

Wie zijn de gebruikers van het Dataplatform Asphalt-Impuls?

Tijdens het overleg van 18 april 2019 over het Dataplatform Asphalt-Impuls en de 'toegankelijkheid' ervan kwam de discussie op tafel over de doelgroep voor dit platform.

Wie zijn de gebruikers van de data die we gaan verzamelen dan wel ontsluiten en waarvoor gaan zij het gebruiken?

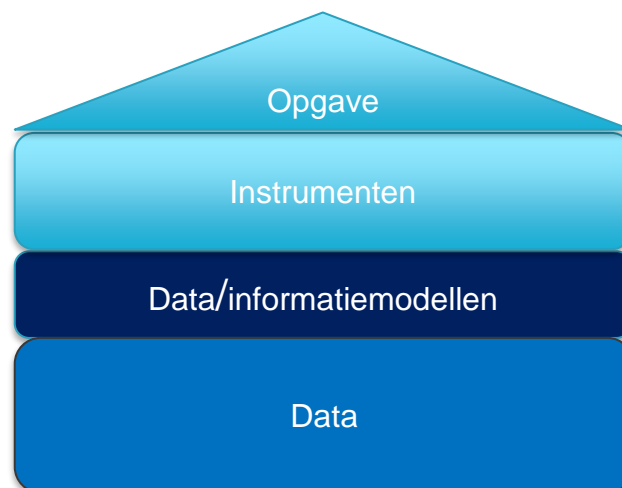
Deze vraag kwam prominent op tafel op 18 april en hierover bleken bij ons verschillende beelden te leven. De conclusie was dat de duiding van de gebruikersgroep (en het beoogde gebruik) essentieel zijn om het Dataplatform goed te positioneren (nut en noodzaak) en in te richten (vorm) en dus een prominente moeten plek krijgen in het projectplan dat we gaan aanbieden aan de Stuurgroep AI.

Deze notitie is bedoeld om de discussie hierover op 17 mei aanstaande goed te kunnen voeren, zodat we dan ook een keuze kunnen maken.

Twee werelden

Ik onderscheid in deze discussie twee 'werelden', die van de 'onderzoekers' en die van de 'toepassers'. In beide werelden zijn data nodig, worden deze data verzameld voor een specifiek gebruiksdoel en is er een sterke behoefte aan het signaleren van trends en daarmee het monitoren van data over een langere periode.

Het hierna gebruikte denkmodel voor een datagedreven wereld, gaat uit van een opgave (vraagstuk), die de gebruiker wil oplossen met (meestal/steeds vaker) software instrumenten, die gebruik maken van diverse databronnen, die bruikbaar zijn omdat ze zijn gemodelleerd volgens (open) standaarden.



De opgave van de 'onderzoekers' is echter anders dan die van de 'toepassers'.

Onderzoekers

De opgave van de onderzoekers is een levensduur asphaltmodel te ontwikkelen met een grote voorspellingskracht. Zij hebben daarvoor behoefte aan gegevens van vele, diverse en vooral ook nieuwe databronnen, zoals (nu in beeld)

- de data uit (weg)beheersystemen van Rijk, provincies, gemeenten, zowel de constructiedata, de onderhoudsgeschiedenis en de kwaliteitsgegevens vanuit metingen en inspecties
- data uit de bedrijfsvoeringsoftware (PIM) van de aannemers over kwaliteit van geleverde werken

- diverse historische in actuele dynamische gegevens over weer en verkeer
-

LAM ziet de noodzaak voor standaardisatie van deze datasets, en ziet de noodzaak om op zo kort mogelijke termijn te beginnen met de opbouw en het beheer van een zo groot mogelijk historische dataset, passend bij het gekozen startmodel. Dit 'dataplatform' gaat zijn waarde pas tonen als het startmodel zich in de loop van de komende jaren gaat verbeteren door de steeds grotere beschikbaarheid en kwaliteit van data: het mechanisme wordt steeds beter begrepen en steeds beter wordt ook duidelijk welke data wegbeheerders zouden moeten gaan bijhouden van hun eigen (asfalt)wegennet.

Wie zijn de gebruikers van dit dataplatform?

Dat zijn de uitvoerende partijen van het project Lam en de partijen die zich hebben gecommitteerd aan doel van LAM

- De wegbeheerders, en hun toeleveranciers (ingenieursbureaus, aannemers) zijn toeleveranciers van data,
- De onderzoekers (projectorganisatie LAM) gebruiken deze data voor de (door)ontwikkeling van het LAM
- Andere projecten van de AI
- Andere onderzoeksprogramma's

De toepassers

De toepassers hebben tot doel om op basis van een afweging tussen kosten, prestaties en risico's de juiste prioriteiten te stellen tussen de maatregelen aan al hun assets (wegen, straten, pleinen, kunstwerken, rioleringen, groen, water, verlichting) en ook de juiste maatregel te nemen (op het juiste moment het juiste te kunnen doen). Voor die afweging gebruiken zij assetbeheersystemen (voor verhardingen, groen rioleringen, kunstwerken, ..), die in het kader van de introductie van professioneel beheer volgens de principes van assetmanagement vanaf nu steeds meer sectoraal gelijk getrokken gaan worden. De komende jaren staan in het teken van het introduceren van nieuwe concepten en principes (niet alleen het concept assetmanagement, maar ook data standaarden als IMBOR, IMWV en GWSW), in de bedrijfsvoeringsoftware van overheden en hun leveranciers.

De data die wegbeheerders hiervoor al jaren verzamelen zijn areaalgegevens, kwaliteitsgegevens en gebruiksgegevens van hun wegennet over een lange termijn. Voor de uitwerking van prioriteringen en plannings naar concrete maatregelen zijn daarnaast nog allerlei (software) instrumenten beschikbaar, zoals bij asfaltverhardingen OIA en STRADA.

In mij visie zijn en blijven deze werelden gescheiden:

- Het Levensduur AsphaltModel is een onderdeel van het assetbeheersysteem, specifiek bedoeld voor asfaltverhardingen. Als dit model in de loop van de jaren verbeterd, moeten de inspanning en van WP3 van LAM (Regelgeving) er op gericht zijn dat de wegbeheerders en hun softwarebureaus een periodieke update van het model in de wegbeheerssoftware uitvoeren
- Als blijkt dat het LAM nieuwe data nodig heeft om nauwkeuriger te kunnen voorspellen, dan moeten de inspanningen van WP3 erop gericht zijn dat de wegbeheerders deze data op de juiste manier gaan verzamelen en dat de wegbeheersystemen deze data kunnen verwerken. Deze data kan dan weer terug geleverd worden aan het dataplatform AI.

In mijn visie gaan de toepassers voor hun dagelijkse werkprocessen geen direct gebruik maken van het dataplatform Asphalt-Impuls, maar gaan deze periodiek hun eigen data en systemen updaten met de verbeterde modellen en inzichten die onderzoekers op basis van het dataplatform AI hebben

verkregen en gaan zij door gerichte verbeteringen in hun dataverzameling data met steeds betere kwaliteit terug leveren aan het DP AI.

CROW, Coen van Haasteren, 1 mei 2019