termijn af om tot een wederzijds akkoord te komen en houd elkaar aan die termijn.

Wat dit laatste betreft, kan als zich in de toekomst nogmaals een situatie voordoet als rondom de besluitvorming over de tweede proef van PPA Zuidoost een *conclaa*f een geschikte werkwijze zijn: kort en krachtig, toekomstgericht. Een werkwijze die past bij een gelijkwaardige samenwerking en is afgeleid van de wijze waarop kardinalen van de Katholieke Kerk de paus kiezen. De essentie is dat publieke en private partijen bij elkaar komen, op zoek gaan naar de echte beletselen en gezamenlijk zoeken naar oplossingen totdat ze overeenstemming hebben bereikt. Een belangrijk aandachtspunt is dat de onderhandelars namens de partijen beschikken over voldoende 'commitment power'.

Bijdrage aan transitiepaden *Beter geïnformeerd op weg*

De eerste proef van PPA Zuidoost is een eerste stap naar verkeersmanagement als een service. Door de ooghalen kijkend is tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost de potentie van betere informatie, de inzet van virtuele instrumenten op straat en individueel reisadvies 'geproefd'. Er is inzicht verkregen in de veranderende rol en bijbehorende leercurve van publieke- en private partijen, evenals in de mogelijke gevolgen voor wegbeheerders (hoe ver die gaan, kan door publieke partijen nog worden bepaald) en deels ook in mogelijke businessmodellen.

Hiermee draagt PPA Zuidoost bij aan de transitiepaden van *Beter geïnformeerd op weg*. In de eerste proef van PPA Zuidoost is aangetoond dat het mogelijk is een bepaald plateau te bereiken. Daarmee is natuurlijk niet gezegd dat dit plateau generiek ook is bereikt. PPA Zuidoost levert in het bijzonder een bijdrage aan: naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening, de veranderende rol van wegkantsystemen, en naar publiek-private samenwerking en allianties.



Figuur 1. Bijdrage aan transitiepaden *Beter geïnformeerd op weg*

Uitspraken over toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's



De opgedane ervaring en inzicht in PPA Zuidoost met private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie kan ook in vergelijkbare situaties/regio's worden toegepast. Twee belangrijke modules in de 'gereedchapskist' van PPA Zuidoost zijn:

- (Systeem)technische basis voor verdergaande integratie van wegkant en in-car
Het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie blijkt (systeem)technisch mogelijk. Op die (systeem)technische basis kan zowel in de Amsterdamse regio als in vergelijkbare situaties/regio's worden voortgebouwd.
Nota bene: een les die PPA Zuidoost ook leert is dat juist 'voortbouwen op' en een doorontwikkeling van belang zijn om de nieuwste innovaties uiteindelijk te vertalen naar de reguliere organisatie van verkeersmanagement en reisinformatie.

Twynstra Gudde

- *Betere informatie, virtuele instrumenten op straat, individueel reisadvies*

De potentie van betere informatie, de inzet van virtuele instrumenten op straat en individueel reisadvies die is geproefd tijdens de eerste stap geeft vertrouwen om de volgende stappen te zetten naar verkeersmanagement als een service zowel in de Amsterdamse regio als in vergelijkbare situaties/regio's.

De sociale mediacomponent wordt al voor andere evenementen afgenomen (business to business). Alvorens (ook andere componenten van) verkeersmanagement als een service toegepast kan worden in de Amsterdamse regio of in vergelijkbare situaties/regio's is nog een aantal ontwikkelstappen nodig:

Technische ontwikkelstappen

Technisch is nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Deze ontwikkelstappen hebben betrekking op:

- het ontwikkelen van een 'common operational picture', een *geïntegreerd* beeld van het verkeersbeeld (inclusief camerabeelden), de ingezette maatregelen (inclusief bijvoorbeeld virtuele dynamische routeinformatiepanelen) en de triggers. Dat geeft beter 'zicht op de stad' en daarmee betere sturingsinformatie
- het proactief adviseren, inclusief het automatiseren van triggers op basis van extra informatie uit floating car data en sociale media. In dit verband is het, met het oog op het genereren van betere en beter getimed triggers, interessant om in een microkosmos het verschil tussen triggers van het consortium en triggers van BOSS-online nader te onderzoeken.

Deze technische ontwikkelstappen zouden onderdeel kunnen zijn van de derde fase van Praktijkproef Amsterdam om nieuwste innovaties te vertalen naar de reguliere organisatie van verkeersmanagement en reisinformatie.

Organisatorische ontwikkelstappen

Organisatorisch is ook nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Zo kan het interessant zijn te experimenteren met de rolinvulling door private partijen in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost – op zich al een publiek-private samenwerking – evenals met de wisselwerking tussen het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en (de wegverkeersleiders in) de verkeerscentrales in het elkaar over en weer adviseren.

Maar vooral hebben de organisatorische ontwikkelstappen betrekking op de samenwerking tussen publieke en private partijen. Deze ontwikkelstappen hebben baat bij het helder maken van wat onder de term (publiek)privaat verkeersmanagement wordt verstaan (passend kader). Daarbij zijn twee routes denkbaar die samenhangen met de twee typen waardeproposities:

- *Route 1*; in de eerste route blijft tactisch verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen) een taak die wegbeheerders zelf uitvoeren. Private partijen werken in relatie tot de eigen strategie waardeproposities uit met applicaties/diensten die een vergelijkbaar aanbod met toegevoegde kenmerken vertegenwoordigen; denk aan het individueel kunnen informeren. Business to government maar ook business to business zijn onderdeel van het businessmodel. Kennisoverdracht naar andere situaties/regio's om deze route te faciliteren zou onderdeel kunnen zijn van de derde fase van Praktijkproef Amsterdam.

Twynstra Gudde

- *Route 2*; in de tweede route is niet alleen operationeel- maar ook tactisch verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen) een taak die wegbeheerders niet per se zelf uitvoeren. Private partijen werken in relatie tot de eigen strategie waardeproposities uit met applicaties/diensten die een nieuw of ontregelend aanbod vertegenwoordigen; denk aan privaat verkeersmanagement of plug-and-play componenten die bijvoorbeeld de Amsterdam ArenA in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren, in afstemming met wegbeheerders. Business to government kan maar hoeft geen onderdeel uit te maken van het businessmodel.

Een belangrijke les die PPA Zuidoost, gebaseerd op de analyse van de publiek-private samenwerking tot slot leert, is dat het in een (gelijkwaardige) publiek-private samenwerking vaak effectiever is om samen transparantie te ontwikkelen dan alleen duidelijkheid te vragen van de ander. Van Praktijkproef Amsterdam vraagt dit enerzijds om de organisatie en besluitvorming van de samenwerking licht te organiseren en de evaluatie nog meer met het werk te vervlechten. Anderzijds vraagt dit van de initiatiefnemers van Praktijkproef Amsterdam om zelf te weten wat ze willen, omdat dat ze tot een goede samenwerkingspartner maakt.

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding	1
1.1 PPA Zuidoost	1
1.2 Evaluatie PPA Zuidoost	2
1.3 Over dit eindrapport	2
2. Marktbenadering PPA Zuidoost	4
2.1 Precompetitieve dialoog	4
2.2 Voorstellen voor proef in PPA Zuidoost	7
2.3 Ervaring marktbenadering PPA Zuidoost	8
3. Eerste proef PPA Zuidoost	10
3.1 Eerste proef PPA Zuidoost op hoofdlijnen	10
3.2 Inzicht in technische werking	12
4. (Stoppen) tweede proef PPA Zuidoost	14
4.1 Verbeterd voorstel tweede proef PPA Zuidoost	14
4.2 (Ervaring met) besluitvorming over tweede proef PPA Zuidoost	15
5. Inzicht in organisatorische aspecten	17
6. Inzicht in gedragskundige en verkeerskundige aspecten	19
6.1 Gedragskundige aspecten	19
6.2 Verkeerskundige aspecten	20
7. Analyse mogelijke businessmodellen	22
7.1 Inzicht in kosten en besparingen	22
7.2 Analyse mogelijke businessmodellen	23
8. Lessen PPA Zuidoost	26
8.1 Resultaten en uitkomsten/effecten PPA Zuidoost	26
8.2 Uitspraken over toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's (verdere uitrol)	30

Twynstra Gudde

Lijst gebruikte documenten

Lijst betrokken personen

Bijlagen

1. Overzicht succescriteria (eerste proef) PPA Zuidoost
2. Toelichting transitiepaden Connecting Mobility

1. Inleiding

Dit eindrapport bevat de uitkomsten van de evaluatie van PPA Zuidoost.

Naast dit eindrapport is er een achtergrondrapport *Evaluatie eerste proef PPA Zuidoost* beschikbaar. In dit, samen met MuConsult opgestelde¹⁾, achtergrondrapport is de eerste proef van PPA Zuidoost in meer detail beschreven (Twynstra Gudde & MuConsult, 2016)²⁾. Bedoeld voor de lezer die meer wil weten over de organisatorische-, gedragskundige- en verkeerskundige aspecten van de eerste en uiteindelijk enig *uitgevoerde* proef van PPA Zuidoost.

1.1 PPA Zuidoost

Praktijkproef Amsterdam (PPA) is een serie grootschalige testen met de nieuwste innovaties in de auto en op de weg. Nergens ter wereld wordt intelligente technologie op het gebied van verkeersmanagement en reisinformatie op zo'n grote schaal getest in het dagelijkse verkeer. Dus met echte auto's en echte weggebruikers in de drukke Amsterdamse regio. Het doel van Praktijkproef Amsterdam – een van de Routeprojecten van *Beter geïnformeerd op weg*³⁾ – is om stapsgewijs toe te werken naar een toekomst waarin auto's en systemen langs de weg (bijvoorbeeld routeinformatiepanelen en verkeerslichten, maar ook verkeerscentrales) digitaal met elkaar zijn verbonden en volledig samenwerken. Zo draagt de proef bij aan een betere doorstroming van het verkeer, minder files, een schonere stad en aan een betere serviceverlening aan weggebruikers (vergelijk: <http://www.praktijkproef-amsterdam.nl>).

De tweede fase van Praktijkproef Amsterdam bestaat uit drie deelprojecten: PPA Noord, PPA West en PPA Zuidoost⁴⁾. PPA Zuidoost onderzoekt hoe de verkeersdruk tijdens evenementen in ArenAPoort – het gebied in Amsterdam Zuidoost vol entertainment, horeca, sport en winkels – is te verminderen. De hoofddoelstelling van PPA Zuidoost is in het *Uitvoeringsplan* omschreven als: 'De weggebruikers tijdens evenementen beter informeren en sturen door middel van integratie van in-car en wegwagent-systemen en samenwerking tussen publieke- en private partijen, zodat beschikbare ruimte in het netwerk en beschikbare parkeercapaciteit beter worden benut en er wordt bijgedragen aan de transitiepaden van Connecting Mobility' (Praktijkproef Amsterdam, 2015e: 7).

De eerste proef van PPA Zuidoost is uitgevoerd door het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution. Het consortium de Digitale Wegbeheerder heeft om een aantal redenen besloten de tweede proef van PPA Zuidoost niet uit te voeren.

¹⁾ In het bijzonder de evaluatie van de gedragskundige aspecten en de evaluatie van de verkeerskundige aspecten van de eerste proef van PPA Zuidoost is door MuConsult uitgevoerd.

²⁾ Het achtergrondrapport is zelfstandig leesbaar; enige overlap met dit eindrapport is daardoor onvermijdelijk.

³⁾ In de Routekaart *Beter geïnformeerd op weg* is de koers uitgestippeld voor de ontwikkeling van verkeersmanagement en reisinformatie. Zes transitiepaden geven richting aan de veranderopgave (Connekt, 2013). Het programma Connecting Mobility draagt bij aan de doelstellingen uit de Routekaart (<http://www.connectingmobility.nl/over+ons>).

⁴⁾ Zie voor meer informatie over de fasen van Praktijkproef Amsterdam en de andere twee deelprojecten: <http://www.praktijkproefamsterdam.nl>.

Kader 1. Wat publieke- en private partijen willen bereiken in PPA Zuidoost

In het *Uitvoeringsplan* is de hoofddoelstelling van PPA Zuidoost vertaald in drie projectdoelstellingen die publieke partijen willen bereiken (Praktijkproef Amsterdam, 2015e), samengevat:

- mogelijkheid beproeven om met publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement en reis-informatie bij te dragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid én serviceverlening)
- ervaring en inzicht opdoen met private diensten rondom gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement
- inzicht krijgen in de toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's.

Het beproeven van de mogelijkheid om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen wordt gerealiseerd door het beproeven van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie tijdens evenementen in ArenAPoort. Via de proeven wordt inzicht verkregen in de veranderende rol en bijbehorende leercurve van publieke- en private partijen voor de toekomst, worden de gevolgen voor wegbeheerders tijdens de proeven in kaart gebracht en wordt inzicht verkregen in mogelijke businessmodellen.

Voor private partijen is dit niet anders, alleen ligt het accent anders. Het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution wil de discussie over het afnemen van verkeersmanagement als een service van de vergaderzalen naar de praktijk van alle dag brengen. Het consortium wil ervaring opdoen met het zelfstandig uitvoeren van verkeersmanagement namens de wegbeheerders en de grenzen verkennen van taken op het terrein van verkeersmanagement die al dan niet kunnen worden overgenomen door private partijen (Be-Mobile e.a., 2016a).

Het consortium de Digitale Wegbeheerder wilde een aantal onderzoeksvragen beantwoorden; kunnen aannamen rondom het verhogen van de verwerkingscapaciteit en het effectiever kunnen sturen in de praktijk van alle dag ook daadwerkelijk gerealiseerd worden? De private partijen in het consortium verwachtten elk de resultaten te kunnen toepassen in nieuwe generatie producten (Digitale Wegbeheerder, 2016b).

1.2 Evaluatie PPA Zuidoost

Het doel van de evaluatie is om inzicht te geven in de gerealiseerde resultaten en uitkomsten/effecten van PPA Zuidoost én uitspraken te doen over de toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's. Daarbij gaat het om de evaluatie van de organisatorische-, gedragskundige- en verkeerskundige aspecten van PPA Zuidoost, evenals een analyse van mogelijke businessmodellen die kunnen volgen uit de gekozen publiek-private samenwerking⁵).

Door zowel het projectteam PPA Zuidoost als het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution zijn succescriteria geformuleerd voor een geslaagde proef (zie bijlage 1 voor een overzicht van de succescriteria). Daarnaast is een ex-ante evaluatie voor de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam uitgevoerd met een beeld van de te verwachten resultaten en uitkomsten/effecten (Praktijkproef Amsterdam, 2015a). Deze succescriteria en het beeld van de te verwachten resultaten en uitkomsten/effecten vormen de basis voor de evaluatie van PPA Zuidoost.

1.3 Over dit eindrapport

Dit eindrapport bevat de uitkomsten van de evaluatie van PPA Zuidoost. De door het projectteam PPA Zuidoost geformuleerde succescriteria vormen de rode draad voor het inzicht in de gerealiseerde resultaten en uitkomsten/effecten van PPA Zuidoost. Daarbij is ook steeds de verbinding gelegd met de te verwachten resultaten en uitkomsten/effecten.

⁵) Onderdeel van de evaluatie van de organisatorische aspecten is een evaluatie van de marktbenadering.

Twynstra Gudde

Hoofdstuk 2 beschrijft (de ervaringen met) de marktbenadering van PPA Zuidoost.

Hoofdstuk 3 beschrijft de voorbereiding en uitvoering van de eerste proef van PPA Zuidoost op hoofdlijnen. Ook presenteert dit hoofdstuk het opgedane inzicht in de technische werking.

Hoofdstuk 4 beschrijft (de ervaring met) het stoppen van de tweede proef van PPA Zuidoost.

Hoofdstuk 5 en 6 presenteren het opgedane inzicht in respectievelijk de organisatorische aspecten en de gedragskundige- en verkeerskundige aspecten.

Hoofdstuk 7 presenteert de analyse van mogelijke businessmodellen die kunnen volgen uit de gekozen publiek-private samenwerking. Ook presenteert dit hoofdstuk het opgedane inzicht in de kosten en besparingen.

Hoofdstuk 8 presenteert de lessen van PPA Zuidoost in de vorm van het antwoord op de te onderzoeken aspecten, zoals gedefinieerd in de ex-ante evaluatie voor de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam, evenals de bijdrage aan de transitiepaden van *Beter geïnformeerd op weg*.

2. Marktbenadering PPA Zuidoost

Op 18 september 2015 vindt bij Connekt in Delft de startbijeenkomst plaats over publiek-private samenwerking in PPA Zuidoost. Tijdens de startbijeenkomst licht het projectteam PPA Zuidoost toe hoe ze in een precompetitieve dialoog met de markt voor het eind van het jaar hoopt te komen tot voorstellen voor proeven in PPA Zuidoost (Connekt, 2015b).

Dit hoofdstuk beschrijft (de ervaringen met) de marktbenadering van PPA Zuidoost.

2.1 Precompetitieve dialoog

2.1.1 Wat eraan voorafging

In het kader van het opstellen van het plan van aanpak voor het vervolg wordt tijdens de eerste fase van Praktijkproef Amsterdam een proces gestart om te komen tot een optimale marktbenadering. Er wordt een strategische begeleidingsgroep ingesteld en in samenwerking met Connekt wordt de markt betrokken (Praktijkproef Amsterdam, 2014). Tijdens een brede bijeenkomst met de markt op 25 september 2014 worden de voorlopige uitkomsten gedeeld. Voor PPA Zuidoost is het advies kortweg om stakeholders transparant te benaderen om samen de scope te bepalen en vervolgens op basis van die scope de markt te vragen in te schrijven, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken of private partijen zelf risico's dragen (Praktijkproef Amsterdam, 2015b).

De plannen voor de tweede fase worden uitgewerkt in plannen van aanpak voor elk van de drie deelprojecten. Voor PPA Zuidoost wordt samen met de Technische Universiteit Eindhoven een blauwdruk ontwikkeld voor mogelijke businessmodellen (stakeholders worden in drie workshops betrokken). Tijdens een brede bijeenkomst met de markt op 4 februari 2015 worden de uitkomsten en plannen gedeeld (Praktijkproef Amsterdam, 2015b).

Op 2 april 2015 neemt de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam een go besluit voor het vervolg⁶).

2.1.2 Startbijeenkomst

In samenwerking met Connekt en DITCM wordt de marktbenadering van PPA Zuidoost verder voorbereid. Het projectteam PPA Zuidoost wil een gelijkwaardige samenwerking met de markt opzetten. Omdat het vooraf niet zeker is dat dit lukt en de intentie wel is om proeven in PPA Zuidoost uit te voeren, wordt gekozen voor een zogenoemde tweesporenaanpak. Naast de precompetitieve dialoog om een gelijkwaardige samenwerking met de markt op te zetten, wordt als terugvaloptie ook een Europese aanbesteding voorbereid.

⁶) Met de in het in-car spoor geselecteerde consortia, Amsterdam Mobiel en Amsterdam Onderweg, ontstaat over het vervolg een dispuut. Kortweg dachten beide consortia op grond van de overeenkomsten ook de integratie van in-car en wegwagent-systemen, in het bijzonder in PPA Zuidoost, te mogen vormgeven. Volgens de initiatiefnemers van Praktijkproef Amsterdam zouden de consortia wel worden betrokken bij de integratie, maar is er geen exclusief recht op opdrachten voor de vormgeving en/of realisatie van de integratie. Beide consortia hebben zich aangemeld om mee te doen in de precompetitieve dialoog, onder voorbehoud van de dan nog lopende discussie (Twynstra Gudde, 2016).

Het projectteam PPA Zuidoost kiest ervoor om op basis van een voorstel van Connekt en DITCM de precompetitieve dialoog met de markt zelf voor te bereiden en te begeleiden. Connekt en DITCM krijgen een rol als facilitator en adviseur. Er wordt een zogenaemde proefoutline opgesteld die samen-vattend afsluit met de volgende vraag aan de markt als startpunt voor de precompetitieve dialoog (Praktijkproef Amsterdam, 2016e: 18):

‘De wegbeheerders willen in 2016 verkeersmanagementdiensten laten uitvoeren door een private partij die met een optimale inzet van in-car en wegkantsystemen de bereikbaarheid en doorstroming van het Zuidoost-gebied tijdens evenementen verbetert. Waarbij:

- . de verkeersmanagementdienst het complete verkeersmanagement is voor alle automobilisten (evenementen, woon-werk en winkel) in het gebied om rondom evenementen de doorstroming te verbeteren*
- . het team leidend is in het proces en samenwerkt met de publieke en private stakeholders*
- . met optimaal wordt bedoeld het zo efficiënt en effectief mogelijk uitvoeren*
- . met in-car en wegkantsystemen wordt bedoeld het geheel van wegkant-, vaste- (thuis en op kantoor) en mobiele systemen (zoals navigatie, smartphone en sociale media).*

De proef start op 1 januari 2016 en duurt tot 30 september 2016, en bestaat uit een voorbereidings-fase tot 1 maart 2016, een uitvoeringsfase en een evaluatiefase.’

Transparantie in proces, is de eerste voorwaarde die het projectteam PPA Zuidoost voor zichzelf heeft geformuleerd. De tweede voorwaarde is: brede communicatie aankondiging en inschrijving (Praktijkproef Amsterdam, 2016e). In lijn met die tweede voorwaarde wordt de aankondiging voor de startbijeenkomst over publiek-private samenwerking in PPA Zuidoost via Connekt, DITCM en Praktijkproef Amsterdam, evenals via TenderNed, gecommuniceerd.

‘Samen naar de juiste voorstellen’, is de titel van de presentatie van de omgevingsmanager van Praktijkproef Amsterdam en tevens voorzitter van de precompetitieve dialoog (Praktijkproef Amsterdam, 2015c). Tijdens de startbijeenkomst licht het projectteam PPA Zuidoost toe wat de plannen zijn en hoe ze in een precompetitieve dialoog met de markt voor het eind van het jaar hoopt te komen tot voorstellen voor proeven in PPA Zuidoost (Connekt, 2015b). Private partijen die mee willen doen met de intentie om tot een voorstel te komen, kunnen zich tot 2 oktober 2015 aanmelden.

Twaalf zogenaemde marktteams – bestaande uit een of meer private partijen – melden zich vervolgens aan om mee te doen (Connekt, 2015a).

2.1.3 Dialoogsessies

Op 9 november 2015 is de eerste dialoogsessie bij Connekt in Delft. Er volgen er nog vier, altijd op vrijdagmiddag, de laatste in de Amsterdam ArenA. Naast deze plenaire sessies kunnen marktteams gebruik maken van de mogelijkheid voor bilaterale gesprekken met het projectteam PPA Zuidoost (proces) en/of het Expert Team (technisch-inhoudelijk, stakeholders).

In de vijf dialoogsessies komen onder meer aan de orde (vergelijk Praktijkproef Amsterdam, 2016e):

- *Conditie voor publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement en reis-informatie, waaronder de organisatiestructuur en besluitvorming*

In de dialoogsessies wordt gesproken over de spelregels voor open innovatie die door DITCM zijn voorgesteld en door het projectteam PPA Zuidoost op maat zijn gemaakt. Wat betreft de besluitvorming wordt afgesproken – DITCM dringt daar bij het projectteam PPA Zuidoost ook op aan – dat het nemen van besluiten een gezamenlijke verantwoordelijkheid is (bij meerderheid van stemmen).

Er wordt een concept memorandum of understanding opgesteld. Om juridische redenen wordt afgesproken het memorandum of understanding niet te ondertekenen, maar de spelregels vast te leggen in het verslag van de dialoogsessie.

In de dialoogsessies wordt (als onderdeel van de spelregels) ook gesproken over hoe zou kunnen worden omgegaan met de door de marktteams in te dienen voorstellen. Bewust spreekt het projectteam PPA Zuidoost niet over beoordeling; dat past niet bij een gelijkwaardige samenwerking met de markt. Afgesproken wordt onder meer een Strategisch Team en Expert Team in te stellen. Het Strategisch Team, bestaande uit (inter)nationaal erkende deskundigen, stelt een advies op voor de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam en het management van het consortium rekening houdend met de aspecten relevantie, haalbaarheid, effect en kwaliteit. Het Expert Team, bestaande uit vertegenwoordigers van de wegbeheerders, stelt namens de wegbeheerders onder meer een advies op vanuit het oogpunt van uitvoerbaarheid en toepasbaarheid.

- *Organisatorische en verkeerskundige aspecten van evenementen in ArenAPoort; wat zijn de ambities van respectievelijk publieke- en private partijen en is er een gezamenlijk gevoelde ambitie?*

In de dialoogsessies wordt gesproken over de proefoutline. Ook worden op verzoek van de marktteams – daartoe aangemoedigd door DITCM – presentaties gegeven door onder meer de wegbeheerders en de Amsterdam ArenA over de belangrijkste vraagstukken in ArenAPoort. De marktteams begrijpen dat bepaalde elementen voor de initiatiefnemers van Praktijkproef Amsterdam zwaarwegend zijn. Maar de marktteams ervaren ook dat uitgangspunten, randvoorwaarden en succescriteria zwaar worden aangezet; dat past niet bij een gelijkwaardige samenwerking met de markt. Het projectteam PPA Zuidoost geeft daarom kort en bondig de elementen aan die Praktijkproef Amsterdam relevant acht (Praktijkproef Amsterdam, 2016e: 29-30):

- . 'een stap zetten in de integratie van wegwagent en in-car (...)
- . beschikken over een door weggebruikers grootschalig gebruikte en goed gewaardeerde in-car oplossing/platform
- . concreet voorstel voor een grootschalige proef in Amsterdam Zuidoost in het voorjaar/de zomer van 2016 met daarin specifieke aandacht voor: de businesscase (...), het bereiken, binden en faciliteren van de weggebruikers, de rol en invulling van private services op het terrein van verkeersmanagement
- . een visie op PPA Zuidoost in relatie tot de eigen strategie en doelstellingen (...) en de transitiepaden van Connecting Mobility.'

- *Mogelijke businessmodellen en financiële vergoeding*

In de dialoogsessies wordt gesproken over mogelijke businessmodellen; in een van de elementen die Praktijkproef Amsterdam relevant acht wordt immers specifiek aandacht voor de businesscase (zowel voor de proef zelf als structureel) gevraagd. Een vraag van de marktteams in dit verband is of de overheid echt vervolgstappen richting privaat verkeersmanagement wil zetten (toekomstperspectief). Dat is volgens het projectteam PPA Zuidoost evenwel geen onderdeel van de proef; die discussie moet op strategisch niveau gevoerd worden.

Vooraf wordt gesproken over de (terugkerende) vraag van de marktteams of private partijen een financiële vergoeding voor de proeven ontvangen. Herhaaldelijk lichten de projectmanager van Praktijkproef Amsterdam en de projectleider van PPA Zuidoost het standpunt van Praktijkproef Amsterdam toe. Duidelijk wordt dat private partijen geen financiële vergoeding voor de proeven ontvangen (Praktijkproef Amsterdam, 2016e: 28):

‘Voor PPA Zuidoost zijn twee zaken belangrijk: de integratie van wegwijk en in-car (...) verder ontwikkelen en van daaruit ook de mogelijkheden voor privaat verkeersmanagement uitproberen. We zoeken partijen die hier in de toekomst een rol in willen hebben. De marktpartijen kunnen nu een vorm van privaat verkeersmanagement uitwerken. PPA Zuidoost is een stap in deze richting en biedt een living lab omgeving hiervoor. Advies is om aan te sluiten op de eigen ontwikkelingen en een business case voor de proef en de lange termijn op te stellen. De proef zet de deur open.’ Publieke partijen zetten het beschikbare budget in voor het mogelijk maken van de proeven (versneld oplossen van eventuele knelpunten aan de publieke kant). En Praktijkproef Amsterdam wil nadrukkelijk een stap zetten op de, in de Routekaart *Beter geïnformeerd op weg* benoemde, transitiepaden, ‘in het bijzonder een grotere zelfstandige rol voor de markt zonder directe publieke financiering’.

2.2 Voorstellen voor proef in PPA Zuidoost

Twee consortia van private partijen dienen op 11 december 2015 een (concept)voorstel in voor een proef in PPA Zuidoost:

- het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution
- het consortium de Digitale Wegbeheerder (Centrum Wiskunde & Informatica, Intemo, Ko Hartog verkeerstechniek, Schmit parkeersystemen, TrafficLink, Trinité en V-tron).

Acht van de twaalf marktteams besluiten om geen voorstel in te dienen⁷⁾. De belangrijkste reden voor marktteams om geen voorstel in te dienen is dat er in hun ogen onvoldoende perspectief is op een gezonde businesscase in combinatie met het feit dat private partijen geen financiële vergoeding voor de proeven ontvangen (vergelijk Praktijkproef Amsterdam, 2016e). Een marktteam wilde zich positioneren bij andere marktteams en is nooit voornemens geweest zelf een voorstel in te dienen.

Het Strategisch Team adviseert positief over het door het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution ingediende voorstel. Dat geldt niet voor het door de Digitale Wegbeheerder ingediende voorstel⁸⁾. Wel geeft het Strategisch Team overwegingen met betrekking tot een level playing field mee die het wellicht wenselijk maken ook het (verbeterde) voorstel van de Digitale Wegbeheerder uit te voeren. Bovendien zijn de proeven in PPA Zuidoost om van te leren (Praktijkproef Amsterdam, 2016b).

Het Expert Team adviseert positief over beide ingediende voorstellen die elk hun eigen interessante elementen hebben. Het Expert Team concludeert dat beide voorstellen uitvoerbaar zijn, met bij het voorstel van de Digitale Wegbeheerder de kanttekening dat het consortium aan twee voorwaarden kan voldoen (succesvol doorlopen technische test en verkeerskundig en operationeel uitwerken voorstel) (Praktijkproef Amsterdam, 2016d⁹⁾).

⁷⁾ Het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution is tijdens de precompetitieve dialoog gevormd tussen drie van de twaalf aangemelde marktteams en een partij die aanvankelijk deel uitmaakte van een marktteam dat uit het proces is gestapt; de private partijen vullen elkaar aan en een aantal kende elkaar uit eerdere samenwerkingen.

⁸⁾ Beide consortia hebben op 16 december 2015 elk hun (concept)voorstel voor een proef in PPA Zuidoost gepresenteerd aan het Strategisch Team en het Expert Team. De consortia krijgen de mogelijkheid om hun (concept)voorstel aan te scherpen/aan te vullen.

⁹⁾ Als de stuurgroep akkoord gaat met beide ingediende voorstellen adviseert het Strategisch Team het door de Digitale Wegbeheerder ingediende voorstel als tweede in de tijd uit te voeren.

Op 21 januari 2016 besluit de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam akkoord te gaan met het door het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution ingediende voorstel, oftewel de eerste proef van PPA Zuidoost (Praktijkproef Amsterdam, 2016j). Ook besluit de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam de intentie uit te spreken akkoord te willen gaan met een verbeterd voorstel van de Digitale Wegbeheerder bij een positief advies van het Strategisch Team, het Expert Team en het projectteam PPA Zuidoost (Praktijkproef Amsterdam, 2016j).

2.3 Ervaring marktbenadering PPA Zuidoost

De (leer)ervaringen met de marktbenadering PPA Zuidoost zijn door het projectteam PPA Zuidoost beschreven in het rapport *Marktaanpak PPA Zuidoost, de precompetitieve dialoog*. Wat niet zozeer is beschreven maar wel opvalt, is hoe verschillend de precompetitieve dialoog door betrokkenen is ervaren. Niet zozeer tussen marktteams die wel of geen voorstel hebben ingediend, als wel tussen publieke- en private partijen.

Kader 2. Door projectteam PPA Zuidoost opgedane leerervaringen (Praktijkproef Amsterdam, 2016e)

Organisatie

Leerervaringen met betrekking tot de organisatie van de marktbenadering PPA Zuidoost gaan over het werken met een *onafhankelijk voorzitter*, evenals met *onafhankelijke adviesorganen* als een Strategisch Team en een Expert Team die met hun *onafhankelijke toetsing* bijdragen aan een sfeer van vertrouwen en de besluitvorming. Ze gaan ook over *flexibiliteit* (afspraken met wegbeheerders en stakeholders kun je pas maken nadat de voorstellen zijn ingediend), *marktteams en hun achterban* (neem de tijd; marktteams kunnen in dialoogsessies niet altijd direct uitspraken doen) en *terughoudendheid bij wegbeheerders*. En ze gaan over dat het *interne proces veel inzet eist* en een *serieus proces met de stuurgroep* bijdraagt aan de samenwerking en besluitvorming.

Proces

Leerervaringen met betrekking tot het proces van de marktbenadering PPA Zuidoost gaan over het *sturen op gelijkwaardigheid* in doen en laten vanaf de start, *ruimte geven voor netwerken* (informeel, tijdens de lunch en de borrel) en *consistentie en betrouwbaarheid* (bijvoorbeeld in de discussie over een financiële vergoeding voor de proeven). Ze gaan ook over het *accepteren van onzekerheid over de kans op succes* (zekerheid is er pas bij een wederzijds akkoord) en de *tweesporenaanpak*. En ze gaan over dat het *proces niet af is bij het besluit*.

Inhoud

Leerervaringen met betrekking tot de inhoud van de marktbenadering PPA Zuidoost gaan over *presentaties van externen* die bijdragen aan inzicht in de belangrijkste vraagstukken en belangen die spelen maar ook aan een prettige sfeer. En ze gaan over de *overheidsbijdrage*; bij zowel publieke- als private partijen bestaat behoefte aan duidelijkheid, die ook bijdraagt aan het goede gesprek.

Publieke partijen kijken met veel genoegen en plezier terug op de precompetitieve dialoog. Het was voor hen een spannende en leerzame periode. Praktijkproef Amsterdam wilde een gelijkwaardige samenwerking met de markt opzetten. De altijd volle zaal, de prettige sfeer en het hoge tempo dat veel inzet heeft gevraagd, zijn bijgebleven. En er zijn twee voorstellen voor een proef in PPA Zuidoost ingediend (ex-ante verwachting)¹⁰). Wat publieke partijen betreft, is de marktbenadering PPA Zuidoost een aanpak die navolging verdient; het is een proces om tot een gelijkwaardige samenwerking te komen.

¹⁰) Wat betreft het aantal proeven in PPA Zuidoost had het projectteam PPA Zuidoost geen uitgesproken voorkeur; het besef leefde dat het aantal ergens tussen een en maximaal vier à vijf proeven lag en bij voorkeur niet gelijktijdig.

Dat neemt niet weg dat ook is opgevallen dat er sprake was van veel 'eenrichtingsverkeer' (van publieke- naar private partijen) en er relatief weinig over de inhoud is gesproken (Praktijkproef Amsterdam, 2016).

Private partijen noemen het teleurstellend wat de precompetitieve dialoog heeft opgeleverd; acht van de twaalf marktteams zijn tussentijds uit het proces gestapt. Dat de overheid de markt wil uitdagen maar nog weinig perspectief biedt op een gezonde businesscase, is bijgebleven. Wegbeheerders waren terughoudend, ook als het ging om de beschikbaarheid van data. De uitvoering van een proef als in PPA Zuidoost is voor private partijen niet vanzelfsprekend. Wat private partijen betreft, was het proces om tot een gelijkwaardige samenwerking te komen niet goed; er werd door publieke partijen vooral gevraagd. *'Er slopen steeds meer mitsen en maren in en er moest aan steeds meer uitgangspunten en randvoorwaarden worden voldaan, terwijl het toekomstperspectief niet werd geboden'*, is de ervaring van het merendeel van de private partijen.

Dat er sprake was van veel 'eenrichtingsverkeer' heeft te maken met dat private partijen verschillende belangen hebben (private partijen zijn ook concurrenten van elkaar) en soms nog zochten naar hun bijdrage in de oplossing, maar ook door de vorm van de dialoog. Rondom de startbijeenkomst en na afloop van het formele deel van de dialoogsessies is evenwel een aantal consortia van private partijen gevormd. Private partijen hebben elkaar ook nodig om de markt 'open te breken'. Voor een aantal private partijen is het naar eigen zeggen pas laat in het proces echt duidelijk geworden dat ze geen financiële vergoeding voor de proeven ontvangen, of in ieder geval was dat voor een aantal private partijen lang geen uitgemaakte zaak.

Dat er relatief weinig over de inhoud is gesproken, heeft ook te maken met dat een aantal private partijen nog bezig was met consortiumvorming, de vraag over het ontvangen van een financiële vergoeding voor de proeven en/of een dispuut over het vervolg van het in-car spoor.

3. Eerste proef PPA Zuidoost

Tijdens de Toppers in Concert op 13, 14 en 15 mei 2016 in de Amsterdam ArenA vindt het sluitstuk van de eerste proef van PPA Zuidoost plaats.

Dit hoofdstuk beschrijft de voorbereiding en uitvoering van de eerste proef van PPA Zuidoost op hoofdlijnen. Ook presenteert dit hoofdstuk het opgedane inzicht in de technische werking.

3.1 Eerste proef PPA Zuidoost op hoofdlijnen

Het ingediende voorstel voor een proef in PPA Zuidoost is voor het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution een eerste stap naar verkeersmanagement als een service, een dienst op het terrein van verkeersmanagement die volledig operationeel kan worden ingekocht. De klant bepaalt daarbij hoever dat gaat. Op hoofdlijnen laat de eerste stap zich beschrijven aan de hand van het voorstel (Be-Mobile e.a., 2016c: 8):

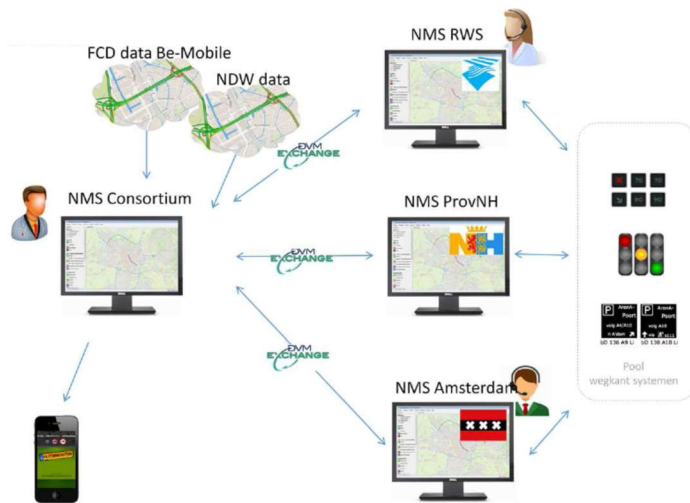
‘Binnen de proef zetten we een eerste stap door een scenario gebaseerd netwerkmanagement-systeem (NMS) te gebruiken om relevante informatiediensten (Brand MKRS, Flitsmeister) van betere en uniforme informatie te voorzien en vice versa: de informatie in de smartphone is gelijk aan de informatie op straat. Door de inzet van virtuele instrumenten op straat (virtuele dynamische route-informatiepanelen (DRIP)), gedistribueerd via (in-car) smartphone oplossingen, kan de inzet van wegkantinstrumenten worden geconsolideerd met een positieve efficiëntie als gevolg. Dit leidt tot verbetering van de dienstverlening.’

De voorbereiding van de eerste proef van PPA Zuidoost bestaat uit een schouw tijdens de oefenwedstrijd Nederland – Frankrijk op 25 maart 2016 in de Amsterdam ArenA, een technische test tijdens de wedstrijd Ajax – FC Utrecht op 17 april 2016 in de Amsterdam ArenA en een operationele test tijdens de wedstrijd Ajax – FC Twente op 1 mei 2016 in de Amsterdam ArenA.

Voor de technische (en operationele) test wordt een koppeling tot stand gebracht tussen de virtuele verkeerscentrale van het consortium en de netwerkmanagementsystemen (in de verkeerscentrales) van Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, gebaseerd op de DVM Exchange-standaard (vergelijk Praktijkproef Amsterdam, 2016f).

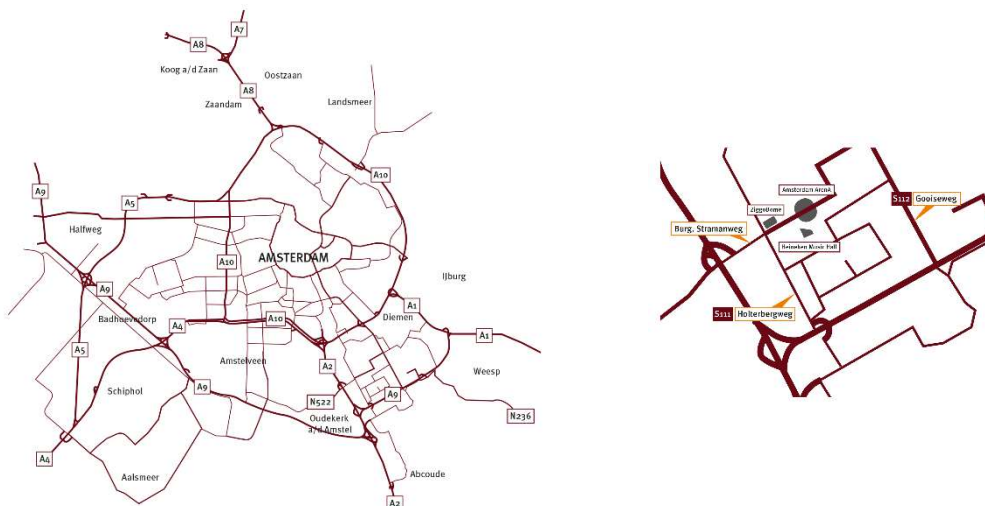
De technische- en operationele test verlopen naar tevredenheid. ‘Wat was er zo bijzonder aan deze eerste vingeroefening?’, schrijft de projectmanager van Praktijkproef Amsterdam. ‘Dat was met name dat voor de eerste keer de netwerkwerkmanagementsystemen van de drie regionale wegbeheerders én het private consortium aan elkaar zijn gekoppeld.’

Twynstra Gudde



Figuur 1. Koppeling tussen virtuele verkeerscentrale consortium en netwerkmanagementsystemen wegbeheerders (Be-Mobile e.a., 2016b)

Op 13, 14 en 15 mei 2016 vindt de proef plaats tijdens de Toppers in Concert in de Amsterdam Arena, in combinatie met Rod Stewart in Ziggo Dome (14 mei 2016) en Josh Groban/Urban Elite in de Heineken Music Hall (13/14 mei 2016). Gebruikmakend van bestaande in-car technologie en wegwijk-systemen wordt geprobeerd de drukte over de beschikbare ruimte in het netwerk en de beschikbare parkeercapaciteit te spreiden. De geografische scope wordt in het bijzonder gevormd door de belangrijke aanrijroutes via het hoofdwegennet (A1, A2, A9 en A10) en het provinciale wegennet (N236 en N522). Deze aanrijroutes leiden bezoekers van evenementen in ArenAPoort via de Burgemeester Stramanweg, S111 (Holterbergweg) en S112 (Gooiseweg) richting de parkeerlocaties (Praktijkproef Amsterdam, 2015e).



Figuur 2. Geografische scope PPA Zuidoost met een uitsnede van ArenAPoort

Op hoofdlijnen laat de eerste proef van PPA Zuidoost zich beschrijven aan de hand van het door Praktijkproef Amsterdam in samenspraak met het consortium opgestelde persbericht (www.praktijkproef-amsterdam.nl/PPA+in+het+nieuws/persberichten/):

‘Tijdens het Pinksterweekend (...) vindt het slotstuk plaats van een nieuwe proef in Amsterdam Zuidoost, als onderdeel van Praktijkproef Amsterdam. Een consortium van bedrijven test dan samen met wegbeheerders (...) hoe ze via de inzet van intelligent verkeersmanagement de vele bezoekers, die tegelijkertijd het gebied bereiken, sneller en beter op hun plaats van bestemming krijgen. (...) Normaal baseren wegbeheerders hun verkeersmanagement op informatie uit verkeersslussen en (camera)beelden. Uniek aan de proef is de uitvoering door het consortium, waarin een combinatie wordt gemaakt tussen bestaande en extra informatiebronnen. Zo wordt het verkeersmanagement uitgevoerd door Technolution en Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, op basis van traditionele data van de wegbeheerders aangevuld met data van Be-Mobile. Flitsmeister en Brand MKRS zorgen vervolgens voor de berichten richting de weggebruikers en bezoekers van evenementen. Alle verzamelde gegevens worden samengebracht. KPN verzorgt daarvoor de verbindingen met de huidige verkeerscentrales. Door het combineren van verzamelde gegevens van de wegbeheerders met gegevens uit de auto, ontstaat een beter beeld met de situatie op de weg. Op basis van dit uitgebreide verkeersbeeld adviseert het consortium zowel voor als na de evenementen de wegbeheerders over het nemen van verkeersmaatregelen in Amsterdam Zuidoost. Hierdoor kan het verkeer beter gespreid worden over de verschillende aanrijroutes. De maatregelen bestaan uit de bediening van elektronische borden boven en langs de weg en de verkeerslichten. Nieuw is dat door het uitgebreidere verkeersbeeld bezoekers ook individueel geïnformeerd worden via de bestaande applicaties Flitsmeister en Livecrowd (WhatsApp, Twitter, Facebook, Google Maps en Waze). Hierdoor is zowel langs de weg als in de auto tegelijkertijd dezelfde informatie beschikbaar.’

Kader 3. Context Amsterdam Zuidoost

Tegelijk met de eerste proef van PPA Zuidoost vindt ook de eerste pilot van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost plaats (Gemeente Amsterdam, 2016). Het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost is een operationeel samenwerkingsverband van de partners in ArenAPoort, gehuisvest in de Amsterdam ArenA. Dankzij een inspanning van de partners in ArenAPoort is het, met Praktijkproef Amsterdam als katalysator, gelukt alle benodigde werkzaamheden af te ronden; de operationele uitvoering kan daadwerkelijk plaatsvinden vanuit het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost.

Ook wordt tegelijk met de eerste proef van PPA Zuidoost de nieuwe versie van het Mobility Portal in gebruik genomen. Het doel is om bezoekers vooraf op maat te informeren over de verschillende reisopties. Op basis van hun postcodegebied krijgen bezoekers een persoonlijk reisadvies te zien met de mogelijkheid een parkeerplaats te reserveren, treinkaartje te kopen of busreis te boeken (www.beterbenutten.nl).

De context van de eerste proef van PPA Zuidoost impliceert dat niet alleen PPA Zuidoost maar ook het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en het Mobility Portal potentieel een bijdrage leveren aan de gemeten uitkomsten/effecten. Het is maar beperkt mogelijk de bijdrage van PPA Zuidoost te specificeren, ook omdat evenementen uniek zijn en zich lastig laten vergelijken.

3.2 Inzicht in technische werking

Succescriterium

Een verdergaande integratie van in-car en wegwant, waarbij in elk geval wordt gedacht aan: *verkeerskundige integratie, systeemintegratie* (DVM Exchange, standaarden, open data) en organisatorische integratie. Dit mede met het oog op uitrolbaarheid en de derde fase van Praktijkproef Amsterdam

Het inzicht op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is dat het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie (systeem)technisch mogelijk blijkt. Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost is een verdergaande verkeerskundige- en systeemintegratie gerealiseerd.

Er is een koppeling tot stand gebracht tussen de virtuele verkeerscentrale van het consortium en de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders, gebaseerd op de DVM Exchange-standaard. Wegkantinstrumenten zijn – met uitzondering van de matrixborden boven de weg – vanuit de virtuele verkeerscentrale van het consortium aangestuurd (succescriterium private partijen¹¹). Zowel de ex-ante verwachting dat private partijen substantieel gebruik maken van en invloed hebben op wegkantsystemen als dat meerdere in-car applicaties worden gebruikt, is gerealiseerd.

De ex-ante verwachting met betrekking tot de technische stabiliteit van de keten en data-uitwisseling is tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost ruimschoots gerealiseerd. In technische zin is het mogelijk gebleken de verkeerscentrale als een service aan te bieden (succescriterium private partijen).

Succescriterium

Duidelijkheid wat private partijen nodig hebben aan data, systemen en/of diensten van publieke partijen voor het uitvoeren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement

De eerste proef van PPA Zuidoost geeft ook duidelijkheid over wat private partijen nodig hebben aan data en systemen (deels ook 'nice to have'). Het consortium tuigt een virtuele verkeerscentrale op waarmee ze het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost uitrusten. Daarbij baseert het consortium zich op het, door het Regionaal Tactisch Team opgestelde, basisregelsscenario's voor een grootschalig evenement in ArenAPoort (Rijkswaterstaat e.a., 2016). Randvoorwaarden zijn onder meer dat regelscenario's via de DVM Exchange-standaard als verkeersmanagementservices worden aangeboden en alle koppelingen met de verkeerscentrales van de wegbeheerders via een VPN-verbinding beschikbaar komen. Aan de eerstgenoemde randvoorwaarde kon nog niet (direct) worden voldaan. Dat wil zeggen: niet alleen moest de implementatie van het basis regelscenario voor een grootschalig evenement in ArenAPoort in de netwerkmanagementsystemen eerst succesvol worden afgerond, ook zijn nog handmatige acties nodig om een aantal verkeersmaatregelen daadwerkelijk op straat in te zetten. Naast de benodigde data en systemen volgend uit de randvoorwaarden van het consortium gaat het ook om toegang tot (open) data en informatie over evenementen en bijzondere omstandigheden tijdens evenementen, zoals wegwerkzaamheden. Daaraan kon grotendeels worden voldaan; ook real-time data over de beschikbare parkeercapaciteit kon voor een aantal parkeerlocaties beschikbaar worden gesteld.

Overigens geeft (het stoppen van) de tweede proef van PPA Zuidoost aanvullend inzicht in wat private partijen nodig hebben aan data en systemen. Het consortium de Digitale Wegbeheerder denkt de volgende data en systemen nodig te hebben: instroomgegevens van de verschillende parkeergarages, actuele telgegevens en eventueel wachtrijlengtes van de omliggende verkeersregelinstallaties, toegang tot relevante dynamische routeinformatiepanelen (ook van Rijkswaterstaat Midden-Nederland), autorisatie om tekstkarren te plaatsen en de mogelijkheid om verschillende regelscenario's voor de verkeersregelinstallaties te schakelen (Digitale Wegbeheerder, 2016b). Door het Expert Team is aangegeven dat actuele telgegevens en wachtrijlengtes van de omliggende verkeersregelinstallaties niet beschikbaar zijn, evenals dat er nog geen toezegging is gedaan voor toegang tot de dynamische routeinformatiepanelen van Rijkswaterstaat Midden-Nederland (Praktijkproef Amsterdam, 2016c).

¹¹) De vraag of het daarbij voor publieke partijen ook mogelijk is vrijelijk te schakelen tussen aanbieders van verkeersmanagement als een service kan op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost in theoretische zin (positief) worden beantwoord.

4. (Stoppen) tweede proef PPA Zuidoost

Nadat de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam de intentie heeft uitgesproken akkoord te willen gaan met een verbeterd voorstel van de Digitale Wegbeheerder, dient het consortium de Digitale Wegbeheerder op 15 april 2015 een verbeterd voorstel in. Als een wederzijds akkoord uitblijft¹²⁾, besluit het consortium op 5 augustus 2015 te stoppen met de tweede proef van PPA Zuidoost. Dit hoofdstuk beschrijft (de ervaring met) het stoppen van de tweede proef van PPA Zuidoost.

4.1 Verbeterd voorstel tweede proef PPA Zuidoost

PPA Zuidoost is in lijn met de visie van het consortium de Digitale Wegbeheerder (verregaande publiek-private co-creatie en eigen investeringen). Met het ingediende voorstel voor een proef in PPA Zuidoost wil het consortium een aantal onderzoeksvragen beantwoorden. De private partijen in het consortium verwachten elk de resultaten te kunnen toepassen in nieuwe generatie producten. Op hoofdlijnen laat dat wat het consortium wil gaan doen zich beschrijven aan de hand van het (verbeterd) voorstel (Digitale Wegbeheerder, 2016b: 8-9):

'In diverse onderzoeken komt duidelijk naar voren dat de wachtrijen voor de parkeergarages uiteindelijk terugslaan op het omliggend wegennet. (...) Een belangrijk focuspunt tijdens onze uitvoering is het aanpakken van de verwerkingscapaciteit van de parkeerfaciliteiten van het ArenA-gebied. Dit gebeurt niet alleen door het herverdelen van de instroom over meerdere toegangswegen, maar ook door het actief sturen op de instroom van de verschillende parkeergarages. Hiertoe is reeds een module ontwikkeld die, gegeven de huidige en de nog te verwachte instroom, een file-lengte voorspelling berekent. (...) Het uiteindelijk doel wordt de wachtrijen onder alle omstandigheden binnen de gestelde maximale grenzen te houden.'

'In diverse onderzoeken komt ook duidelijk de ongebalanceerdheid van de verkeersstromen rondom ArenAPoort naar voren. Daarnaast laten weer andere onderzoeken zien dat het effectief herverdelen wel degelijk leidt tot een aanzienlijke reductie van de overlast. Dat heeft bij ons tot de vraag geleid: als de oplossing zo eenvoudig is, waarom gebeurt het dan niet. Het antwoord op die vraag heeft ons ertoe gebracht om eens zeer kritisch naar het gehele proces van rerouten van de toe- en uitstroom te kijken. (...) Wij verwachten dat we (...) een effectievere grip zullen krijgen op de verkeersstromen.'

Het projectteam PPA Zuidoost heeft het consortium gevraagd om in overleg te komen tot een verder verkeerskundig en operationeel uitgewerkt voorstel (vergelijk Praktijkproef Amsterdam, 2016j). Ten opzichte van het eerdere voorstel past het consortium onder meer aan wat ze gaat doen (inclusief de benodigde data en systemen), welke middelen worden ingezet om verkeersstromen effectief te sturen en hoe ze de tweede proef van PPA Zuidoost organisatorisch en procesmatig wil aanpakken.

¹²⁾ Voor een proef in PPA Zuidoost moest zowel de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam als het management van het consortium akkoord zijn (gelijkwaardige samenwerking) (Praktijkproef Amsterdam, 2016e).

Op basis van het verbeterd voorstel adviseert het Strategisch Team op 22 april 2016 positief over de tweede proef van PPA Zuidoost. 'Wij zijn van mening dat het marktconsortium het voorstel voldoende heeft aangevuld en toegelicht. Daarnaast blijft onze opmerking over een level playing field staan; hiervoor is een tweede proef wenselijk' (Praktijkproef Amsterdam, 2016a: 1). Het Strategisch Team adviseert daarbij om in de voorbereiding van de tweede proef van PPA Zuidoost voldoende aandacht te besteden aan de in het voorstel genoemde verwachtingen over de beschikbaarheid van data. En om ervoor te zorgen dat een eventueel niet geheel gelukte tweede proef van PPA Zuidoost geen negatieve uitstraling heeft.

Het Expert Team neigt op 2 mei 2016 naar een 'nee, tenzij in de meeting tussen stuurgroep en board aangetoond kan worden dat de in-car component goed geborgd is' (Praktijkproef Amsterdam, 2016c: 1). Aan de eerste voorwaarde van het Expert Team – het succesvol doorlopen van de technische test – is voldaan. Aan de tweede voorwaarde van het Expert Team – het verkeerskundig en operationeel uitwerken – is nog niet helemaal voldaan. Het Expert Team geeft echter ook aan dat de wegbeheerders het jammer zouden vinden als er geen tweede proef van PPA Zuidoost plaatsvindt.

4.2 (Ervaring met) besluitvorming over tweede proef PPA Zuidoost

Het overleg tussen (leden van) de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam en het management van het consortium vindt plaats op 10 juni 2016. 'Het was een constructief en open overleg waarin de belangrijke punten, verwachtingen en belangen zijn besproken en met elkaar zijn gedeeld en er zijn werkafspraken gemaakt', aldus de samenvatting van het overleg (Praktijkproef Amsterdam, 2016g: 2). Afgesproken wordt dat het management van het consortium medio week 24 (de week van 13 juni 2016) zal laten weten of ze naar aanleiding van het overleg tot uitvoering van de tweede proef van PPA Zuidoost wil overgaan. De stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam zal op 1 juli 2016 besluiten of ze akkoord gaat met de tweede proef van PPA Zuidoost.

Medio week 24 laat het management van het consortium weten dat ze tot uitvoering van de tweede proef van PPA Zuidoost wil overgaan.

De stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam neemt op 1 juli 2016 echter nog geen besluit of ze akkoord gaat met de tweede proef van PPA Zuidoost. Enkele leden van de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam heeft nog een aantal kritische vragen die een delegatie van de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam eerst met het management van het consortium wil bespreken. Vanwege de zomervakantie kan dat gesprek pas begin augustus 2016 plaatsvinden.

Het gesprek begin augustus 2016 kan om agendatechnische redenen op de geplande datum niet doorgaan. Voordat het gesprek op een nieuwe datum wel kan doorgaan, besluit het management van de Digitale Wegbeheerder om zich terug te trekken uit PPA Zuidoost. Het valt het consortium zwaar de beslissing te moeten nemen, maar het consortium ziet teveel factoren die een succesvolle tweede proef van PPA Zuidoost in de weg staan: 'het uitblijven van commitment van de PPA Zuidoost stuurgroep, het geconstateerde verschil in ambitie en het ontbreken van een positieve vibe (richting de plannen en de organisatie van de Digitale Wegbeheerder) vanuit de diverse partijen aanwezig op de werkvloer en vanuit de stakeholders' (Digitale Wegbeheerder, 2016a: 3).

In een reactie schrijft de voorzitter van de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam dat de beslissing van de Digitale Wegbeheerder de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam heeft verbaasd, omdat ze de indruk had dat de meeste beletselen waren weggenomen en ze aan de vooravond stond van een succesvolle uitvoering van de tweede proef van PPA Zuidoost. Dat er geen tweede proef van PPA Zuidoost plaatsvindt, betreurt de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam en ziet ze als een gemiste kans. Met de Digitale Wegbeheerder streefde de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam naar eigen zeggen naar het maximale binnen de grenzen van het mogelijke (Praktijkproef Amsterdam, 2016i).

Wat hoe dan ook opvalt, is de lange duur tot een besluit al dan niet akkoord te gaan met een tweede proef in PPA Zuidoost. Niet alleen zet dat de voorbereiding van de tweede proef van PPA Zuidoost onder druk, ook roept het bij diverse partijen in het consortium vragen op met betrekking tot de eigen investeringen en maakt het dat de tweede proef van PPA Zuidoost voor het consortium niet meer is in te passen. Het consortium worstelt zich naar eigen zeggen door het besluitvormingsproces, waarin door publieke partijen steeds om meer duidelijkheid wordt gevraagd. Dat publieke en private partijen zelf de kosten dragen voor de tweede proef in PPA Zuidoost impliceert dat het consortium zoekt naar een balans in de uitwerking voorafgaand aan een akkoord voor de uitvoering van de tweede proef van PPA Zuidoost. Waarom de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam ook op 1 juli 2016 geen besluit neemt, begrijpt het consortium op basis van het eerdere overleg niet.

De kritische vragen vanuit de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam komen voort uit bepaalde twijfels bij de haalbaarheid met betrekking tot de elementen die Praktijkproef Amsterdam relevant acht, in het bijzonder een stap in de integratie van in-car en wegkantsystemen¹³). Het maakt dat een besluit over het al dan niet akkoord gaan met de tweede proef van PPA Zuidoost uitblijft, ondanks de eerder uitgesproken intentie, de opmerking van het Strategisch Team over een level playing field en het onder druk komen staan van de voorbereiding (ook bij het projectteam PPA Zuidoost en de wegbeheerders). Wat dat laatste betreft, is de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam van mening dat het tijdspad om nog in 2016 de tweede proef van PPA Zuidoost uit te voeren kritisch was en door het uitstel nog lastiger was geworden maar niet onmogelijk (Praktijkproef Amsterdam, 2016i).

¹³) Die twijfels bij de haalbaarheid maken ook dat het succesvol doorlopen van de technische test voor het consortium de Digitale Wegbeheerder een randvoorwaarde is.

5. Inzicht in organisatorische aspecten

Dit hoofdstuk presenteert het opgedane inzicht in de organisatorische aspecten.

Succescriterium

Ervaring met door private partijen uitgevoerd verkeersmanagement en zicht op de consequenties die dat heeft voor de verschillende betrokken partijen, inclusief de rol en invulling van diensten op het terrein van verkeersmanagement

Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost is een schat aan ervaring opgedaan met een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening in publiek-private samenwerking uitgevoerd, waarvan ook de evaluatie blijkt geeft. Het inzicht op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is dat de ex-ante verwachting dat de rol van de wegbeheerders verandert van vormend naar toetsend deels is gerealiseerd. Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost adviseerde het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution nog beperkt proactief en in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost was de voorzitter (gemeente Amsterdam) in de lead. De ex-ante verwachting dat de rol van wegverkeersleiders verandert van actief inzetten naar actief monitoren (en ingrijpen), is eveneens deels gerealiseerd. Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost werden verkeersmaatregelen niet alleen op advies van het consortium genomen, maar ook op initiatief van de voorzitter van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat. Overigens is het vooral die rolverandering – niet zozeer door een juridische positie (succescriterium private partijen) – die aandacht vraagt vanwege de consequenties, niet alleen door private diensten op het terrein van verkeersmanagement maar ook door de inrichting van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost. Hoe kunnen het actief monitoren door de wegverkeersleiders en private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie/de inrichting van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost elkaar over een weer versterken?

Een succescriterium voor private partijen is de vraag of het voor publieke partijen acceptabel is om vanuit een private verkeerscentrale (de virtuele verkeerscentrale van het consortium) gebiedsgericht verkeer te managen. Voor de eerste proef van PPA Zuidoost kan deze vraag grotendeels positief worden beantwoord; tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost vroeg het consortium schakelingen aan die door de wegbeheerders soepel zijn geaccepteerd. Evenzo was het tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost voor publieke partijen acceptabel dat private partijen sociale media inzetten als instrument voor verkeersmanagement (succescriterium private partijen). Tegelijkertijd blijken niet alleen het systeem, maar vooral de mensen en kennis van het gebied ertoe te doen (succescriterium private partijen).

Publieke partijen staan open voor het verbeteren en verrijken van regelscenario's, bijvoorbeeld met virtuele dynamische routeinformatiepanelen. Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost heeft het consortium het basis regelscenario voor een grootschalig evenement in ArenAPoort niet zozeer verbeterd met extra data over bezoekersstromen uit eerdere evenementen. In het ingediende voorstel was die verwachting bij de wegbeheerders wel gewekt¹⁴).

¹⁴) De reden dat het consortium het basis regelscenario voor een grootschalig evenement in ArenAPoort niet zozeer heeft verbeterd met extra data over bezoekersstromen uit eerdere evenementen, is dat er in de recente historie geen *vergelijkbare* evenementen zijn geweest.

Doordat het basis regelscenario voor een grootschalig evenement in ArenAPoort als kader was gesteld, heeft het consortium tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost naar eigen zeggen nog niet of nauwelijks kunnen 'improviseren' door regelscenario's aan te passen aan de werkelijke verkeerssituatie. Acceptatie hiervan door publieke partijen maakt voor het consortium deel uit van het groei-proces dat het consortium voorstaat (succescriterium private partijen).

Succescriterium

Een verdergaande integratie van in-car en wegwant, waarbij in elk geval wordt gedacht aan: verkeerskundige integratie, systeemintegratie (DVM Exchange, standaarden, open data) en *organisatorische integratie*. Dit mede met het oog op uitrolbaarheid en de derde fase van Praktijkproef Amsterdam

Het inzicht op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is dat tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost een organisatorische integratie is gerealiseerd in termen van dat de operationele uitvoering kon plaatsvinden vanuit het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost. Het aanvragen van schakelingen via de virtuele verkeerscentrale van het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution verloopt soepel, evenals de goedkeuring door de wegverkeersleiders in de verkeerscentrales van gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat. Tegelijkertijd is er sprake van een hybride situatie: verkeersmaatregelen worden niet alleen op advies van het consortium genomen (extra informatiebronnen), maar ook op initiatief van de voorzitter van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat (zie ook hiervoor).

Het ex-ante streven dat het proces conform planning verloopt, is tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost gerealiseerd. Toen bekend werd dat het slotstuk van de eerste proef tijdens de Toppers in Concert kon plaatsvinden, zijn de laatste zaken voor een succesvolle proef in ongeveer twee weken door het consortium, het projectteam PPA Zuidoost en de evaluatoren gerealiseerd.

Het inzicht op basis van het stoppen van de tweede proef is dat het voor een publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie nodig is recht te doen aan zowel de belangen en verlangens van publieke partijen als die van private partijen. Doordat dat niet lukt, wordt onder meer het ex-ante streven dat het proces conform planning verloopt niet gerealiseerd.

6. Inzicht in gedragskundige en verkeerskundige aspecten

Dit hoofdstuk presenteert het opgedane inzicht in de gedragskundige- en verkeerskundige aspecten.

6.1 Gedragskundige aspecten

Succescriterium

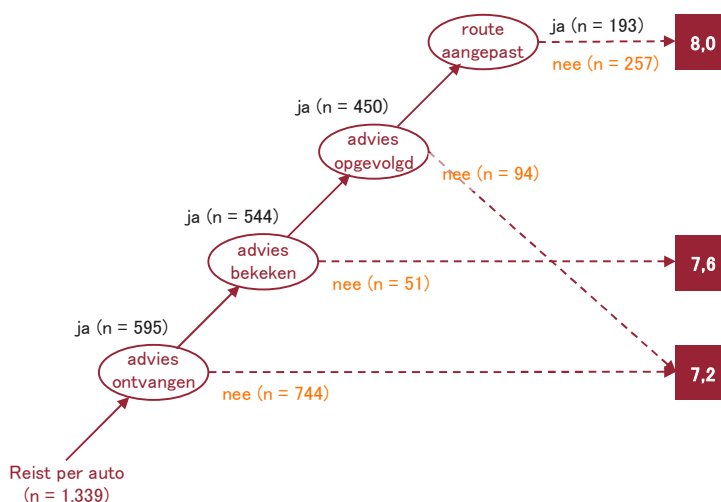
Verbetering van de verkeerssituatie/doorstroming en/of de informatievoorziening en/of de serviceverlening voor weggebruikers, en een betere spreiding over netwerk en parkeerlocaties

Het inzicht op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is dat een verbetering van de informatievoorziening en serviceverlening voor weggebruikers mogelijk blijkt. Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost zijn bezoekers individueel geïnformeerd via Flitsmeister en Livecrowd.

Van de bezoekers die de online vragenlijst hebben ingevuld – over het algemeen voldoende respondenten om betrouwbare uitspraken te kunnen doen – heeft ongeveer de helft een reisadvies ontvangen (bezoekers gebruiken meerdere bronnen van reisinformatie, waaronder borden boven/langs de weg, Flitsmeister en Livecrowd). Ruim drie kwart van hen heeft alleen voor vertrek een reisadvies ontvangen. Bijna een kwart van hen heeft zowel voor vertrek als tijdens de reis of alleen tijdens de reis een reisadvies ontvangen.

Wat betreft de gedragsverandering geeft van de respondenten die tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost met de auto naar ArenAPoort reisden én een reisadvies hebben ontvangen ongeveer drie kwart aan het reisadvies te hebben opgevolgd. En ongeveer een derde geeft aan op basis van het reisadvies ook een andere route te hebben genomen dan voorgenomen. In vergelijking met andere onderzoeken is dit een relatief hoog percentage.

Het is niet goed mogelijk te specificeren op basis van welke bron van reisinformatie respondenten aangeven een andere route te hebben genomen dan voorgenomen.



Figuur 3. Waardering bereikbaarheid ArenAPoort

De ex-ante verwachting dat weggebruikers significant meer tevreden zijn over de bereikbaarheid van ArenAPoort – onderdeel van de totale tevredenheid over de gastvrijheid van ArenAPoort – is gerealiseerd in termen van dat respondenten die een reisadvies hebben ontvangen en opvolgen meer tevreden zijn. Respondenten die geen reisadvies hebben ontvangen waarderen de bereikbaarheid van ArenAPoort met een 7,2 en respondenten die wel een reisadvies hebben ontvangen en opgevolgd met een 8,0. Deze tevredenheid kan mede (reisadvies ontvangen via borden boven/langs de weg, Flitsmeister en Livecrowd) maar niet uitsluitend worden toegeschreven aan de eerste proef van PPA Zuidoost.

6.2 Verkeerskundige aspecten

Succescriterium

Verbetering van de verkeerssituatie/doorstroming en/of de informatievoorziening en/of de serviceverlening voor weggebruikers, en een betere spreiding over netwerk en parkeerlocaties

Het meten van de verkeerskundige effectiviteit kent beperkingen doordat er geen goede referentie is en niet alleen de eerste proef van PPA Zuidoost maar ook het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en het Mobility Portal potentieel een bijdrage leveren aan de gemeten uitkomsten/effecten. Dat neemt niet weg dat op basis van de uitkomsten van de evaluatie van de verkeerskundige aspecten een aantal kwalitatieve en soms ook kwantitatieve uitspraken kan worden gedaan over de verkeerskundige effectiviteit.

Het inzicht op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is dat het, ondanks dat het het drukste Pinksterweekend ooit is met op 13 mei 2016 landelijk meer dan 400 km file (<https://vid.nl/nieuws/article/vid.2016.134.03>), lukt het om de aanwas van de bezoekersstroom naar de Toppers in Concert te managen. Vrijwel alle bezoekers zijn op tijd in de Amsterdam ArenA en op de aanrijroutes staan kort voor aanvang van het evenement geen files meer.

Om de weggebruikers te informeren en te sturen, worden tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost niet alleen wegkantinstrumenten ingezet, nieuw is dat bezoekers ook individueel geïnformeerd worden via Flitsmeister en Livecrowd¹⁵). Door de gebruikers van Flitsmeister zijn op 13, 14 en 15 mei 2016 in totaal 27.728 berichten ontvangen (per gebruiker kunnen meerdere berichten zijn ontvangen), via Livecrowd zijn in totaal 64.171 unieke smartphones bereikt.

Er zijn indicaties dat het verkeerskundig meerwaarde biedt weggebruikers te informeren en te sturen gebruikmakend van een dergelijk breed pallet aan instrumenten (succescriterium private partijen):

- een eerste indicatie is dat het lukt om het verkeer te spreiden over het netwerk (ex-ante streven). Op het stedelijk wegennet is weliswaar sprake van (enige) vertraging – de vertraging is het grootst een half uur voor aanvang van het evenement; in de uren daarvoor loopt de vertraging geleidelijk op – maar die vertraging is verspreid over meerdere routes en wegvakken. Wel lijkt de beschikbare ruimte op de S112 (Gooiseweg) nog beter te kunnen worden benut
- een tweede indicatie is dat het, gelet op het verloop van het aantal bezette parkeerplekken in en buiten de zogenoemde Entree, min of meer ook lukt het verkeer te spreiden over de parkeerlocaties (ex-ante streven). Overigens blijken ook verkeersregelaars nog een belangrijk instrument voor operationeel verkeersmanagement te zijn, in het bijzonder wat betreft het spreiden van het verkeer over de parkeerlocaties.

¹⁵) Overigens niet alleen tijdens de reis; ruim drie kwart van de bezoekers heeft alleen voor vertrek een reisadvies ontvangen. Juist op tijd vertrekken kan, in combinatie met de Toppers Fanzone op het ArenAPark, zorgen voor een betere spreiding van de bezoekersstroom in de tijd.

Of het ex-ante streven is gerealiseerd dat de gemiddelde reistijd op het netwerk significant is afgenomen en de betrouwbaarheid van de reistijd significant is toegenomen, kon door het onderzoeksontwerp van de proef niet worden bepaald.

De spreiding van het verkeer over het netwerk en de parkeerlocaties doet de terugslag op de A2 vanaf afrit 1 niet helemaal verdwijnen. Op 13 en 14 mei 2016 doet zich een terugslag voor op de A2 vanaf afrit 1 met een fileduur oplopend tot maximaal een half uur. De ex-ante verwachting dat de terugslag op de A2 vanaf afrit 1 is verdwenen – in het *Uitvoeringsplan* werd de realiteitswaarde van deze verwachting overigens al als ‘zeer twijfelachtig’ beoordeeld – is dan ook niet gerealiseerd. Doordat de terugslag op de A2 vanaf afrit 1 niet is verdwenen, is ook de ex-ante verwachting dat daardoor de verkeersveiligheid is verbeterd, niet volledig gerealiseerd.

Aan de randvoorwaarde dat de leefbaarheid niet verslechterd, lijkt wel te zijn voldaan.

Wat betreft de triggers blijkt er een opvallend verschil te zijn tussen triggers van het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flietsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution en triggers van BOSS-online (een beslissingsondersteunend systeem dat wegverkeersleiders binnen Rijkswaterstaat gebruiken voor het monitoren en sturen van het verkeer). BOSS-online genereert meer triggers op het hoofdwegennet, vooral in de nabijheid van de ArenAPoort. Het consortium triggert met name de inzet van virtuele dynamische routeinformatiepanelen bij knooppunt Badhoevedorp, evenals op de Burgemeester Stramanweg. Ook de door het consortium ingezette verkeersmaatregelen blijken zich vooral op het stedelijk wegennet te richten. Daar, in combinatie met het individueel informeren van bezoekers, moet tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost de toegevoegde waarde van het consortium worden gezocht.

Naast triggers blijkt ook de interactie tussen wegbeheerders, parkeerexploitanten en politie in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost relevant voor het nemen van besluiten over de inzet van verkeersmaatregelen, in het bijzonder met betrekking tot het laatste stukje.

7. Analyse mogelijke businessmodellen

Dit hoofdstuk presenteert de analyse van mogelijke businessmodellen die kunnen volgen uit de gekozen publiek-private samenwerking. Ook presenteert dit hoofdstuk het opgedane inzicht in de kosten en besparingen.

7.1 Inzicht in kosten en besparingen

Succescriterium

Duidelijkheid over de kosten en baten tijdens de proeven, zowel aan de publieke als aan de private kant. En duidelijkheid welke kosten eenmalig zijn en welke terugkeren bij verdere implementaties

Kosten (en bestede dagen)

De kosten van publieke partijen zijn opgevraagd bij het projectteam PPA Zuidoost. Wat opvalt, is dat hoewel een succescriterium door publieke partijen niet is gestuurd op inzicht in de kosten tijdens de proeven in PPA Zuidoost. Op basis van het door het projectteam PPA Zuidoost beschikbaar gestelde overzicht ontstaat het volgende inzicht in de kosten van publieke partijen:

- De kosten voor de basis op orde (*eenmalige kosten*) zijn nihil. Wel is er een inspanning gedaan om de implementatie van het basis regelscenario voor een grootschalig evenement in ArenAPoort in de netwerkmanagementsystemen succesvol af te ronden. De ex-ante verwachting is gerealiseerd¹⁶).
- De ontwikkelkosten (*eenmalige kosten*) bedragen naar verwachting circa € 450.000,-- *inclusief BTW*. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:
 - . de kosten die aan de marktbenadering PPA Zuidoost voorafgaan, bedragen circa € 125.000,--
 - . de kosten voor de voorbereiding en begeleiding van de marktbenadering PPA Zuidoost bedragen circa € 55.000,--
 - . de kosten voor de uitvoering van de eerste proef PPA Zuidoost bedragen circa € 70.000,--
 - . de kosten voor de inhuur van specialisten en ondersteuning voor in het bijzonder de uitvoering van de eerste proef PPA Zuidoost bedragen circa € 100.000,--
 - . de kosten in het kader van het voorstel voor de tweede proef van PPA Zuidoost bedragen circa € 5.000,--
 - . de kosten voor de evaluatie bedragen circa 95.000,--.

De ex-ante verwachting is gerealiseerd. De kosten zijn lager dan begroot, mede doordat de tweede proef van PPA Zuidoost niet heeft plaatsgevonden. Voor de bestede dagen – in totaal zijn door publieke partijen circa 550 dagen besteedt – geldt hetzelfde.

- Wat de kosten voor toepassing in de praktijk (*terugkerende kosten*) zijn, is onduidelijk. De ex-ante verwachting is niet gerealiseerd.

Voor de publiek-private samenwerking in PPA Zuidoost dragen publieke- en private partijen elk zelf de kosten voor de proeven. Dat impliceert ook dat private partijen om redenen van vertrouwelijkheid (concurrentiegevoelige informatie) beperkt duidelijkheid geven over hun kosten.

¹⁶) De ex-ante verwachting voor de kosten voor de basis op orde is € - / 10 dagen, voor de ontwikkelkosten € 1.545.000,-- / 770 dagen en voor de kosten voor toepassing in de praktijk een nader te bepalen deel van de ontwikkelkosten.

Het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution heeft een schatting gepresenteerd van de kosten voor de eventuele toepassing in de praktijk tijdens Coldplay op 23 en 24 juni in de Amsterdam ArenA, inclusief kosten doorontwikkeling. Het consortium de Digitale Wegbeheerder heeft een schatting gepresenteerd van de ontwikkelkosten voor de tweede proef van PPA Zuidoost (in termen van manjaren). De stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam is van deze schattingen op de hoogte.

Besparingen

Op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is het inzicht dat geen besparingen in termen van directe kosten zijn gerealiseerd. De ex-ante verwachting dat de piekbelasting van wegverkeersleiders is afgenomen, is niet gerealiseerd. Ook blijken naast de wegkantsystemen en individuele informatie via Flitsmeister en Livecrowd, verkeersregelaars nog een belangrijk instrument voor operationeel verkeersmanagement te zijn. De ex-ante verwachting van significante besparingen door minder inzet van verkeersregelaars is dan ook niet gerealiseerd.

Wat betreft eventuele toekomstige besparingen op wegverkeersleiders en verkeersregelaars bij een doorontwikkeling, heeft het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution een eerste schatting gepresenteerd. De stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam is van deze schatting op de hoogte.

Naast besparingen in termen van directe kosten zijn er mogelijke baten door een reductie van het aantal voertuigverliesuren en de verkeersonveiligheid, een hogere tevredenheid van bezoekers over de gastvrijheid van ArenAPoort en een nieuwe generatie producten. Op basis van de eerste proef van PPA Zuidoost is het niet goed mogelijk *onderbouwde*, kwantitatieve uitspraken te doen over de omvang van deze mogelijke baten.

Het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution heeft wel een eerste schatting gepresenteerd van deze mogelijke baten bij een doorontwikkeling van verkeersmanagement als een service. De stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam is van deze schatting op de hoogte.

7.2 Analyse mogelijke businessmodellen

Succescriterium

Duidelijke bijdrage aan transitiepaden van Connecting Mobility en inzicht in continuïteit/business opportunities

Voorafgaand aan de marktbenadering is voor PPA Zuidoost samen met de Technische Universiteit Eindhoven een blauwdruk ontwikkeld voor mogelijke businessmodellen. Drie businessmodellen zijn uitgewerkt: 'ultimate event experience', 'stress-free event journey' en 'free ride Amsterdam event' (Praktijkproef Amsterdam, 2014). Wat opvalt, is dat de mogelijke businessmodellen in PPA Zuidoost niet zijn beproefd anders dan dat publieke en private partijen elk zelf de kosten voor de eerste proef in PPA Zuidoost dragen. Zowel het Strategisch Team als het Expert Team constateert dat er weinig duidelijk is over de businesscase. Zo schrijft het Expert Team: 'In geen van de voorstellen komt terug hoe na afloop van de proef (bij een succes) gekeken wordt naar een vervolg en hoe het financieringsmodel/dienstverleningsmodel eruit kan zien. Hoe zien de marktteams dat er betaald/verdiend gaat worden met de beproefde dienst? (...) Uiteindelijk zal er ergens minimaal kostendekkend iets mogelijk moeten zijn, en dan moet er ook gepraat worden over waar het geld vandaan komt (bij wie, hoe, waarvoor)' (Praktijkproef Amsterdam, 2016d: 2).

Voor acht van de twaalf marktteams is onvoldoende perspectief op een gezonde businesscase de belangrijkste reden geweest om te besluiten geen voorstel in te dienen.

In essentie beschrijft een businessmodel de grondgedachte van hoe een organisatie waarde creëert, levert en behoudt (Osterwalder & Pigneur, 2009). Tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost is de potentie van betere informatie, de inzet van virtuele instrumenten op straat en individueel reisadvies 'geproefd'. Met uitzondering van Livecrowd – ook die applicatie wordt overigens doorontwikkeld – is evenwel nog een aantal ontwikkelstappen nodig alvorens (componenten) van verkeersmanagement als een service toegepast kan worden in de Amsterdamse regio of in vergelijkbare situaties/regio's.

Als waardeproposities zijn de inzet van een of meerdere componenten, zowel als product of service denkbaar. Ook de Digitale Wegbeheerder ziet een nieuwe generatie producten als waardepropositie. De belangrijkste elementen die bijdragen aan de creatie van klantwaarde lijken *performance* (beter verkeersmanagement door betere informatie en extra instrumenten), *customization* (individueel (reis)advies) 'de klus klaren', *toegankelijkheid* en mogelijk ook *kostenbeperking* te zijn (vergelijk Osterwalder & Pigneur, 2009).

Een vraag die zich in PPA Zuidoost steeds meer opdringt, is welke inkomstenstromen het resultaat zijn van waardeproposities die met succes aan klanten worden aangeboden. Een vraag die in PPA Zuidoost echter nog niet of nauwelijks van een antwoord is voorzien. En ook op strategisch niveau heeft de discussie nog niet geresulteerd in een antwoord op de vraag van private partijen of de overheid echt vervolgstappen richting privaat verkeersmanagement wil zetten (toekomstperspectief).

Hoewel het lastig blijkt om inzicht te krijgen in de huidige geldstromen rondom verkeersmanagement in ArenAPoort¹⁷⁾, kan als begin van een antwoord op de vraag of verkeersmanagement als een service economische waarde heeft, worden gedacht aan (succescriterium private partijen):

Tabel 1. Economische waarde verkeersmanagement als een service

	Waardeproposities
<i>Wegbeheerders (Amsterdamse regio)</i>	<p>Performance, customization</p> <p>Een common operational picture ('zicht op de stad') en het individueel kunnen informeren, sluit aan bij behoeften van de gemeente Amsterdam dat tactisch verkeersmanagement als taak van de gemeente beschouwt.</p>
<i>Wegbeheerders (vergelijkbare situaties/regio's)</i>	<p>Performance, customization én 'de klus klaren'</p> <p>Ook privaat verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen) zou mogelijk aan kunnen sluiten bij behoeften van wegbeheerders met minder expertise dan de gemeente Amsterdam.</p> <p>Verkeersmanagement als een service kan mogelijk ook worden aangeboden tijdens grootschalige wegwerkzaamheden (aan wegbeheerders, evenals aan bijvoorbeeld aannemers), zoals de bouw van de Zuidasdok in de Amsterdamse regio.</p>
<i>Evenementorganisatoren (en bezoekers en partners in ArenAPoort)</i>	<p>Customization, toegankelijkheid</p> <p>Het individueel kunnen informeren (managen aanwas bezoekersstromen) sluit aan bij behoeften van evenementorganisatoren. Livecrowd wordt ook al voor andere evenementen afgenomen. Via een kleine opslag op het ticket zouden <i>bezoekers</i> hieraan in ieder geval in theorie kunnen meebetalen. (Ander onderzoek leert dat weggebruikers niet snel bereid zijn te betalen voor (reis)advies). Ook kan worden gedacht aan afspraken met horecaondernemers (bijvoorbeeld een 'filemenu', zoals in Burgers Zoo) en/of parkeerexploitanten (<i>partners in ArenAPoort</i>).</p> <p>Ook 'plug-and-play' componenten die bijvoorbeeld de Amsterdam ArenA in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren – vergelijkbaar met enkele Duitse stadions – zouden mogelijk kunnen aansluiten bij een behoefte.</p>

¹⁷⁾ In het kader van de analyse van mogelijke businessmodellen is enige duidelijkheid verkregen van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Amsterdam ArenA over hun bijdragen aan verkeersmanagement in ArenAPoort, maar niet van onder anderen de gemeente Amsterdam.

Voor het ontwerpen en implementeren van mogelijke businessmodellen lijkt een term als *privaat verkeersmanagement* de discussie voorsnog eerder te blokkeren dan uit te lokken. Dat neemt niet weg dat twee typen waardeproposities denkbaar zijn:

- *waardeproposities die een vergelijkbaar aanbod met toegevoegde kenmerken vertegenwoordigen*; denk aan het individueel kunnen informeren, waaromheen private partijen mogelijk een businessmodel kunnen opbouw dat een mix bevat van business to government, business to business en business to consumer (succescriterium private partijen)
- *innovatieve waardeproposities die een nieuw of ontregelend aanbod vertegenwoordigen*; denk aan *privaat verkeersmanagement* of *plug-and-play componenten* die bijvoorbeeld de Amsterdam Arena in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren, in afstemming met wegbeheerders.

8. Lessen PPA Zuidoost

Dit hoofdstuk presenteert de lessen van PPA Zuidoost in de vorm van het antwoord op de te onderzoeken aspecten, zoals gedefinieerd in de ex-ante evaluatie voor de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam, evenals de bijdrage aan de transitiepaden van de Routekaart *Beter geïnformeerd op weg*.

8.1 Resultaten en uitkomsten/effecten PPA Zuidoost

In PPA Zuidoost is een belangrijke stap gezet naar een toekomst waarin auto's en systemen langs de weg (bijvoorbeeld routeinformatiepanelen en verkeerslichten, maar ook verkeerscentrales) digitaal met elkaar zijn verbonden en volledig samenwerken. In PPA Zuidoost is de mogelijkheid beproefd om met publiek-private samenwerking op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie bij te dragen aan het behalen van de beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid én serviceverlening). De ex-ante verwachting dat één of meer private partijen in staat zijn om diensten op het terrein van verkeersmanagement te leveren, is gerealiseerd. Dat wil zeggen: de eerste proef van PPA Zuidoost is uitgevoerd door het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution. Het consortium de Digitale Wegbeheerder heeft om een aantal redenen besloten de tweede proef van PPA Zuidoost niet uit te voeren.

8.1.1 Inzicht op te onderzoeken aspecten

De evaluatie van PPA Zuidoost geeft inzicht in de gerealiseerde resultaten en uitkomsten/effecten van PPA Zuidoost. In dit eindrapport vormden de door het projectteam van PPA Zuidoost geformuleerde succescriteria de rode draad. Daarbij is ook steeds de verbinding gelegd met de te verwachten resultaten en uitkomsten/effecten. Concluderend is het inzicht op de te onderzoeken aspecten, zoals gedefinieerd in de ex-ante evaluatie voor de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam:



Verkeerskundig effectief

Om weggebruikers beter te informeren en te sturen zijn tijdens PPA Zuidoost bestaande en extra informatiebronnen (publiek en privaat) gecombineerd én niet alleen wegkantinstrumenten ingezet maar bezoekers zijn ook individueel geïnformeerd via Flitsmeister (virtuele dynamische routeinformatiepanelen) en Livecrowd (sociale media).

1. Reisadvies van invloed op tevredenheid

Bezoekers van de Toppers in Concert die een reisadvies hebben ontvangen en opvolgen zijn meer tevreden over de bereikbaarheid van ArenAPoort. Bezoekers gebruiken meerdere bronnen van reis-informatie.

2. Reisadvies voor vertrek als interessante sturingsmogelijkheid

Ruim drie kwart van de bezoekers van de Toppers in Concert heeft alleen voor vertrek een reisadvies ontvangen. Het geven van een goed reisadvies voor vertrek, bijvoorbeeld via het Mobility Portal en/of sociale media, biedt dus een interessante sturingsmogelijkheid (vergelijk de uitkomsten van het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam (Praktijkproef Amsterdam, 2016h)).

3. *Meerwaarde van een breed pallet aan instrumenten (wegkant en in-car)*

Om weggebruikers beter te informeren en te sturen kan een breed pallet aan instrumenten worden ingezet. Een reisadvies om op tijd te vertrekken kan, in combinatie met iets vergelijkbaars als de Toppers Fanzone op het ArenAPark, zorgen voor een betere spreiding van de bezoekersstroom in de tijd. Dat is van belang, omdat het de piek in de intensiteit op de afritten naar ArenAPoort kan afvlakken. Wegkantsystemen, aangevuld met virtuele dynamische route-informatiepanelen en sociale media kunnen ervoor zorgen dat een groter aantal weggebruikers een reisadvies tijdens de reis opvolgt en daarmee voor een betere spreiding van het verkeer over het netwerk en de parkeerlocaties.

Er zijn indicaties dat het verkeerskundig meerwaarde biedt weggebruikers te informeren en te sturen gebruikmakend van een breed pallet aan instrumenten, maar die meerwaarde kan met een zekere hardheid kwantitatief nog niet worden bepaald.

De verkeerskundige effectiviteit lijkt bovendien nog optimaler te kunnen door de beschikbare ruimte op de S112 (Gooiseweg) en de beschikbare parkeercapaciteit nog beter te benutten. Wat dit laatste betreft: uiteindelijk niet beproefd, maar met het oog op de verkeerskundige effectiviteit wel interessant is het voorstel de verwerkingscapaciteit van de parkeerfaciliteiten in ArenAPoort te vergroten door (geautomatiseerd) actief te sturen op de instroom van de parkeerlocaties.

Hoe de verkeerskundige meerwaarde van intelligente technologie op het gebied van verkeersmanagement en reisinformatie op een realistische wijze inzichtelijk te maken, is in het algemeen een aandachtspunt. In het bijzonder als het gaat om het willen doen van kwantitatieve uitspraken over de verkeerskundige effectiviteit van een specifieke proef.



Kosteneffectief

4. *Basis grotendeels op orde, kosten voor toepassing in praktijk nog onduidelijk*

De basis op orde is een belangrijke les van de eerste fase van Praktijkproef Amsterdam. Die basis blijkt nu grotendeels op orde, mede door de eerdere proeven in het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam. Dat neemt niet weg dat er verdere wensen zijn ten aanzien van data en systemen voor het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie. Denk daarbij aan het geautomatiseerd inzetten van bepaalde verkeersmaatregelen op straat of betrouwbare, realtime data over de beschikbare parkeercapaciteit van *alle* parkeerlocaties.

Wat de kosten voor toepassing in de praktijk (terugkerende kosten) zijn, is nog onduidelijk.

5. *Besparingen en mogelijke baten*

Besparingen in termen van directe kosten – afname piekbelasting wegverkeersleiders, minder inzet verkeersregelaars – zijn nog niet gerealiseerd. Misschien was het ook niet realistisch om dergelijke besparingen al te verwachten en is het vooral van belang praktisch inzicht te krijgen in mogelijke baten. Want naast besparingen in termen van directe kosten zijn er mogelijke baten door een reductie van het aantal voertuigverliesuren en de verkeersonveiligheid, een hogere tevredenheid van bezoekers over de gastvrijheid van ArenAPoort en een nieuwe generatie producten. Er is een eerste schatting gepresenteerd van deze mogelijke baten en eventuele toekomstige besparingen.



Technisch werkend

6. *Private diensten op terrein van verkeersmanagement en reisinformatie (systeem)technisch mogelijk*

Het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie blijkt (systeem)technisch mogelijk.

Een belangrijke les die PPA Zuidoost leert – ook met het oog op andere aanbieders van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie – is dat koppelingen met de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders tot stand kunnen worden gebracht, gebaseerd op de DVM Exchange-standaard.

De sociale mediacomponent wordt al voor andere evenementen afgenomen. Alvorens (ook andere componenten van) verkeersmanagement als een service toegepast kan worden in de Amsterdamse regio of in vergelijkbare situaties/regio's, is nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Er lijken evenwel technisch geen onoverkomelijke beperkingen te zijn.



Integratie van wegwagent en in-car

In PPA Zuidoost is de integratie van in-car en wegwagentssystemen, de grootste uitdaging van de tweede fase van Praktijkproef Amsterdam, een stap dichterbij gebracht.

7. Virtuele dynamische routeinformatiepanelen en sociale media als aanvulling op wegwagentssystemen

In PPA Zuidoost is een koppeling tot stand gebracht tussen de virtuele verkeerscentrale van het consortium en de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders. In de auto en langs de weg is tegelijkertijd dezelfde consistente informatie beschikbaar; dat wil zeggen dat de informatie is gebaseerd op hetzelfde uitgebreide verkeersbeeld. Tegelijkertijd vormen de inzet van virtuele dynamische routeinformatiepanelen en sociale media een interessante aanvulling op de wegwagentssystemen.

8. Gebruik bestaande apps mogelijk

In PPA Zuidoost is de integratie van in-car en wegwagentssystemen een stap dichterbij gebracht door bestaande apps te gebruiken. Juist die integratie met bestaande applicaties als Flitsmeister en Livecrowd is interessant omdat de intelligentie in toenemende mate bij de weggebruikers ligt, evenals de koppeling met de in gebruik genomen nieuwe versie van het Mobility Portal. Uiteindelijk niet beproefd maar eveneens interessant is het voorstel voor de integratie met bestaande apps van evenementorganisatoren.



Samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en wetenschap

9. Mensen en kennis van het gebied doen ertoe

PPA Zuidoost heeft kunnen steunen op het (onder meer met behulp van Praktijkproef Amsterdam) opgebouwde vermogen tot samenwerken van zowel publieke- als private partijen. Een belangrijke les die PPA Zuidoost leert, is dat systemen maar vooral ook mensen en kennis van het gebied ertoe doen; het beter informeren en sturen van de weggebruiker tijdens evenementen is voortdurend schakelen tussen lokaal niveau – het laatste stukje doet er juist toe (!) – en (boven)regionaal niveau. Dat verklaart mede dat er nog sprake was van een hybride situatie: verkeersmaatregelen werden niet alleen op advies van het consortium genomen, maar ook op initiatief van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en de wegverkeersleider van Rijkswaterstaat. Door een leercurve van private partijen kan dit voor de toekomst overigens anders zijn, afhankelijk van wat de klant wil.

10. Toekomstperspectief?!

Praktijkproef Amsterdam wilde een gelijkwaardige samenwerking met de markt opzetten; publieke en private partijen droegen ook zelf de kosten voor de eerste proef in PPA Zuidoost. Wat opvalt, is hoe verschillend de marktbenadering van PPA Zuidoost door publieke- en private partijen is ervaren. Onvoldoende perspectief op een gezonde businesscase in combinatie met het feit dat private partijen geen financiële vergoeding voor de proeven ontvingen, was voor acht van de twaalf marktteams reden om geen voorstel in te dienen. Een belangrijke les van PPA Zuidoost is dan ook dat Praktijkproef Amsterdam het bieden van toekomstperspectief niet buiten zichzelf kan plaatsen als ze in dialoog met de markt wil komen tot voorstellen voor proeven zoals in PPA Zuidoost.

Tegelijkertijd past het opzetten van een gelijkwaardige samenwerking met de markt bij een van de aanbevelingen uit het in-car spoor van Praktijkproef Amsterdam om bij te dragen aan het doorbreken van het denken in een klassieke opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie (Praktijkproef Amsterdam, 2016h). Marktteams die wel een voorstel hebben ingediend, doen dat omdat ze elk eigen (markt)kansen zien, variërend van nieuwe applicaties en business platforms tot privatisering van operationeel- en ook tactisch verkeersmanagement. Business to government, maar ook business to business en wellicht (indirect) business to consumer.

Toekomstperspectief lijkt er dan ook wel te zijn. Een common operational picture ('zicht op de stad') sluit aan bij de behoefte van de gemeente Amsterdam. Het individueel kunnen informeren sluit aan bij behoeften van zowel de gemeente Amsterdam als de Amsterdam ArenA en mogelijk ook andere evenementorganisatoren. Contact is er bijvoorbeeld met de provincie Flevoland. Privaat verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen), oftewel 'de klus klaren', zou mogelijk kunnen aansluiten bij behoeften van wegbeheerders met minder expertise dan de gemeente Amsterdam. En plug-and-play componenten die bijvoorbeeld de Amsterdam ArenA in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren, zouden mogelijk ook kunnen aansluiten bij een behoefte.

11. Lessen marktbenadering en stoppen tweede proef PPA Zuidoost

Wat leren we van wat als 'taai' is ervaren in PPA Zuidoost, in het bijzonder de marktbenadering – acht van de twaalf marktteams hebben geen voorstel ingediend – en het stoppen van de tweede proef van PPA Zuidoost? In aanvulling op de leerervaringen met de marktbenadering PPA Zuidoost die door het projectteam zijn beschreven (Praktijkproef Amsterdam, 2016e), leert PPA Zuidoost nog drie lessen met betrekking tot een precompetitieve dialoog:

- . overweeg in een marktbenadering als die van PPA Zuidoost een duidelijk(er) onderscheid tussen prekwalificatie, dialoog en selectie
- . uitgangspunten, randvoorwaarden en succescriteria mogen geen sta in de weg zijn om tot een gelijkwaardige samenwerking te komen
- . kom als de voorstellen zijn ingediend tot een helder besluit (wederzijds akkoord). Spreek als een voorstel verbeterd moet worden met elkaar een realistische termijn af om tot een wederzijds akkoord te komen en houd elkaar aan die termijn.

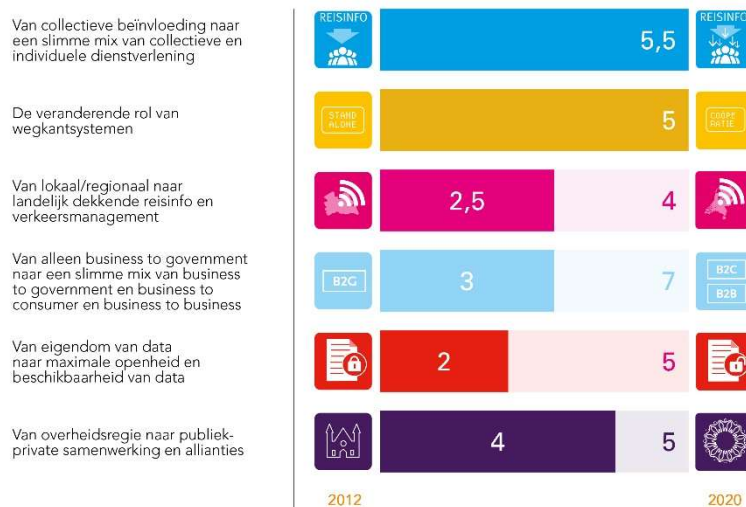
Wat dit laatste betreft, kan als zich in de toekomst nogmaals een situatie voordoet als rondom de besluitvorming over de tweede proef van PPA Zuidoost een *conclaaaf* een geschikte werkwijze zijn: kort en krachtig, toekomstgericht. Een werkwijze die past bij een gelijkwaardige samenwerking en is afgeleid van de wijze waarop kardinalen van de Katholieke Kerk de paus kiezen. De essentie is dat publieke en private partijen bij elkaar komen, op zoek gaan naar de echte beletselen en gezamenlijk zoeken naar oplossingen totdat ze overeenstemming hebben bereikt. Een belangrijk aandachtspunt is dat de onderhandelaars namens de partijen beschikken over voldoende 'commitment power'.

8.1.2 Bijdrage aan transitiepaden Beter geïnformeerd op weg

De eerste proef van PPA Zuidoost is een eerste stap naar verkeersmanagement als een service. Door de ooghalen kijkend is tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost de potentie van betere informatie, de inzet van virtuele instrumenten op straat en individueel reisadvies 'geproefd'. Er is inzicht verkregen in de veranderende rol en bijbehorende leercurve van publieke- en private partijen, evenals in de mogelijke gevolgen voor wegbeheerders (hoe ver die gaan, kan door publieke partijen nog worden bepaald) en deels ook in mogelijke businessmodellen.

Hiermee draagt PPA Zuidoost bij aan de transitiepaden van *Beter geïnformeerd op weg*. In de eerste proef van PPA Zuidoost is aangetoond dat het mogelijk is een bepaald plateau te bereiken¹⁸). Daarmee is natuurlijk niet gezegd dat dit plateau generiek ook is bereikt. PPA Zuidoost levert in het bijzonder een bijdrage aan:

- *Naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening*; tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost zijn op de 'ladder' naar gepersonaliseerde dienstverlening wegkantsystemen, virtuele dynamische routeinformatiepanelen en Livecrowd ingezet. Door de inzet van de virtuele verkeerscentrale in combinatie met het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost is er bovendien sprake van vergaande afstemming door in het individuele advies rekening te houden met afgestemde intenties van dienstverlener, weggebruiker en overheid
- *De veranderende rol van wegkantsystemen*; tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost is een verdergaande integratie van wegkant en in-car gerealiseerd. Er is een koppeling tot stand gebracht tussen de virtuele verkeerscentrale van het consortium en de netwerkmanagementsystemen van de wegbeheerders. In de auto en langs de weg is tegelijkertijd dezelfde consistente informatie beschikbaar; dat wil zeggen dat de informatie is gebaseerd op hetzelfde uitgebreide verkeersbeeld
- *Naar publiek-private samenwerking en allianties*; tijdens de eerste proef van PPA Zuidoost bepaalden en betaalden markt en overheid substantieel samen. Generiek ligt het evenwel niet voor de hand dat dit plateau bereikt kan worden zonder een gezonde businesscase.



Figuur 4. Bijdrage aan transitiepaden *Beter geïnformeerd op weg*

8.2 Uitspraken over toepasbaarheid in vergelijkbare situaties/regio's (verdere uitrol)



De opgedane ervaring en inzicht in PPA Zuidoost met private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie kan ook in vergelijkbare situaties/regio's worden toegepast. Twee belangrijke modules in de 'gereedschapskist' van PPA Zuidoost zijn:

¹⁸) Elk van de transitiepaden is uitgewerkt in zogenoemde transitieplateaus, als de treden van een ladder (zie bijlage 2 voor een toelichting op de transitiepaden en -plateaus).

- *(Systeem)technische basis voor verdergaande integratie van wegkant en in-car*
Het leveren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement en reisinformatie blijkt (systeem)technisch mogelijk. Op die (systeem)technische basis kan zowel in de Amsterdamse regio als in vergelijkbare situaties/regio's worden voortgebouwd.
Nota bene: een les die PPA Zuidoost ook leert is dat juist 'voortbouwen op' en een doorontwikkeling van belang zijn om de nieuwste innovaties uiteindelijk te vertalen naar de reguliere organisatie van verkeersmanagement en reisinformatie.
- *Betere informatie, virtuele instrumenten op straat, individueel reisadvies*
De potentie van betere informatie, de inzet van virtuele instrumenten op straat en individueel reisadvies die is geproefd tijdens de eerste stap geeft vertrouwen om de volgende stappen te zetten naar verkeersmanagement als een service zowel in de Amsterdamse regio als in vergelijkbare situaties/regio's.

De sociale mediacomponent wordt al voor andere evenementen afgenomen (business to business). Alvorens (ook andere componenten van) verkeersmanagement als een service toegepast kan worden in de Amsterdamse regio of in vergelijkbare situaties/regio's is nog een aantal ontwikkelstappen nodig:

Technische ontwikkelstappen

Technisch is nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Deze ontwikkelstappen hebben betrekking op:

- het ontwikkelen van een 'common operational picture', een *geïntegreerd* beeld van het verkeersbeeld (inclusief camerabeelden), de ingezette maatregelen (inclusief bijvoorbeeld virtuele dynamische routeinformatiepanelen) en de triggers. Dat geeft beter 'zicht op de stad' en daarmee betere sturingsinformatie
- het proactief adviseren, inclusief het automatiseren van triggers op basis van extra informatie uit floating car data en sociale media. In dit verband is het, met het oog op het genereren van betere en beter getimed triggers, interessant om in een microkosmos het verschil tussen triggers van het consortium en triggers van BOSS-online nader te onderzoeken.

Deze technische ontwikkelstappen zouden onderdeel kunnen zijn van de derde fase van Praktijkproef Amsterdam om nieuwste innovaties te vertalen naar de reguliere organisatie van verkeersmanagement en reisinformatie.

Organisatorische ontwikkelstappen

Organisatorisch is ook nog een aantal ontwikkelstappen nodig. Zo kan het interessant zijn te experimenteren met de rolinvulling door private partijen in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost – op zich al een publiek-private samenwerking – evenals met de wisselwerking tussen het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en (de wegverkeersleiders in) de verkeerscentrales in het elkaar over en weer adviseren.

Maar vooral hebben de organisatorische ontwikkelstappen betrekking op de samenwerking tussen publieke en private partijen. Deze ontwikkelstappen hebben baat bij het helder maken van wat onder de term (publiek)privaat verkeersmanagement wordt verstaan (passend kader). Daarbij zijn twee routes denkbaar die samenhangen met de twee typen waardeproposities:

- *Route 1*; in de eerste route blijft tactisch verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen) een taak die wegbeheerders zelf uitvoeren. Private partijen werken in relatie tot de eigen strategie waardeproposities uit met applicaties/diensten die een vergelijkbaar aanbod met toegevoegde kenmerken vertegenwoordigen; denk aan het individueel kunnen informeren. Business to government maar ook business to business zijn onderdeel van het businessmodel.

Kennisoverdracht naar andere situaties/regio's om deze route te faciliteren zou onderdeel kunnen zijn van de derde fase van Praktijkproef Amsterdam.

- *Route 2*; in de tweede route is niet alleen operationeel- maar ook tactisch verkeersmanagement (regulier en tijdens evenementen) een taak die wegbeheerders niet per se zelf uitvoeren. Private partijen werken in relatie tot de eigen strategie waardeproposities uit met applicaties/diensten die een nieuw of ontregelend aanbod vertegenwoordigen; denk aan privaat verkeersmanagement of plug-and-play componenten die bijvoorbeeld de Amsterdam ArenA in staat stellen zelf verkeersmanagement uit te voeren, in afstemming met wegbeheerders. Business to government kan maar hoeft geen onderdeel uit te maken van het businessmodel.

Een belangrijke les die PPA Zuidoost, gebaseerd op de analyse van de publiek-private samenwerking tot slot leert, is dat het in een (gelijkwaardige) publiek-private samenwerking vaak effectiever is om samen transparantie te ontwikkelen dan alleen duidelijkheid te vragen van de ander. Van Praktijkproef Amsterdam vraagt dit enerzijds om de organisatie en besluitvorming van de samenwerking licht te organiseren en de evaluatie nog meer met het werk te vervlechten. Anderzijds vraagt dit van de initiatiefnemers van Praktijkproef Amsterdam om zelf te weten wat ze willen, omdat dat ze tot een goede samenwerkingspartner maakt.

Lijst gebruikte documenten

- Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN & Technolution (2016a), *Kritische succesfactoren PPA Zuidoost voor de private partijen*
- Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN & Technolution (2016b), *PPA Zuidoost: naar publiek met privaat*
- Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN & Technolution (2016c), *Voorstel PPA Zuidoost: naar publiek met privaat*
- Connekt (2015a), *Aanmeldingen marktteams en marktpartijen PPA Zuidoost (op volgorde van binnenkomst)*
- Connekt (2015b), *Startbijeenkomst over publiek-private samenwerking van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) Zuidoost – het beproeven van integratie van wegwijk- en in-carsystemen met private verkeersmanagementdiensten*
- Connekt (2013), *Beter geïnformeerd op weg; routekaart 2013-2023*
- Digitale Wegbeheerder (2016a), *Praktijkproef Amsterdam Zuidoost; de Digitale Wegbeheerder stopt uitvoering proef*
- Digitale Wegbeheerder (2016b), *Operational excellence ArenAPoort*
- Osterwalder, A. & Y. Pigneur (2009), *Businessmodel generatie; een handboek voor visionairs, game changers en uitdaggers*
- Praktijkproef Amsterdam (2016a), *Advies Strategisch Team*
- Praktijkproef Amsterdam (2016b), *Advies Strategisch Team*
- Praktijkproef Amsterdam (2016c), *Bevindingen Expert Team op definitief voorstel PPA Zuidoost – de Digitale Wegbeheerder*
- Praktijkproef Amsterdam (2016d), *Bevindingen Expert Team op de definitieve voorstellen PPA Zuidoost*
- Praktijkproef Amsterdam (2016e), *Marktaanpak PPS Zuidoost, de precompetitieve dialoog; voorbereiding, uitvoering, ervaringen en lessen*
- Praktijkproef Amsterdam (2016f), *Notitie transitieproces ten behoeve van evaluatie PPA Zuidoost*
- Praktijkproef Amsterdam (2016g), *Samenvatting afstemoverleg board marktteam en stuurgroep, 10 juni 2016*
- Praktijkproef Amsterdam (2016h), *Overkoepelend eindrapport in-car*
- Praktijkproef Amsterdam (2016i), *Stoppen uitvoering proef PPA Zuidoost door DWB*
- Praktijkproef Amsterdam (2016j), *Verslag PPA stuurgroep 21 januari 2016*
- Praktijkproef Amsterdam (2015a), *Ex-ante evaluatie tweede fase Praktijkproef Amsterdam*
- Praktijkproef Amsterdam (2015b), *Plan van aanpak fase 2 PPA deelproject Zuidoost*
- Praktijkproef Amsterdam (2015c), *Samen naar de juiste voorstellen*
- Praktijkproef Amsterdam (2015d), *Voorstel succescriteria proeven PPA Zuidoost*
- Praktijkproef Amsterdam (2015e), *Uitvoeringsplan Praktijkproef Amsterdam fase 2 Amsterdam Zuidoost*
- Praktijkproef Amsterdam (2014), *Concept plan van aanpak fase 2, v2.6*
- Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland & gemeente Amsterdam (2015), *Basis regelscenario; grootschalige evenement ArenAPoort*
- Twynstra Gudde (2016), *Procesevaluatie vervolg in-car spoor*
- Twynstra Gudde & MuConsult (2016), *Evaluatie eerste proef PPA Zuidoost*

Lijst betrokken personen

Begeleidingsgroep evaluatie PPA Zuidoost

De evaluatie van PPA Zuidoost is begeleid door het evaluatieteam bestaande uit vertegenwoordigers van het projectteam PPA Zuidoost (*Michel Kusters, Henk Jan Kwakernaat, Sebe Vogel*) en, voor de evaluatie van de eerste proef van PPA Zuidoost, een vertegenwoordiger van het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (*Paul van Beek*).

Op het concepteindrapport heeft een brede groep betrokken personen kunnen reageren.

Evaluatie organisatorische aspecten PPA Zuidoost

Evaluatie marktbenadering

Voor de evaluatie van de marktbenadering zijn diepte-interviews gehouden met Praktijkproef Amsterdam (*Hans Kramer, Sebe Vogel*), het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (*Jan Bosma*), het consortium de Digitale Wegbeheerder (*Stijn Sprenkels*), Connekt (*Nick Juffermans*) en DITCM (*Joëlle van den Broeck*). Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met twee consortia die geen voorstel hebben ingediend: het consortium CGI, Innovactory en MAPtm (*Lucien Groenhuijzen*) en het consortium ANWB, Simacan en TomTom (*Rob Schuurbijs*).

Evaluatie eerste proef PPA Zuidoost

Voor de evaluatie van de eerste proef van PPA Zuidoost is de interactie in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost geobserveerd (in het bijzonder op 13 juni 2016).

Daarnaast zijn diepte-interviews gehouden met Praktijkproef Amsterdam (*Sebe Vogel*), het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (*Jan Bosma, Johan Janssen, Nine van de Scheur*), Rijkswaterstaat (*Art Feitsma*) en gemeente Amsterdam (*Maurits van Hövell, Daniël van Motman*).

Ook zijn gesprekken gevoerd met Praktijkproef Amsterdam (*Martijn van Rij*), het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (*Erik-Jan Westra*), provincie Noord-Holland (*Arthur Rietkerk*) en Amsterdam Arena (*Marco Gerrese*).

Ook tijdens Coldplay is de interactie in het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost geobserveerd (op 24 juni 2016). Tijdens dit evenement was het consortium niet actief. Wel was Brand MKRS actief (Livecrowd afgenomen door MOJO en de Amsterdam Arena).

Evaluatie stoppen tweede proef PPA Zuidoost

Voor de evaluatie van het stoppen van de tweede proef van PPA Zuidoost zijn diepte-interviews gehouden met Praktijkproef Amsterdam (*Ronald Adams, Sebe Vogel*), het consortium de Digitale Wegbeheerder (*Frank Ottenhof*) en gemeente Amsterdam (*Julie van Heteren*).

Analyse mogelijke businessmodellen

Voor de analyse van mogelijke businessmodellen zijn diepte-interviews gehouden met Praktijkproef Amsterdam (*Ronald Adams*), het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (*Jan Bosma*), het consortium de Digitale Wegbeheerder (*Frank Ottenhof*), gemeente Amsterdam (*Julie van Heteren*), Amsterdam Arena (*Henk Markerink, Marco Gerrese*) en Connecting Mobility (*Jan Hendrik Sweers*).

Twynstra Gudde

Daarnaast is op 10 juni 2016 het (afstem)overleg tussen (leden van) de stuurgroep van Praktijkproef Amsterdam en het management van het consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution bijgewoond, evenals het vervolg op 30 september 2016, als de eerste proef van PPA Zuidoost al is afgerond.

Twynstra Gudde

Bijlagen

Overzicht succescriteria (eerste proef) PPA Zuidoost

Succescriteria vanuit projectteam PPA Zuidoost (Praktijkproef Amsterdam, 2015d)

1. Een verdergaande integratie van in-car en wegkant, waarbij in elk geval wordt gedacht aan: verkeerskundige integratie, systeemintegratie (DVM Exchange, standaarden, open data) en organisatorische integratie. Dit mede met het oog op uitrolbaarheid en de derde fase van Praktijkproef Amsterdam.
2. Ervaring met door private partijen uitgevoerd verkeersmanagement en zicht op de consequenties die dat heeft voor de verschillende betrokken partijen, inclusief de rol en invulling van diensten op het terrein van verkeersmanagement.
3. Duidelijkheid wat private partijen nodig hebben aan data, systemen en/of diensten van publieke partijen voor het uitvoeren van private diensten op het terrein van verkeersmanagement.
4. Verbetering van de verkeerssituatie/doorstroming en/of de informatievoorziening en/of de serviceverlening voor weggebruikers, en een betere spreiding over netwerk en parkeerlocaties.
5. Duidelijkheid over de kosten en baten tijdens de proeven, zowel aan de publieke als aan de private kant. En duidelijkheid welke kosten eenmalig zijn en welke terugkeren bij verdere implementaties.
6. Duidelijke bijdrage aan transitiepaden van Connecting Mobility en inzicht in continuïteit/business opportuniteiten.

Succescriteria vanuit consortium Be-Mobile, Brand MKRS, Flitsmeister, Goudappel Coffeng/DAT.Mobility, KPN en Technolution (Be-Mobile e.a., 2016a)

Technisch

- Is het binnen de bestaande systeemtopologie mogelijk om vanuit een private verkeerscentrale verbinding te leggen met wegkantinstrumenten en deze wegkantinstrumenten aan te sturen? En is het daarbij voor publieke partijen mogelijk om vrijelijk te schakelen tussen aanbieders van verkeersmanagement als een service?
- Is het mogelijk de verkeerscentrale in technische zin aan te bieden als een service?

Bestuurskundig

- Is het acceptabel voor publieke partijen om vanuit een private verkeerscentrale gebiedsgericht (dat wil zeggen de bestuurlijke grenzen overschrijdend) verkeer te managen?
- Is het acceptabel voor publieke partijen dat private partijen binnen gestelde kaders 'improviseren' door regelscenario's aan te passen aan de werkelijke verkeerssituatie?

Communicatie

- Is het acceptabel voor publieke partijen dat een of meer private partijen communicatie via (sociale) media inzetten als instrument voor verkeersmanagement?

Twynstra Gudde

Juridisch

- Hebben de huidige wegverkeersleiders een bijzondere juridische positie? En zo ja, wat zijn de juridische consequenties wanneer verkeersmanagement gevoerd wordt door private partijen? Moet bijvoorbeeld een private 'wegverkeersleider' worden opgeleid conform een bepaald protocol om de instrumenten van publieke partijen te mogen gebruiken?

Verkeerskundig

- Biedt het verkeerskundig meerwaarde om weggebruikers te informeren en te sturen gebruikmakend van een breed pallet aan instrumenten: op verkeer gerichte in-car applicaties, wegkantinstrumenten en sociale media?
- Is het mogelijk goed en gedegen verkeersmanagement uit te voeren door private partijen die niet dezelfde kennis van het gebied en (mogelijk) optredende verkeerssituaties in het gebied hebben als de wegbeheerders die al een historie hebben opgebouwd met verkeersmanagement?

Contractueel

- Is het mogelijk voor publieke partijen om vrijelijk te schakelen tussen aanbieders van verkeersmanagement als een service (private partijen) met respect voor de businesscase van private partijen?

Economisch

- Heeft het afnemen van verkeersmanagement als een service economische waarde voor de wegbeheerders?
- Past het in de boekhoudkundige structuur van de wegbeheerders om verkeersmanagement als een service af te nemen?
- Heeft het managen van de aanwas van de bezoekersstroom economische waarde voor evenementorganisatoren?
- Heeft het (persoonlijk) begeleiden van weggebruikers economische waarde voor diezelfde weggebruikers?
- Kunnen private partijen een businessmodel opbouwen dat een mix bevat van business to government, business to business en business to consumer?

Toelichting transitiepaden Connecting Mobility

In de Routekaart *Beter geïnformeerd op weg* is de koers uitgestippeld voor de ontwikkeling van verkeersmanagement en reisinformatie. Zes transitiepaden geven richting aan de veranderopgave (Connekt, 2013). Elk transitiepad is uitgewerkt in zogenoemde transitieplateaus, als de treden van een ladder (http://itsoverzicht.connectingmobility.nl/uitleg_transitiepaden):

Naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening

Ladder van niet-gepersonaliseerde dienstverlening naar gepersonaliseerde dienstverlening

- Plateau 1a: dienst levert niet-gepersonaliseerde informatie.
- Plateau 2a: dienst levert niet-gepersonaliseerde informatie, met beperkte voorkeursinstellingen.
- Plateau 3a: dienst levert informatie/advies rekening houdend met actuele positie en snelheid.
- Plateau 4a: dienst levert informatie/advies rekening houdend met actuele positie en snelheid en bestemming.
- Plateau 5a: dienst levert informatie/advies rekening houdend met actuele positie, snelheid, bestemming en persoonlijk profiel.
- Plateau 6a: dienst levert informatie/advies rekening houdend met actuele positie, snelheid, bestemming en real time persoonlijke omstandigheden.

Ladder van geen-afstemming naar afstemming (mix) tussen collectieve beïnvloeding en individuele dienstverlening

- Plateau 1b: geen vorm van afstemming tussen individuele informatie / advies en collectieve beïnvloeding.
- Plateau 2b: afstemming door in het individuele advies rekening te houden met statische verkeersmanagementdata.
- Plateau 3b: afstemming door in het individuele advies rekening te houden met dynamische verkeersmanagementdata.
- Plateau 4b: afstemming door in het individuele advies rekening te houden met dynamische verkeersmanagementdata en te borgen dat nooit contradicties ontstaan.
- Plateau 5b: vergaande afstemming door in het individuele advies rekening te houden met afgestemde intenties van dienstverlener, weggebruiker en overheid.

De veranderende rol van wegkantssystemen

Ladder van eenrichtingscommunicatie naar interactie tussen wegkant en het voertuig

- Plateau 1: eenrichtingscommunicatie.
- Plateau 2: twee richtingscommunicatie, geen interactie.
- Plateau 3: interactief advies in het voertuig.
- Plateau 4: interactief advies in de wegkant.
- Plateau 5: volledige interactie tussen wegkant en voertuig.

Naar landelijk dekkende reisinfo en verkeersmanagement

Ladder van eigen oplossingen naar (landelijk) afgestemde standaarden

- Plateau 1: project standaarden.
- Plateau 2: regionale standaarden.
- Plateau 3: landelijke standaarden.
- Plateau 4: internationale standaarden.

Naar een slimme mix van business to government, business to consumer en business to business

Ladder van opdrachtnemerschap naar ondernemerschap

- Plateau 1: dienst als opdracht, geen exploitatie.
- Plateau 2: exploitatie van dienst als optie.
- Plateau 3: exploitatie van componenten.
- Plateau 4: focus op exploitatie van dienst.
- Plateau 5: business case support.
- Plateau 6: ondernemen.
- Plateau 7: koepelinitiatief.

Naar maximale openheid en beschikbaarheid van data

Ladder van gesloten naar eenvoudig uitwisselbare data

- Plateau 1: gesloten.
- Plateau 2: besloten (closed user groups).
- Plateau 3: platform voor metadata.
- Plateau 4: lokale- of onderwerp specifieke databank.
- Plateau 5: landelijke marktplaats voor data.

Naar publiek-private samenwerking en allianties

Ladder van overheid bepaalt naar overheid/markt bepalen samen

- Plateau 1: overheid bepaalt en betaalt.
- Plateau 2: markt heeft oplossingsvrijheid, maar overheid bepaalt probleemstelling en betaalt.
- Plateau 3: markt heeft oplossingsvrijheid en levert (beperkte) financiële bijdrage, overheid bepaalt probleemstelling.
- Plateau 4: markt en overheid bepalen en betalen substantieel samen.
- Plateau 5: markt en overheid bepalen strategische doelen en langdurige investeringen samen.