

# Voort met VESTA

Het voortgangsplan voor Vesta  
Eindversie

22 maart 2002

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Adviesdienst Verkeer en Vervoer

# Voort met VESTA

Het voortgangsplan voor VESTA

22 maart 2002

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Doel en ambitie</b>	<b>6</b>
2.1	Het oude VESTA: leren van het rijke verleden	6
2.2	Doel VESTA	6
2.3	Inhoudelijk Domein	6
2.4	Plaats en rol VESTA in de RWS-organisatie	7
<b>3</b>	<b>Betrokkenen</b>	<b>8</b>
3.1	Direct betrokkenen	8
3.2	Indirect betrokkenen	9
<b>4</b>	<b>Onderwerpen</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Deelnemers</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>VESTA gaat verder</b>	<b>13</b>



---

# 1 Inleiding

---

VESTA, ofwel 'VerkeersSignalering Technische Afstemming' is opgericht in 1986. Sindsdien heeft deze groep een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van verkeersmanagementsystemen. Eerst stond verkeerssignalering centraal, later volgden ook diverse andere verkeersmanagementsystemen. Door deelname van alle relevante partijen binnen Rijkswaterstaat vormde VESTA een bloeiend platform voor (technische) afstemming en kennisuitwisseling.

VESTA is vanuit praktische noodzaak ontstaan. Ook de samenwerking was primair op de praktijk gericht, zeer direct en resultaatgericht. Een formele inbedding in de RWS-organisatie had een lage prioriteit. Lange tijd was deze formule succesvol. Maar na 15 jaar was het tijd voor bezinning. Zowel binnen als buiten VESTA groeide de behoefte aan nieuwe, duidelijker kaders en een nieuw elan.

Vanuit het management van AVV-IB is het initiatief genomen voor het ontwikkelen van een visie op VESTA: de notitie 'VESTA nieuwe stijl'<sup>1</sup>. Hierin functioneert VESTA nadrukkelijk als klankbordgroep met een adviserende rol (gevraagd en ongevraagd). Inhoudelijke werkzaamheden (onderzoek en besluitvorming) vinden plaats in de lijn. Van VESTA mag verwacht worden dat zij invulling geeft aan die visie.

In verschillende bijeenkomsten hebben de VESTA-leden zich uitgesproken over de invulling. Voorliggend voortgangsplan is het resultaat van dat proces en is geaccordeerd in het VESTA-overleg van 28 februari 2002.

De volgende vier hoofdstukken beschrijven VESTA aan de hand van vier facetten:

- Doel en ambitie: wie zijn we en wat willen we?
- Betrokken partijen: voor wie zijn we hier bij elkaar?
- Onderwerpen: met welke onderwerpen hebben we te maken?
- Deelnemers: met welke rol en verantwoordelijkheden dragen zij bij aan VESTA?

Voorliggende versie van het document wordt ter informatie aangeboden aan het hoofd van AVV-IB, de opdrachtgever van VESTA. Daarnaast heeft de notitie een *interne* functie binnen VESTA: 'Zijn we het met elkaar eens over het doel waarvoor, en de wijze waarop de leden van VESTA de komende jaren bijeenkomen?'. Deze vragen worden op *hoofdpijnen* beantwoord. Na akkoord van het hoofd van AVV-IB vormt de notitie de basis voor verdere praktische invullingen (bijvoorbeeld een 'huishoudelijk reglement' voor VESTA-leden en bijvoorbeeld een folder).

---

<sup>1</sup> Zie notitie AVV-IB, versie 1.2 d.d. 25 oktober 2001; VESTA document nummer 1376.

---

## 2 Doel en ambitie

---

### 2.1 Het oude VESTA: leren van het rijke verleden

Met ruim 15 jaar verleden heeft VESTA een traditie opgebouwd. Bij het formuleren van doelen en ambities voor een bestaande organisatie wordt vaak net gedaan of een groep geheel opnieuw begint. Niets is minder waar! VESTA wil ook leren van zijn verleden, daarvoor deze paragraaf.

*Gezamenlijk het beste resultaat willen bereiken;* die motivatie stond centraal bij het 'oude VESTA' en blijft centraal staan in het nieuwe VESTA! De groep heeft altijd gewerkt in een goede sfeer, was laagdrempelig, en werkte volgens het motto 'afpraak = afspraak'. Met VESTA beschikten de deelnemers, en daarmee ook de deelnemende partijen, over een breed netwerk. Een schat aan (praktijk)ervaring was zo voor velen snel toegankelijk. Daarnaast werden ook concrete producten aan de orde gesteld (diverse notities en specs). Met die 'vingeroefeningen' bleef VESTA haar pragmatische, concrete en praktijkgerichte houding bewaren en verwerd ze niet tot een vrijblijvend overlegorgaan.

Terugkijkend konden er ook een aantal zaken beter. VESTA was toe aan een duidelijker identiteit binnen de RWS-organisatie. De externe waardering en acceptatie van de aard van de werkzaamheden en bemoeienis van VESTA bij verschillende zaken was tanende. Actief zorgdragen voor acceptatie en waardering bij met name de meest direct betrokken partijen (AVV-IB, CVM) is voor de toekomst van groot belang.

Tot nu toe concentreerde VESTA zich vooral op actuatoren (zoals signaalgevers) en direct daaraan gerelateerde systemen (bijvoorbeeld universeel wegkantstelsysteem en noodstroomvoorziening). Verbreding richting sensoren wordt als wenselijk gezien. Andere aandachtspunten zijn: de relatie met andere overheden, de behoefte aan de band met de praktijk (door 'vingeroefeningen'), en de behoefte aan kennisoverzicht (o.a. overzicht vigerende specificaties / notities).

### 2.2 Doel VESTA

VESTA spant zich in om bij de totale levenscyclus van wegkantssystemen voor verkeersmanagement (ontwerp, specificatie, testen, realisatie, uitbreiding, innovatie, beheer en onderhoud) bij te dragen aan de volgende aspecten:

- een optimale prijs-kwaliteit van de systemen
- uniformiteit van de systemen en functionele standaardisatie
- een hoog kennisniveau bij beheerders, ontwikkelaars en realiseerders van wegkantssystemen
- intensieve kennisuitwisseling en afstemming tussen alle betrokken partijen.

### 2.3 Inhoudelijk Domein

VESTA beperkt zich tot *wegkantssystemen* en bijbehorende onderdelen van infrastructuur:

- de actuatoren, sensoren en (dynamische) verlichting
- boven, naast of in de weg

- 
- alsmede de bijbehorende (detectie- en onder-)stations en de fysieke infrastructuur (tot de Centrale VIC-net Ruimte).

Andere systemen (centrales / VANESSA), andere infra, algoritmen (AID) behoren niet tot het primaire aandachtsveld van VESTA. Maar wegkantssystemen functioneren altijd in een groter geheel. Daarom worden bovengenoemde systemen wel wat betreft hun *koppelvlak* met wegkantssystemen beschouwd.

Bij VESTA wordt vooral gelet op de *beheeraspecten* van wegkantssystemen: toepasbaarheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid, onderhoudbaarheid, interoperabiliteit, investeringskosten, exploitatiekosten.

In de doelstelling van VESTA heeft 'uniformiteit' een prominente positie. Zeker bij een grote organisatie als Rijkswaterstaat leidt uniformiteit bij ontwikkeling, realisatie, beheer en uitbreiding van (grote aantallen) wegkantssystemen uiteindelijk tot kostenbeheersing. Uniformiteit speelt daarnaast een grote rol bij de noodzakelijke interfaces tussen wegkantssystemen en communicatie- en centrale systemen. Ten slotte is uniformiteit van met name de actuatoren relevant vanuit het perspectief van weggebruikers.

Uniformiteit kan niet alleen van bovenaf worden afgedwongen, zeker niet bij de dynamische ontwikkelingen van verkeersbeheersingssystemen. Door de regionale directies vroegtijdig te betrekken bij creëren en bewaken van de uniformiteit, ontstaat het noodzakelijke draagvlak bij de basis.

VESTA werkt binnen de kaders van AVB, net als alle andere RWS-activiteiten op het gebied van verkeersbeheersing. Op welke wijze en binnen welke deelarchitecturen precies, dient nog uitgewerkt te worden.

## 2.4 Plaats en rol VESTA in de RWS-organisatie

Praktijkervaring, ingebracht door haar leden, vormt de basis voor VESTA. Met een stevig fundament in de praktijk vervult VESTA primair twee rollen in de organisatie van RWS.

Ten eerste fungeert zij als klankbordgroep van AVV-IB: 'de systeemontwikkelaars'. Op een pro-actieve wijze voorziet VESTA de ontwikkelingen binnen AVV-IB van kanttekeningen; voor zover binnen haar inhoudelijke domein. Via VESTA worden de *wensen en ervaringen van gebruikers* van wegkantssystemen in een vroeg stadium kenbaar gemaakt aan de systeemontwikkelaars. Deze formele rol wordt ook helder ingevuld door regelmatig voortgangsoverleg tussen het hoofd IB en de voorzitter van VESTA. Ook voor de andere specialistische diensten (MD, BD en DWW) wil VESTA gaarne deze klankbordfunctie vervullen; voor zover vallend binnen het in paragraaf 2.3 geschetste inhoudelijke domein.

Ten tweede fungeert VESTA als een *kennisplatform* op het gebied van (innovatieve) wegkantssystemen. Kennisuitwisseling binnen VESTA draagt ertoe bij, dat de regionale directies zich kunnen blijven opstellen als deskundige opdrachtgever bij de voorbereiding en realisatie van (grote) infra-opdrachten; en later als deskundig beheerder van de systemen.

Die kennis is gebaseerd op de rijke praktijkervaring die de betrokken leden in de afgelopen jaren hebben ingebracht en nog steeds inbrengen. VESTA stimuleert ook buiten haar eigen kaders deze kennisuitwisseling, zelfstandig en actief, op nationaal en internationaal niveau.

Het uitvoeren van eigen onderzoek valt niet binnen de kaders VESTA. VESTA stimuleert en adviseert bij het onderzoek dat 'in de lijn' wordt uitgevoerd.

---

## 3 Betrokkenen

---

Als kennisplatform kent VESTA diverse betrokkenen. Paragraaf 3.1 benoemt de direct betrokkenen: de opdrachtgever en de partijen die actief en direct deelnemen aan VESTA. In paragraaf 3.2 komen de indirect betrokken partijen aan de orde. Achterin in dit hoofdstuk is in een organigram VESTA gepositieerd in de RWS-organisatie.

### 3.1 Direct betrokkenen

#### **AVV-IB:**

- Ontwikkelaar van systemen.
- De formele opdrachtgever van VESTA.
- Belang:
  - . Gebruikt VESTA als klankbord (gebruikerswensen en gebruikerservaring);
  - . Helpt VESTA met financiële en personele middelen ten aanzien van primaire uitvoering (overleg);
  - . Informeert VESTA (met name de RD's en de BD) over hun systeemontwikkelingen.

#### **Regionale directies RWS:**

- De gebruikers van systemen / opdrachtgever richting industrie.
- In principe komen VESTA-leden uit de DVM-(IT-)beheerafdelingen. Zij onderhouden de contacten met zijn eigen 'achterban': de regionaal verkeersmanager, beheerders in de RVMC, verkeerskundigen (RVMC, beleidsafdelingen).
- Belang:
  - . Gebruiken VESTA voor kennisuitwisseling / belangenbehartiging (wensen en ervaringen);
  - . Helpen VESTA/AVV-IB met actieve kennisinbreng en als klankbord.

#### **Bouwdienst:**

- Grote opdrachtgever voor realisatie van systemen (vaak weer in opdracht van een RD). Mede door die grote omvang heeft de Bouwdienst extra mogelijkheden om praktijkervaring en -deskundigheid op te bouwen.
- Specifieke afdelingen:
  - . Sector Verkeer & Mobiliteit van de afdeling Installatietechniek (NIE-V);
  - . Vakgroep 'Verkeersbeheersingssystemen' (NIE-V);
  - . Afdeling Staalbouw en Werktuigbouw (NIQ).
- Belang:
  - . Is deels vergelijkbaar met dat van de RD's (als grote opdrachtgever);
  - . Daarenboven extra inbreng van de beschikbare kennis.

#### **MD:**

- Ontwikkelaars van de systemen en diensten.
- Specifieke afdelingen: IBV.
- Belang:
  - . Gebruikt VESTA als vertegenwoordiging van de 'gebruikersgroep' in vroegtijdig stadium van de systeem- en dienstenontwikkeling;
  - . Informeert VESTA (met name de RD's en de BD) over hun systeem- en dienstenontwikkelingen.



---

#### DWW:

- Ontwikkelaars van de systemen.
- Specifieke afdelingen:
  - . Specifieke afdelingen binnen DWW zijn momenteel nog niet benoemd. Op termijn zal DWW direct vertegenwoordigd worden bij VESTA; voornamelijk wordt ze alleen geïnformeerd over de ontwikkelingen binnen VESTA.
- Belang:
  - . Gebruiken leden van VESTA als representanten van de 'gebruikersgroep' in vroegtijdig stadium van de systeemontwikkeling
  - . Informeren (leden van) VESTA (met name de RD's en de BD) over hun systeemontwikkelingen.

### 3.2 Indirect betrokkenen

De volgende groepen zijn niet *direct* betrokken bij VESTA, maar worden door de leden van VESTA vertegenwoordigd.

#### Testcentrum:

- Onderdeel AVV-IBB.
- Facilitair centrum voor de RD's en SD's, testen van nieuwe DVM-systemen en aanpassingen op bestaande systemen en standaarden ten behoeve van samenhang en uniformiteit van systemen; en pro-actief marktonderzoek.
- Belang:
  - . dient VESTA door te wijzen op recente marktontwikkelingen en ontwikkelingen in standaardisering / specs / etc;
  - . gebruikt VESTA als klankbordgroep en platform voor kennisuitwisseling.
- Relatie met VESTA verloopt via de voorzitter van VESTA.

#### CVM:

- College van VerkeersManagers.
- Voornamelijk is de inhoudelijke relatie tussen CVM als geheel aan VESTA nog open voor nadere definitie.
- Relatie met VESTA:
  - . Via de VESTA-leden: elke verkeersmanager heeft contact via betreffende vertegenwoordiger van de regionale directie in VESTA;
  - . Het *college als geheel* heeft met VESTA contact via de daartoe geëigende lijnen (voorzitter CVM <-> hoofd AVV-IB <-> voorzitter VESTA).

#### BITD-overleg:

- Beheer IT DVM-Systemen.
- Het Landelijk BITD-Overleg is de samenvoeging van het vroegere OSO-Overleg (Overleg Software Onderhoud van MTM-Verkeerssignalering sedert 1981) en het vroegere OLAV-Overleg (Overleg onderhoud en Landelijke Afstemming Verkeerssignalering). De taken van het Landelijk BITD-Overleg (Beheer IT DVM-Systemen) liggen op het operationele vlak voor zowel Hardware- als Softwarezaken in het kader van 'Beheer met een kleine b', Cyclus 1. In het BITD-Overleg worden de lopende operationele zaken met betrekking tot het beheer en met name de met SPITS gerelateerde DVM-systemen besproken. In het BITD-Overleg worden in principe alle DVM-systemen behandeld en besproken.
- Relatie met VESTA: waar het BITD-Overleg zich richt op de lopende *operationele* zaken richt VESTA zich meer op tactische zaken. Het streven is er op gericht om meer samen te werken en zo mogelijk een aantal zaken te stroomlijnen en gezamenlijk uit te voeren. Daartoe zijn in een overleg tussen

vertegenwoordigers van VESTA en het Landelijk BITD-overleg<sup>2</sup> de volgende structurele afspraken gemaakt:

- . Beide overlegorganen gaan 1 à 2 x per jaar *gezamenlijk* vergaderen o.a. ten behoeve van het kennisnemen van de werkterreinen en ten behoeve van het leggen van contacten;
- . De agenda's worden uitgewisseld;
- . De heer J.C. Spek RWS/MD zal in het vervolg als intermediair tussen de voorzitters (en secretariaten) optreden.

**Overige partijen:**

- Initiatiefgroep Openbare Verlichting (IOV): met name voor kennisuitwisseling over dynamische verlichting.
- HK en DGP: voor het vroegtijdig signaleren van nieuwe 'marktwensen' in de politieke top is directer contact met VESTA gewenst.
- Andere overheden (gemeenten, provincies): kennisuitwisseling, o.a. over gegevensuitwisseling / samenwerking / integratie van systemen HWN en OWN.
- Industrie (o.a. ASTRIN, ANWB, KPN): voor het vroegtijdig inzicht krijgen in nieuwe producten op de markt (bijvoorbeeld via minisymposia); contacten via Testcentrum c.q. voorzitter VESTA én via de individuele leden van VESTA.
- Kennisinstituten: tijdig inzicht in nieuwe kennisontwikkelingen, o.a. op gebied van testen; contact verloopt via Testcentrum c.q. voorzitter VESTA.

**Organogram**

VESTA in de RWS-organisatie

**Verklaring**

BWD = Bouwdienst

DON = Directie Noord-Oost Nederland

DNH = Directie Noord-Holland

DLB = Directie Limburg

DNB = Directie Noord-Brabant

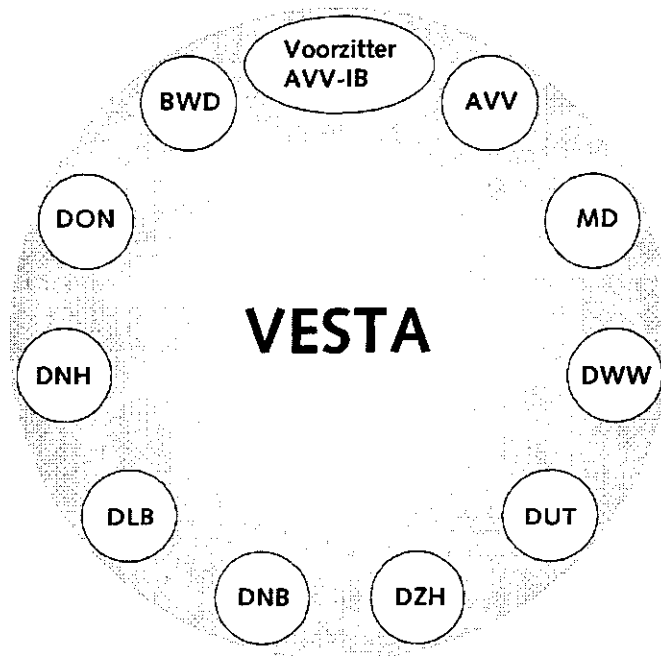
DZH = Directie Zuid-Holland

DUT = Directie Utrecht

DWW = Dienst Weg- en Waterbouwkunde

MD = Meetkundige Dienst

AVV = Adviesdienst Verkeer en Vervoer



<sup>2</sup> Zie 'Verslag afstemmingsoverleg BITD-Vesta, d.d. 28 februari 2002, opgemaakt door de heer Kuijvenhoven.

---

## 4 Onderwerpen

---

VESTA houdt zich in principe bezig met twee soorten onderwerpen. De eerste groep betreft 'kernzaken' waarover VESTA (on)gevraagd advies wil en kan geven. De tweede betreft onderwerpen waarover kennisontwikkeling en -uitwisseling wezenlijk geacht wordt. De hiernavolgende lijsten hebben een indicatief en niet-limitatief karakter.

### Kernzaken:

- marktaanbod detectoren en actuatoren etc. binnen- en buitenland
- gebruikerswensen, verbetering en innovatie
- productcatalogus
- verkeerskundige specificaties (met accent op consequenties voor kosten, beheer e.d., bijvoorbeeld specificaties vanuit AVB-VA)
- functionele specificaties aangevuld met technische specificaties / richtlijnen (o.a. CONUS, methodische aspecten)
- systeemspecificaties
- certificering / CEN
- testen.

### Overige onderwerpen:

- verlichting (dynamisch)
- detectiesystemen
- Weight in Motion
- gladheidsmeldsysteem
- GSM-portalen
- GRIP's
- WTN-net
- AVB (met name AA en TIAV)
- VANESSA
- Centraal Meldsysteem.

---

## 5 Deelnemers

---

De rollen en verantwoordelijkheden van de individuele deelnemers aan VESTA kunnen als volgt samengevat worden (in algemene termen):

- VESTA (en met name haar leden!) ondersteunen met kennisuitwisseling:
  - . relevante ontwikkelingen in eigen dienst melden in VESTA
  - . verkeerskundige wensen uit eigen regio in VESTA melden.
- Via VESTA de uiteindelijke opdrachtgever, AVV-IB ondersteunen:
  - . met duidelijk mandaat van de eigen achterban actief meewerken aan het geven van gevraagd en ongevraagd advies aan AVV-IB.
- Goed contact hebben met de achterban:
  - . weten welke afdelingen binnen de eigen organisatie relevant zijn voor VESTA
  - . op de hoogte zijn van de ontwikkelingen bij die afdelingen.
- De achterban gevraagd en ongevraagd helpen met de kennis / 'diensten' die VESTA haar leden biedt:
  - . vraagbaak zijn voor die afdelingen
  - . als intermediair richting VESTA werken
  - . tussendoor gebruikmaken van het VESTA-netwerk om bij acute vragen direct de kennis bij de andere VESTA-leden te mobiliseren.
- Actief meewerken aan het streven van VESTA (en AVV-IB) naar uniformiteit binnen ontwikkeling, realisatie, beheer en uitbreiding van (grote aantallen) wegkantsystemen:
  - . dus bij met name nieuwe ontwikkelingen binnen de dienst de betrokkenen wijzen op eventueel aanwezige normen et cetera, én eventuele contactpersonen!

Dit betekent in het algemeen dat de deelnemers van VESTA:

- Kunnen bogen op ruime praktijkervaring.
- Goede contacten onderhouden met alle relevante groepen binnen de eigen organisatie.
- Gemiddeld circa 2 dagen per maand (200 uur per jaar) direct besteden aan VESTA: voorbereiden en bijwonen van de overleggen. Deze inzet kan per deelnemende directie / dienst substantieel verschillen.

---

## 6 VESTA gaat verder

---

VESTA is een kennisuitwisselingsplatform dat 15 jaar geleden uit praktische noodzaak is ontstaan. Het heeft onmiskenbaar bijgedragen aan intensieve kennisuitwisseling tussen allen die betrokken zijn bij de ontwikkeling, implementatie en beheer van verkeersmanagementsystemen. Daar waar leemten in de organisatie optraden heeft VESTA deze op een pragmatische wijze opgevuld, bijvoorbeeld door zich actief te richten op het opstellen van specificaties. Mede gegeven de zich (nog steeds) wijzigende organisatorische kaders met betrekking tot verkeersmanagementsystemen kwam de positie van VESTA ter discussie te staan.

Met de notitie 'VESTA nieuwe stijl' heeft het hoofd AVV-IB, als opdrachtgever, aan VESTA een opdracht en uitgangspunten gegeven waarmee zij weer voort kan. VESTA krijgt aldus nieuw elan door een heldere (en afgeslankte) structuur.

In bovenbeschreven voortgangsplan hebben de leden van VESTA inhoudelijk op hoofdlijnen antwoord gegeven op de opdracht en uitgangspunten.

Naast klankbordgroep blijft zij zich manifesteren als platform voor het uitwisselen van (praktijk)kennis en ervaring. Daarbij is het van belang om de uitgewisselde kennis ook 'vast te houden', onafhankelijk van de persoonlijke bezetting van de leden van VESTA. Kennisbeheer zal daarom bij de uitwerking van dit voortgangsplan nadrukkelijk aandacht krijgen; naast andere aspecten als het profileren van VESTA binnen Rijkswaterstaat en de specifieke taken en verantwoordelijkheden van alle leden van VESTA.

De leden van VESTA hebben het vertrouwen dat de door hen geschetste heldere, enthousiaste en door de praktijk onderbouwde en gedreven daadkracht van VESTA zijn weerklink zal vinden bij de betrokken partijen, zoals de RD's en AVV-IB en andere SD's.

Kortom:

*'Wij gaan voort met VESTA*

*Gaat u ook voort met VESTA?!*