

BIJLAGE 3: Besturing Innovatiepartnership Talking Traffic

Besturing van het Innovatiepartnership Talking Traffic ziet op de volgende relaties:

- binnen het Talking Traffic project;
- tussen overheden en Deelnemers;
- tussen de verschillende Clusters;
- tussen partijen binnen een Cluster.

Tijdens de dialoog sessies zijn de volgende uitgangspunten ten aanzien van de besturing benoemd:

- de besturing dient business gedreven te zijn;
- focus op het gewenste maatschappelijk effect, gebruik en de functionaliteit om dit te bereiken;
- het is een partnerschap zodat de opzet van de besturing publiek/privaat is;
- de besturing dient alle 3 de Clusters te bevatten;
- de Deelnemers aan de overleggen dienen het juiste mandaat te hebben;
- het besturingsmodel dient aangepast te worden aan de fase van het project;
- werk agile/lean waar mogelijk. Zet samenwerkingstools in voor snelle beslissingen over kleine kwesties;
- werk toe naar een : “foundation model” (zoals bij het internet) de internet of traffic, alleen afspraken maken over het hoogst noodzakelijke;
- geef (voorzitters van) werkgroepen de verantwoordelijkheid en tools voor de dagelijkse operatie;
- het besturingsmodel zoals gebruikt bij het spookfile project, met de verschillende werkgroepen, wordt gezien als een goed voorbeeld. Met dien verstande dat er in het Innovatiepartnership Talking Traffic een meer business gedreven besturing dient te zijn.

Het programma dient uitgevoerd te worden binnen het verkregen bestuurlijk mandaat tan aanzien van tijd en geld.

De opzet van de besturing moet zodanig zijn dat de grootste risico's voldoende beheerst kunnen worden. Het Innovatiepartnership Talking Traffic betreft het werkend krijgen van de gehele keten (van verkeersregelininstallatie naar eindgebruiker en terug) zodat data met voldoende snelheid van sensoren via verschillende bewerkingslagen bij de actuatoren wordt afgeleverd. En dit in een publiek private “structuur” die binnen het Innovatiepartnership Talking Traffic programma ontwikkeld gaat worden.

Tijdens verschillende bijeenkomsten in Woudenberg zijn de risico's in kaart gebracht. Zowel binnen in Cluster als tussen de Clusters (keten risico's). Voor een groot deel zijn de mitigerende maatregelen van deze risico's al verwerkt in deze RFP. Bijvoorbeeld door ze van een eigenaar te voorzien (overheden zijn verantwoordelijk voor publieke data en private partijen zijn niet aansprakelijk of niet schuldig aan een toerekenbare tekortkoming in de nakoming als gevolg van ondeugdelijke publieke data (fouten, vertraging en dergelijke).

Wat thans wordt gezien als overgebleven toprisico's en mogelijke beheersmaatregelen zijn:

Onderwerp	Oorzaak (doordat)	Ongewenste gebeurtenis (kan het gebeuren dat)	Mogelijke Beheersmaatregelen
Data	Onvoldoende aandacht bij de wegbeheerder voor het ontsluiten (met kwaliteit en continuïteit) van publieke data ten behoeve van private verkeersinformatie diensten.	De private partijen geen kwalitatieve goede Informatiedienst kunnen aanbieden. Groei van het aantal Gebruikers van deze diensten komt daardoor niet van de grond of bestaande klantrelatie wordt geschaad.	Mogelijk private levering van data, zie hoofdstuk 9. Dashboard en factsheets om zicht te krijgen op leemtes in de levering. Taskforce data en bestuurlijke aandacht om Datalevering door wegbeheerders meer aandacht te geven. Specifieke vrijwaringsbepalingen in RFP ten aanzien van Dienstverlening die gehinderd wordt door onvoldoende kwaliteit van de data (beschikbaarheid, inhoud, Latency enzovoorts).
Organisatie	Onvoldoende draagvlak bij wegbeheerders voor nieuwe technieken en nieuwe werkwijze met services.	Werkwijze komt niet van de grond. Traditioneel werken blijft de norm. Schaal sprong wordt niet gemaakt. Innovatiepartnership Talking Traffic Doelstelling worden niet gehaald.	Doorlopen verificatie proces inclusief Koploperprojecten waarin de werking (verkeerskundige effecten) in de regio zichtbaar wordt gemaakt. Inzet van communicatie om de gewenste transitie de versterken/versnellen.
Organisatie	Onvoldoende draagvlak bij de BB Regio's.	Regio's maken geen gebruik van de "menukaart" om VRI's aan te passen. Volume wordt niet gemaakt en investering worden niet of onvoldoende	Gezamenlijk in het partnership Talking Traffic komen tot een aantrekkelijke Menukaart van VRI aanpassingen die voldoende comfort geeft

		terugverdiend.	aan de overheidsklanten.
Planning	Einddatum en resultaatsverplichting BBV staan vast terwijl het proces hoe deze te bereiken nog onduidelijk is en ook over de projecttermijn van BBV heengaat.	Planning komt onder druk te staan om zo snel mogelijk zoveel mogelijk resultaat te bereiken.	Bouw mijlpalen in de besluitvorming in om op basis van de bereikte resultaten bijstellingen te kunnen doen. Denk aan ontwikkelen, testen, Koploperproject, uitrol. Hierin moet de Council ook een rol spelen. Uit te werken in een gedegen besluitvormingskader van de Council.
Resultaat	Onduidelijk hoe met de Use Cases het verkeerskundig effect bereikt kan worden op welke delen van het netwerk.	De gedane investeringen sorteren geen effect.	Koploperprojecten om effecten eerst op kleinere schaal aan te tonen en waar nodig bij te sturen.
Innovatie	Het is een innovatief traject waarin de onzekerheden ten aanzien van de technische en functionele werking, en nieuwe inkooparrangementen groot zijn.	Planning en Innovatiepartnership Talking Traffic einddoelen komen onder druk te staan. Regio's en of marktpartijen haken af.	Bouw mijlpalen in de besluitvorming in om op basis van de bereikte resultaten bijstellingen te kunnen doen. En stuur bij waar nodig via de Council.
Weggebruiker	Te weinig animo bij weggebruikers voor de Informatiediensten. Meerwaarde wordt niet / onvoldoende gezien.	Penetratie en opvolgingsgraad is te laag om tot de gewenste verkeerskundige effecten te komen.	Partnership Council dient een duidelijke focus te hebben op de business drivers van de private partijen. En bedrijven te stimuleren in het actief zoeken naar gebruikerswensen en -voorkeuren m.b.t. de diensten en wijze van Dienstverlening.

PUBLIEKE KANT

Voor deelnemende bedrijven is het goed om kennis te nemen van de wijze waarop de publieke partners in het programma Beter Benutten hun sturing en besluitvorming hebben vormgegeven en ingericht.

Besluitvorming over de wijze van uitvoeren van de Call berust bij het Directeuren Overleg (DO) ITS van BB regio's, RWS en pBB binnen de kaders van de bestuurlijke afspraken van 1 december 2015. Die bestuurlijke afspraken hebben de inhoud van de Plannen van Aanpak ITS (versies 25 mei 2015) bekrachtigd incl. gezamenlijke financiering en het DO ITS gemandateerd om binnen die kaders de uitvoering ter hand te nemen.

Formele eigenaar van de juridische procedure van het Innovatie Partnerschap berust bij dhr. Jan-Bert Dijkstra als programmadirecteur Beter Benutten namens het Ministerie. Het mag duidelijk zijn dat de formele eigenaar zich inspant om maximaal draagvlak en instemming te krijgen van de publieke partners in de besluitvorming

De inhoudelijke voorbereiding en productie van relevante documenten (Call document en wijzigingen, NvI, notities voor het DO t.b.v. besluitvorming) wordt verzorgd door het Kernteam Talking Traffic waarin specialisten van de deelnemende BB regio's, RWS en pBB deelnemen en inbreng leveren.

Projectondersteuning zal worden geleverd door een projectbureau i.o waar de archivering, stukkenstroom, planning, budget, verplichtingen en contractbeheer wordt ondersteund.

Projectverantwoordelijken per Cluster zijn de volgende personen:

Cluster 1: Harm-Jan Mostert (PNH), Marcel Westerman en Paul Potters (beide pBB)

Cluster 2: Vincent Habers (pBB)

Cluster 3: Frank Eggen en Ineke Meijer (A-N)

Het ligt in de rede dat Cluster 2 nog versterking krijgt gezien de omvang en complexiteit, en Cluster 1 op het onderdeel 'Leveringscondities VRI-aanpassingen' een extra persoon wordt toegevoegd.

Deze projectverantwoordelijken samen met Caspar de Jonge (pBB) zorgen voor integratie over de Clusters heen en consistentie in aanpak, afspraken en productie. De projectverantwoordelijken, het Kernteam, DO en J-B Dijkstra worden juridisch geadviseerd door dhr. Mr. Jacques van Berkel.

Voor het bevorderen van draagvlak, kennisoverdracht en voorbereiding van besluitvorming DO zijn Werkgroep C-ITS en een Regio breed ITS overleg ingericht waarin alle BB regio's, RWS en pBB deelnemen. Vanuit deze beide groepen worden de regionale BB-organisaties incl. inliggende wegbeheerders betrokken gehouden. Om de publieke expertise t.a.v. verkeersregelinstallaties te gebundeld te betrekken (vooral i.r.t. Cluster 1) is er de landelijke werkgroep Intelligente kruispunten, waarin vanuit elke Beter Benutten regio een VRI deskundige deelneemt.

PUBLIEK-PRIVATE GOVERNANCE PARTNERSHIP

Het Partnership dat wordt beoogd staat ver af van de conventionele praktijk van wegbeheerders en verkeersindustrie waarin Opdrachtgever-Opdrachtnemer verhoudingen centraal staan. In essentie is de Call (grotendeels) een Cofinancieringsprogramma waar overheden mee-investeren in de private Rosd Maps en de private investeringen. Dat kan zijn middels financiële Cofinancieringen maar kan ook zijn in andere vormen (drempels wegnemen, data beschikbaar stellen, gezamenlijk de markt bewerken).

De verschillende rollen die overheden hierbij spelen zijn in de inleiding van dit RFP reeds weergegeven. De spanning die overheden erkennen is dat enerzijds (ter borging en verantwoording van de publieke investeringen) de genoemde Use Cases conform de regionale implementatieplannen moeten worden gerealiseerd. Anderzijds dat bedrijven gelijkwaardige partners zijn gegeven hun eigen investeringen en commerciële verantwoordelijkheden. Het beoogde maatschappelijke effect op reistijden, veiligheid, luchtkwaliteit en duurzaamheid is een uitkomst van de gezamenlijke publiek-private inspanningen.

Vanuit die overweging is een effectieve publiek-private Governance en projectinrichting een noodzakelijkheid.

Binnen Innovatiepartnership Talking Traffic al worden gewerkt met 3 werkgroepen: techniek resp. randvoorwaarden en in-car informatie/informatievoorziening Gebruikers. Naast de 3 werkgroepen staan een programmateam voor de operationele uitvoering (tijd, geld, risico's, uitvoering besluiten) en een Partnership Council die koers zet en vasthoudt. Die laatste groep is m.n. van belang gelet op het volgende:

- we zullen gaande de rit (2016-2020) nieuwe kansen, bedreigen en onverwachtheden tegen komen: in een Innovatiepartnership Talking Traffic met meerdere partijen is een gezelschap nodig dat dit agendeert, alternatieven bespreekt en koers zet. Op onderdelen kan dat betekenen dat er nieuwe afspraken in de Private keten moeten worden gemaakt, bestaande afspraken in de Private keten moeten worden herijkt resp. bezien of deze effect hebben op de contractuele verplichtingen tussen private partijen en overheden;
- technische zaken, verplichtingen en onderlinge private leveringen worden contractueel vastgelegd maar daarmee is niet het gedrag vastgelegd, laat staan dat dit is bepaald voor de langere duur van het Innovatiepartnership Talking Traffic; er is dus een gremium nodig dat in staat is om individuele bedrijven aan te spreken op indien er sprake is van ongewenst of schadelijk gedrag;
- een Innovatiepartnership Talking Traffic dat in potentie 5 jaar duurt gaat veel nieuwe technische ontwikkelingen op het internationale toneel meemaken; dat gaat effect hebben op standaarden, EU-afspraken en moet daarop tijdig kunnen acteren zowel aan publieke als aan private kant. Deels zal dit buiten het Innovatiepartnership Talking Traffic afspelen (EU-werkgroepen, ETSI, NL Roundtables en dergelijke) maar binnen het Innovatiepartnership Talking Traffic is de druk groter om snel tot afspraken te komen of, wanneer en in welke vorm nieuwe standaarden, architecturen enzovoorts worden toegepast;
- het Innovatiepartnership Talking Traffic heeft belang bij het maximaal bewerken van de markt (individuele Gebruikers, externe baathebbers, overheden); dat vergt het maken van afspraken over communicatie, presentatie, campagnes waar de gezamenlijkheid baat bij heeft maar individuele Deelnemers afzonderlijk niet toe in staat zijn;

- deze vorm van Governance moet het zelfstandig ondernemerschap van bedrijven ondersteunen en niet af te knellen. Het Innovatiepartnership Talking Traffic is in de kern een Cofinancieringsprogramma waarin ieder zijn eigen rol moet kunnen blijven spelen.
- NB: de Partnership Council gaat dus primair om zaken die buiten het reguliere contractmanagement vallen.

DE UITDAGING

Het beeld van het eindresultaat staat op hoofdlijnen, maar zal gedurende het traject nog kunnen wijzigen. Het is, zeker in de eerste fase van het project, van belang om een gezamenlijk beeld (publiek en privaat) te krijgen van het gewenste eindresultaat voor het traject als geheel.

Het vinden van een balans tussen (formele) sturing enerzijds en kennis uitwisseling langs de assen publiek/privaat en privaat/privaat anderzijds is daarbij essentieel. Dat kan bereikt worden door naast de formele structuur ook een informele “experimenteer” ruimte te creëren voor het verkrijgen een (gedragen) gedeeld gezamenlijk eindbeeld.

Om te kunnen komen tot een werkend Innovatiepartnership Talking Traffic is het noodzakelijk dat alle partijen (privaat en publiek) die daar betrokken bij zijn afspraken maken hoe we met elkaar om gaan en welke procedures in welke gevallen gevolgd zullen worden.

DOEL EN VOORWAARDEN

Doel is om te komen tot open werkomgeving waarin gezamenlijk (publiek en privaat) gewerkt wordt aan het einddoel, inclusief het oplossen van ontstane problemen e.d. op weg naar het einddoel. Afspraken in dit document zijn erop gericht om deze werkomgeving te faciliteren.

Om de gezochte samenwerking succesvol te maken moet aan vier (4) noodzakelijke voorwaarden zijn voldaan:

- 1) een geïntegreerd samenwerkend programmateam (publiek-privaat) met de juiste bevoegdheden, kennis en ervaring én voldoende affiniteit met elkaar om tot een goed resultaat te komen;
- 2) de project oplossing moeten voldoende penetratie bezitten en voldoende oplossende vermogen hebben (ontwerp, methode en de te bereiken resultaten per Cluster en over de ketens heen);
- 3) overeenstemming over de kosten, ook bij scopewijzigingen binnen Clusters en tussen Clusters;
- 4) overeenstemming over het beoogd resultaat zoals voorgelegd in deze RFP 1.0, zowel binnen de Clusters als tussen de Clusters.

Daarnaast moeten de volgende zeven (7) randvoorwaarden worden ingevuld:

- 1) het delen van risico en kansen;
- 2) gecommitteerd aan ‘geen dispuut’;
- 3) een unaniem besluitvormingsproces gericht op het beste projectresultaat;

- 4) afzien van een cultuur van: niet verwijtbaar dus geen schuld; bevorderen van een gewenste cultuur met gedragen verantwoordelijkheidsgevoel ten aanzien te bereiken oplossingen;
- 5) eerlijkheid en integriteit;
- 6) transparantie in de vorm van 'open boek' verslaglegging en documentatie;
- 7) een gezamenlijke management.

OPZET

Binnen OES wordt de volgende structuur publiek/private structuur voorzien:

- Innovatiepartnership Talking Traffic Partnership Council;
- Innovatiepartnership Talking Traffic Programmteam;
- 3 Werkgroepen.

Innovatiepartnership Talking Traffic PARTNERSHIP COUNCIL

- Focus op strategische punten ten aanzien van de business modellen;
- Publiek privaat;
- Deelnemers hebben mandaat van partijen die ze vertegenwoordigen;
- Alle Clusters te samen;
- Eén vertegenwoordiger per consortium/bedrijf;
- Neemt beslissingen waar mogelijk;
- Schept duidelijkheid over standpunten, posities, kansen en risico's;
- Komt maandelijks bij elkaar.

Innovatiepartnership Talking Traffic-PROGRAMMA TEAM

- Geeft sturing aan de werkgroepen;
- Besluit over agendering in Partnership Council;
- Zorgt voor adequate behandeling en escalatie van belangrijke zaken die de voortgang van het project in de weg staan;
- Publiek privaat;
- Deelnemers hebben mandaat van partijen die ze vertegenwoordigen;
- Publiek Kernteam voor de dagelijkse aansturing van het programma binnen de gestelde randvoorwaarden;
- Voorzitters werkgroepen zijn lid;
- Komt maandelijks bij elkaar.

Binnen Innovatiepartnership Talking Traffic worden de volgende werkgroepen voorzien:

- Techniek (standaarden, data, Latency, verificatie, etc)
 - Randvoorwaarden (business, privacy, security, etc.)
 - Informatievoorziening Weggebruikers (gebruik diensten, eisen wegbeheerders, etc.)
- Daarnaast zullen periodieke cluster bijeenkomsten worden gehouden op basis van ieders behoefte van dat moment.

Werkgroepen komen in principe één keer per maand bij elkaar; in de opstartfase na contratering kan dit een hogere frequentie hebben.

T.a.v. het onderwerp Security

Het hanteren van data ten behoeve van op maat gesneden informatieverstrekking aan Weggebruikers stelt naast de nodige eisen aan bescherming van de privacy van Weggebruikers eveneens eisen op het gebied van security. Denk bijvoorbeeld vanuit privacybescherming aan de forse sanctie die mogelijk is bij het ontstaan van een data-lek: een security issue met mogelijk forse impact als gevolg van de potentiële consequenties op het vlak van privacy. Of potentieel zeker zo impactvol: een situatie waar als gevolg van een security issue de mogelijkheid ontstaat om de VRI's op een kruising te manipuleren. Voorbeelden van bedreigende, gevaarlijke, en in ieder geval zeer nadrukkelijk uiterst ongewenste situaties die het gevolg kunnen zijn van security issues in de waardeketen.

Juist omdat het gaat om een waardeketen waarin een product tot stand moet worden gebracht waar alle betrokkenen, van Gebruiker tot wegbeheerder, op moet kunnen vertrouwen, is het van groot belang dat in het ontwikkeltraject en de daaropvolgende exploitatiefase ruimschoots en gericht aandacht wordt geschonken aan security. Daartoe wordt direct na contractvorming een security werkgroep ingesteld, waar inhoudelijk deskundige, vaste vertegenwoordigers vanuit alle deelnemende partijen zitting moeten nemen. Deze groep krijgt de taak om de vereiste mate van vertrouwen tussen alle partijen in de keten tot stand te brengen door op basis van grondige kwetsbaarheid analyses beheersmaatregelen te ontwikkelen, en te borgen dat deze daadwerkelijk door de betreffende partijen genomen worden ter inperking van gesignaleerde risico's. De aanbevelingen hebben een dwingend karakter. En beperken zich niet tot louter de deelnemende marktpartijen, maar zoals dat in een goed partnerschap betaamt, ook de betrokken overheden.

T.a.v. het onderwerp Privacy

In het Innovatiepartnership Talking Traffic staat de levering van informatie centraal. Dat vereist van verschillende partijen in de waardeketen het verzamelen van data, het verwerken en het verrijken ervan, distributie en vertaling ervan naar informatie voor de Eindgebruiker. Zeker als het gaat om de data die afkomstig is uit voertuigen, bestaat de kans dat het daarbij gaat om data die als persoonsgegevens moet worden aangeduid. Om onnodige inbreuk op privacy te vermijden, moet gebruik van persoonsgegevens zoveel mogelijk voorkomen worden. En daar waar geen enkel reëel alternatief bestaat op het gebruik van persoonsgegevens om tot goede en voor het beoogde doel bruikbare informatie te komen, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om dit op verantwoorde wijze te kunnen doen. Hoewel hier nadrukkelijk niet wordt gestreefd naar het bieden van een juridisch verantwoorde richtlijn hoe om te gaan met persoonsgegevens, wordt onderstaand per Cluster kort ingegaan op belangrijke aandachtspunten. Waarbij opgemerkt zij, dat ten aanzien van privacy en bescherming daarvan in Nederland de Wet Bescherming Persoonsgegevens van kracht is en in de eisen uit dit RFP tevens de conformiteit aan de IMMA privacy referentie architectuur als verplichtend is gesteld.

Cluster 1:

Indien er voor de optimalisering van de netwerkregelingen middels VRI's gebruik wordt gemaakt van Herkomst- en Bestemmingsgegevens van passerende voertuigen, moeten maatregelen worden genomen die waarborgen dat hiermee geen routereconstructies of analyses van passagefrequenties van individuele Weggebruikers mogelijk zijn of anderszins inbreuk op de privacy van Weggebruikers wordt gemaakt.

Cluster 2:

Aangezien de data voor optimalisering van netwerkregelingen in belangrijke mate via Cluster 2 naar Cluster 1 zal lopen, en Cluster 2 daarnaast mogelijk over nog meer data van individuele Weggebruikers zal beschikken als mogelijk onderdeel van additionele Dienstverlening aan Cluster 3, geldt bovenstaande in mogelijk nog sterkere mate voor Cluster 2. Veel van de concrete maatregelen die onderstaand voor deelnemers in Cluster 3 worden vermeld, zijn daarom ook van toepassing op de spelers in Cluster 2

Cluster 3:

De herkomst van bovenbedoelde data ligt bij Cluster 3, waarbij de partijen in dit Cluster bovendien allen een één op één klantrelatie met de Gebruikers van de Informatiediensten hebben, doorgaans gepaard gaand met het kunnen beschikken over verschillende persoonsgegevens van die klanten. Zeker de combinatie van verschillende datasoorten waarover partijen in Cluster 3 zullen kunnen beschikken noodzaakt tot het nemen van maatregelen om inbreuk op privacy te voorkomen. Denk daarbij aan:

- voorafgaand aan het eerste gebruik van de Informatiedienst de deelnemer expliciet verzoeken om instemming met het verwerken van data die inbreuk kan maken op diens privacy;
- het geven van een nauwkeurige omschrijving van het doel van die dataverzameling;
- het geven van een nauwkeurige beschrijving van de data die verzameld wordt;
- het bieden van de mogelijkheid om op eenvoudige wijze eerder verleende instemming te herroepen;
- beveiligen van opgeslagen data;
- hanteren van strikte protocol ten aanzien van toegang tot opgeslagen data;
- strikt hanteren van een maximale opslagtermijn van verzamelde data;
- persoonsgegevens niet opslaan of bewerken buiten Europa;
- en niet vergeten melding te doen bij de Autoriteit Persoonsgegevens, voorafgaand aan het starten van de dataverzameling.

HOUDING

De houding van mensen in de verschillende overleggen moet zijn: ik werk voor dit project en niet ik werk voor bedrijf a of gemeente b. Het slagen van Innovatiepartnership Talking Traffic moet centraal staan in de besluitvorming van teamleden. Ontegenzeggelijk zullen er problemen en vertragingen gaan ontstaan. Goed inzicht (transparantie) in elkaars besluitvormingsprocessen is cruciaal om te voorkomen dat frustratie de samenwerking ondermijnt. Open en eerlijk zijn is eveneens cruciaal ook

al kan dat op gespannen voet staan naar de eigen achterban. De MT-leden moeten op elkaars uitspraken/toezeggingen kunnen vertrouwen.

CLUSTER BIJEENKOMSTEN (nader te bepalen)

In de werkgroepen vinden de besprekingen van de voortgang van dagelijkse werkzaamheden plaats om invulling te geven aan het opzetten en structureren van de Clusters en m.n. het opzetten en structureren van de verbindingen tussen de Clusters, zodat een functionerende keten ontstaat. De deelnemers kunnen zich richten op:

- voeren dialooggesprekken tussen partijen in zoektocht naar oplossingen;
- integreren afgesproken standaarden en uitgangspunten in (eigen) werkprocessen en productielijnen;
- realisatie van onderdelen en realisatie van het geheel;
- zorgen voor detailwerkplanningen;
- bewaken KPI's.

DE PROJECTOPLOSSING

Uitgangspunt Innovatiepartnership Talking Traffic is de realisatie van de zes (6) groepen Use Cases binnen de overeengekomen planning en budget (Zie bijlage 1). Gestreefd moet worden naar optimalisaties/innovaties (betere oplossingen, versnelling in de realisatie, kostenreducties enz.) door de Innovatiepartnership Talking Traffic betrokkenen waarbij de winnende Inschrijvingen slechts het vertrekpunt zijn. Het is tenslotte een innovatiepartnership.

Gerealiseerde optimalisaties/innovaties worden gevierd en kostenreducties worden gedeeld. Hiervoor gelden de navolgende afspraken:

Werkafspraken samenwerking

We delen actief informatie ten aanzien voortgang van het project, van interne strategische verandering en wijzigingen gerelateerd aan de business zodat de impact op de samenwerking onderzocht kan worden.

We presenteren mogelijke oplossingen en niet alleen problemen als we werken aan producten.

We gebruiken objectieve criteria om te besluiten over meerdere voorliggende opties.

We streven naar meerdere, creatieve oplossingen voor gezamenlijk gewin.

We delen klachten/problemen die we opvangen in onze eigen organisatie met als doel:

1. delen van informatie in plaats van verwijten of verdedigen;
2. gezamenlijk te besluiten of iets belangrijk genoeg is voor actie;
3. informatie te verwerken en te analyseren over het probleem om samen een conclusie te trekken over benodigde acties om het probleem op te lossen.

Ten aanzien van de kwaliteit van de organisatie:

Voorstellen ten aanzien van de kwaliteit/verbetering van de organisatie. Deze voorstellen worden beschouwd als aanscherping van de werkafspraken zodat processen verbeteren. Direct en indirect hebben meerdere of alle partijen hier voordeel van. Hier staat geen vergoeding tegenover.

Ten aanzien van optimalisaties de kwaliteit van producten/productverbetering:

Voorstellen ten aanzien van de kwaliteit van producten/productverbetering, kunnen betrekking hebben op een deel van een Cluster, het geheel van alle Clusters of voor de beleving van de Eindgebruiker. Als de kwaliteitstoename technisch van aard is, wordt dat beschouwd als een verbetering waarvan meerdere partijen voordeel kunnen ondervinden. Als de verbetering van de kwaliteit ook van invloed is op de prijs, kan sprake zijn van een besparing waarvoor een bonus uitgekeerd kan worden. Zie hieronder het kopje *optimalisatie van de prijs*.

Ten aanzien van optimalisaties van de keten:

Iedereen spant zich in om de totale keten werkend te krijgen. Daarbij is het van belang om te werken aan gezamenlijk overeengekomen koppelvlakken tussen de percelen zodanig dat de totale keten het beste functioneert tegen de laagste integrale kosten over de keten heen.

Koppelvlakken worden vastgelegd in een koppelvlakdocument dat het uitgangpunt vormt voor uitwerkingen binnen een Cluster.

Wijzigingen binnen een Cluster die van invloed kunnen zijn op koppelvlakken worden geëscaleerd om gezamenlijk de invloed van deze wijziging te bespreken en vervolgactie af te spreken.

Het betreft een iteratief proces waarbij scopewijzigingen gevolgen hebben voor het geheel van een Cluster, het geheel van alle Clusters of voor de beleving van de Gebruikers.

Ten aanzien van optimalisaties van de prijs:

Bij het nemen van maatregelen die kostenbesparend zijn zonder dat de kwaliteit afneemt, is de verdeling van de opbrengst als volgt:

- a) een eenmalige bonus groot X procent van de jaarlijkse besparing;
- b) een structurele bonus groot X procent van de jaarlijkse besparing gedurende de lopende contracttermijn.

Kostenbesparende maatregelen die voor een bonus in aanmerking komen, mogen niet op een andere onderdeel in het Cluster of in het geheel van de Clusters of voor de Eindgebruiker, leiden tot hogere kosten. De besparing moet substantieel, significant en eenduidig zijn.

INTELLECTUEEL EIGENDOM

Binnen het Innovatiepartnership Talking Traffic ontstaan nieuwe oplossingen binnen bedrijven en tussen de bedrijven. Het IP dat binnen bedrijven ontstaat is eigendom van het betreffende bedrijf dat

dit ontwikkelt. De koppelvlakken in de VRI architectuur als ook de koppelvlakken van het VRI-overdrachtspunt voor zover hier IP ontstaat (d.w.z. de wijze van aan en afleveren van data tussen clusters 1 en 2 en doorlevering aan afzonderlijke VRI's) is/wordt eigendom van I&M en voor allen om niet beschikbaar.

Koppelvlakken tussen cluster 2 en 3 (API's en anderszins) zijn prioritair, evenals reeds ontwikkeld en nog te ontwikkelen IP binnen de afzonderlijke bedrijven in clusters 2 en 3. Het intellectueel eigendom dat eventueel aanvullend t.o.v. het voorgaande ontstaat binnen het Innovatiepartnership Talking Traffic wordt in principe het gezamenlijke eigendom van de partijen in het Innovatiepartnership Talking Traffic tenzij anders overeengekomen. Gebruiksrechten daarop vestigen aan partijen zelf en of aan derden is toegestaan op basis van unanieme besluitvorming in de Partnership Council.

DUURZAME SAMENWERKING EN CONTINUÏTEIT SAMENWERKING

Het is de wens van alle partijen dat Innovatiepartnership Talking Traffic een duurzame samenwerking wordt die voldoende middelen kan genereren om ook na de initiële looptijd van vijf (5) jaar kan blijven voortbestaan en kan blijven innoveren. Alle partijen die participeren in Innovatiepartnership Talking Traffic hebben daar een verantwoordelijkheid in. Het realiseren en verkopen van diensten aan derden is daarbij cruciaal.

ESCALATIELIJN EN CONFLICTBESLECHTING

Binnen het proces zijn 2 werklagen gedefinieerd: het programmateam en de werkgroepen. In principe worden de dagdagelijkse werkzaamheden onderling met elkaar afgestemd binnen de Clusters en tussen de Clusters, al of niet in de 3 werkgroepen of cluster meetings. Als geconstateerd wordt dat er sprake is van scopewijzigingen of verschil in inzicht, wordt een besluit gevraagd aan het programmateam. Afhankelijk van de issue kan opschaling naar het Partnership Counciloverleg nodig en mogelijk zijn. Indien er geen (unanieme) overeenstemming bereikt kan worden binnen de Council, wordt er gezamenlijk geëscaleerd richting de I&M/BBV. Komen die er ook niet uit, dan vindt conflictbeslechting uitsluitend plaats via arbitrage. Partijen zien af van hun recht de burgerlijke rechter in te schakelen.

Voor elk van de partijen geldt, dat escalatie binnen de eigen organisatie op elk gewenst moment en op elk gewenst niveau, plaatsvindt als dat nodig is om tegenstellingen en verschillen in inzicht op te lossen.

TOE- EN UITTREDING Innovatiepartnership Talking Traffic

Het is partijen niet toegestaan gedurende de initiële looptijd van 5 jaar uit te treden tenzij een verzoek op uitreding unaniem is aanvaard.

Indien het faillissement van een partij wordt aangevraagd of surseance van betaling wordt verleend is deze partij per direct uitgetreden. Bij een eventuele doorstart/overname van deze partij is unanieme toestemming nodig alvorens deze weer kan toetreden tot het Innovatiepartnership Talking Traffic. Eventueel opgetreden schade aan het OES en/of I&M/BBV zal verhaald worden.

Als twee of meerdere partijen worden samengevoegd of overgenomen worden door een derde, tot nu toe al dan niet actieve partij binnen een van de Clusters, is, naast voorafgaande expliciete toestemming van I&M/BBV ook toestemming nodig van het Innovatiepartnership Talking Traffic alvorens deze weer kan toetreden. Zonder voorafgaande expliciete toestemming van I&M/BBV zijn alle overeenkomsten in principe vervallen en zal de opgetreden schade verhaald worden.

Na de start van Innovatiepartnership Talking Traffic wordt de gemeenschap opengesteld voor nieuwe toetreders (publieke en privaat).

De voorwaarden daarvoor zijn:

- bij private entiteiten: aantoonbare meerwaarde voor het Innovatiepartnership Talking Traffic. Bijvoorbeeld nieuwe technologie of het vergroten/versnellen van het aantal Eindgebruikers en/of diversiteit van diensten of klantgroepen en/of nieuwe afnemers van diensten.
- bij publieke entiteiten: inbreng van nieuwe infrastructuur/data of aandachtsgebieden en Use Cases waardoor de waarde van de Dienstverlening aan de Eindgebruikers toeneemt.

VERANTWOORDING

Er wordt gewerkt op basis van open boek zodat alle samenwerkende partijen zelfstandig kunnen verifiëren of bepaalde werkzaamheden correct zijn uitgevoerd en of de daaraan verbonden kosten realistisch zijn.

MELDINGSPLICHTEN

In het geval er gedrag wordt vertoond dat afwijkt van de samenwerkingsafspraken is er een meldingsplicht in het Programmteam.

Als sprake is van substantiële koerswijziging in het overheidsbeleid, koerswijziging van het kabinet, of samenvoeging van overheidsinstanties, wordt daarvan terstond melding gemaakt aan alle deelnemers in het Innovatiepartnership Talking Traffic en geïnventariseerd wat daarvan de mogelijke consequenties kunnen zijn voor Innovatiepartnership Talking Traffic.

Bij zwaarwegende externe wijzigingen, onvoorziene omstandigheden of calamiteit, kan Innovatiepartnership Talking Traffic stil komen te liggen, c.q. geannuleerd worden.

SANCTIES

Bij non conformiteit ten aanzien van de gemaakte afspraken worden passende maatregelen genomen, eventueel leidend tot het uitsluiten van betreffende partij en/of het opleggen van schadevergoeding aan de benadeelde partijen