



Notulen expertsessie use case

15 september 2016

Jaap Vreeswijk, Wim Broeders
DITCM INNOVATIONS | WWW.DITCM.EU
30-9-2016

1 Agenda

- 13:30 Welkom, agenda vaststellen, voorstelronde
- 13:45 Introductie CODECS project ten behoeve van internationale aansluiting, Onno Tool, Rijkswaterstaat
- 14:00 Functie, belang en gebruik van use cases, definities, werkwijze en afgeleide use case tabel
- 15:00 Koffiepauze
- 15:15 Inventariseren van issues / leervragen / benodigheden met betrekking tot use cases
- 16:00 Terugkoppeling inventarisatie
- 16:15 Vervolg, werkwijze en acties
- 16:30 Einde



2 Aanwezigen

- Onno Too, RWS-WVL
- Ernst Scheerder, NDW
- Job Birnie, Goudappel Coffeng
- Wouter van Haaften, Juridische Tafel
- Axel Zandbergen, C-ITS Corridor
- Matthijs Dicke, Goudappel Coffeng, Human Behaviour Tafel
- Bert van Velzen, Sweco
- Gert Maneschijn, RDW
- Gerard Eijkelenboom, Verkeersonderneming
- Nuno Rodrigues, Dynniq
- Maarten Amelink, Arcadis
- Chris Hottento, ANWB

- Rien van der Knaap, OC Mobility
- Isabel Wilmink, TNO & TrafficQuest
- Emilia Silvas, TNO Automotive
- Jan van Hattem, RWS-WVL afdeling veiligheid
- Tanja Braun, V-Tron
- Theo Stevens, DITCM
- Wim Broeders, MAPtm
- Jaap Vreeswijk, MAPtm

3 Introductie CODECS ten behoeve van internationale aansluiting

Presentatie door Onno Tool, beschikbaar op: <http://ditcm.eu/its-round-tables/calender/217>

4 Functie, belang en gebruik van use cases, definities, werkwijze en afgeleide use case tabel

Presentatie door Jaap Vreeswijk, presentatie en geconsolideerde use case tabel beschikbaar op: <http://ditcm.eu/its-round-tables/calender/217>

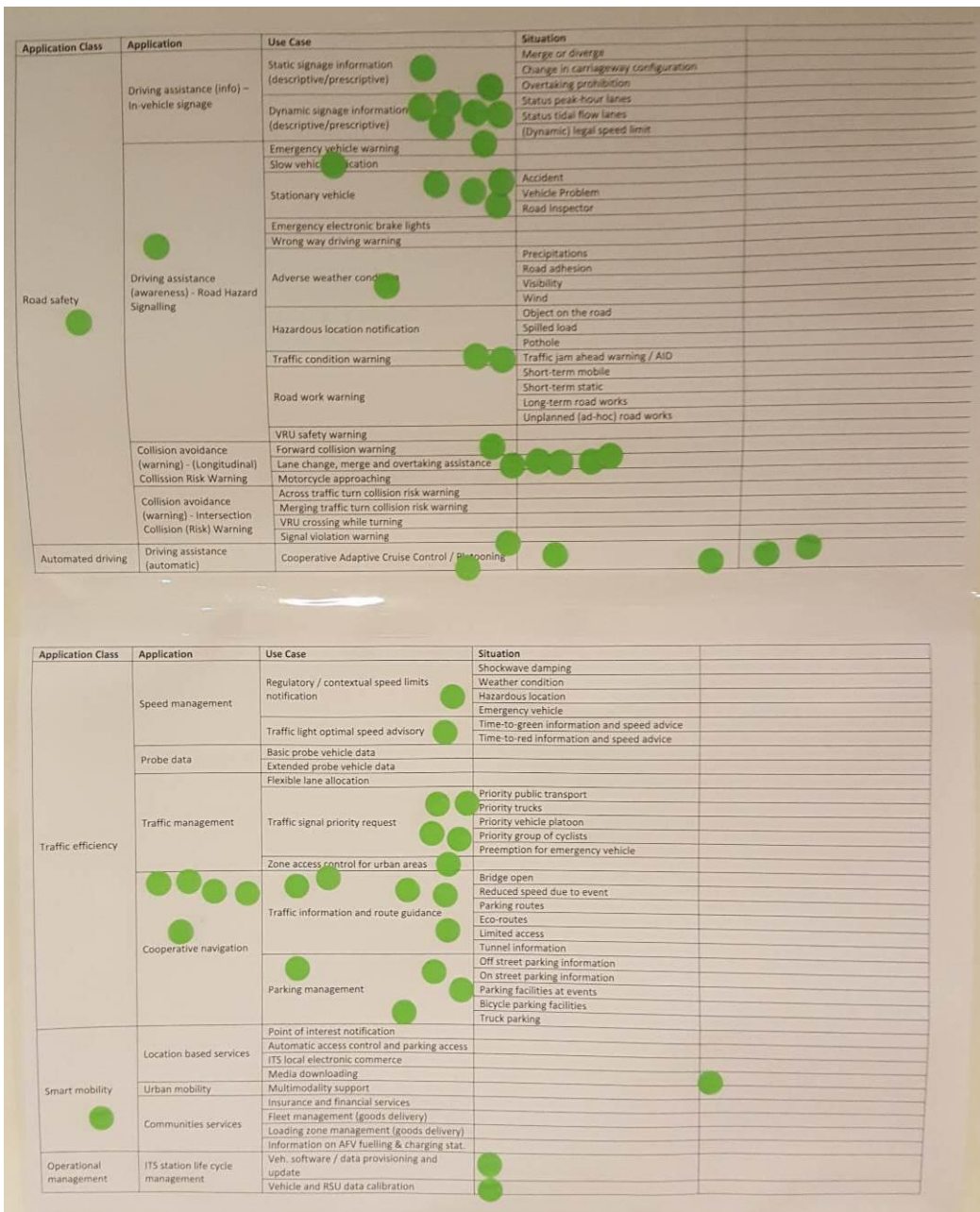
Terugkoppeling en discussiepunten naar aanleiding van presentatie:

- Zeer nuttig, verhelderend en bruikbaar. Voorstel zoals in presentatie aangenomen.
- “Aspecten” wellicht een beter woord dan “perspectieven”.
- Het ‘gebruik’ van systemen vanuit het oogpunt van de gebruiker zou meer aan bod moeten komen in use cases (centraler). Daarmee het te verwachten/gewenste gedrag van de gebruiker. Wiens use case is het? Wat heeft de gebruiker nodig (bv. comfort, rijgedrag, etc.)?
- Spanningsvelden tussen aspecten worden onvoldoende erkend en besproken. Hier meer aandacht voor bij de tafels.
- Use case beschrijvingen en uitwerkingen voor realisatie zouden op 1 plek moeten worden samengebracht. Zowel nationaal als internationaal. Waar?
- Bij realisatie moet het mogelijk blijven om van mening/inzicht te verschillen.
- Hoe wordt after-market meegenomen? Op dit moment zijn partijen als V-tron de enigen die toegang hebben tot voertuigdata, anders dan OEMs.
- Rollen en verantwoordelijkheden moeten ergens aan bod komen. Dan wel in een use case, dan wel in een scenario.
- Belangrijk om aspecten te zien als bouwblokken voor de realisatie van een use case.
- “Optie” of “variant” wellicht een beter woord dan “scenario”. Vooral omdat scenario in andere domeinen een volledig andere betekenis heeft. Gebruik zou wel kunnen met een voorvoegsel, bv. implementatie-scenario. Dit ook afstemmen binnen CODECS.
- Collectief belang is ook belangrijk. Overheid zou dienstverleners moeten uitdagen om met hun diensten ook het maatschappelijk belang (doorstroming, veiligheid en milieu) te dienen.

5 Koffiepaauze opdracht

Selecteer 5 use cases die de komende jaren vanuit projecten de meeste aandacht zullen krijgen, dan wel die u het meest interessant vindt. Het resultaat is zichtbaar in onderstaande foto. De use cases die het vaakst zijn genoemd zijn:

- Dynamic signage information
- Stationary vehicle (warning)
- Lane change, merge and overtaking assistance
- CACC / Platooning
- Traffic signal priority request
- Traffic information and route guidance
- Parking management



6 Inventariseren van issues / leervragen / behoeftes met betrekking tot use cases

Doel van dit agendapunt was om gemeenschappelijke / terugkerende issues – de use cases overkoepelend – te inventariseren en deze prioriteren (i.t.t. use cases). Deze issues kunnen de agenda vormen voor de Ronde Tafels en bijdragen aan de uitrol van meerdere use cases.

De issues in paragraaf 8 zijn door de aanwezigen aangedragen door middel van post-its, geordend per aspect. Algemene bevinding en terugkoppeling:

- Veel aandacht (zorg) met betrekking tot human behaviour (gebruiker) en effecten van systemen (voor gebruiker en maatschappij). Beide krijgen bij een aanzienlijk deel van de stakeholders nog onvoldoende aandacht terwijl deze thema's voor succesvolle uitrol wellicht het meest cruciaal zijn. Andere aspecten staan wellicht zelfs ten dienst van deze twee aspecten.
- Wat is precies de onderlinge afhankelijkheid van aspecten, zijn die als causale relaties te beschrijven? Effecten (dus breed: inclusief gebruiker) zou als feedback loop kunnen dienen om andere aspecten verder te verfijnen.
- Let ook op tegengestelde belangen. Bijvoorbeeld sturing versus commercieel (consument) belang. Daar moet over gesproken worden.
- Interoperabiliteit is belangrijk maar personaliseren is belangrijker.



7 Acties en vervolg

- Resultaten expertsessie inbrengen bij CODECS workshop (26/9)
- Use case catalogue maken (input van projecten), review, publiceren
- Goed voorbeeld van een use case beschrijving beschikbaar stellen
- Goed voorbeeld van een uitwerking van een aspect beschikbaar stellen

- Inventarisatie issues uitwerken, terugkoppelen aan aanwezigen, aanbieden aan tafels
- Opzet maken voor documenteren van scenario's (template CODECS)
- Gebruikersonderzoek van Verkeersonderneming beschikbaar maken

8 issues / leervragen / benodigheden per aspect

8.1 Effects and impact

- Heldere onderzoeksmethodologie
- Onderscheid, doorstroom effect, gedrag effect, verkeerveilig effect
- Betrouwbare diensten op betrouwbare data
- Een werkende data keten
- Test scenario's
- Duidelijke doelen die je als overheid/wegbeheerder wil bereiken – usecase/ service
- 3 publieke doelen
 - Veiligheid
 - Doorstroming
 - Leefbaarheid
- Doelen van de gebruiker
 - Veilig
 - Betrouwbaarheid
 - Comfortabel
- For automated and cooperative driving. Should we educate drivers which buy a car with Auto Pilot? Know what the system can do. Avoid overtrusting.
- Context waarin voertuig zich beweegt
- Data van parket voertuigen rondom positie en snelheid
- (Initiële) lage penetratiegraad maakt het vaak moeilijk om impacts te meten op de weg
- Enorm veel werk om de benodigde data te verzamelen (kost geld, dat wil men er niet altijd aan besteden)
- Soortgelijke dienst verschilt toch vrij veel, dat maakt vergelijking lastig
- Applicaties die aantrekkelijk zijn
 - Meer gebruiken
 - Meer effecten
 - Meer data
- De intenties van weggebruikers/mobilisten zijn bijna altijd onbekend. We meten wel wat ze doen maar niet wat ze zouden doen.
- Ex-ante inschatting impacts moeilijk om dat de diensten meestal niet duidelijk beschreven zijn.
- Locatiedata (vooral uit apps) vaak beroerd → maakt evaluatie en verificatie moeilijk
- Testen we tot nu met te weinig deelnemers. De effecten kunnen we alleen nog modelleren

8.2 Environmental

- Wat levert draagvlak voor de consument
- In staat zijn de context te meten → context waarin voertuig “keuzes” maakt. Bv. Remmen voertuigen of “zelf” gas terug nemen.

8.3 Operational

- Inbedding in assetmanagement
- Conflicten voorkomen tussen incar en wegkant
- Data voertuig koppelen aan signalisatie
- Coöperative navigation, één database met gegevens

- Is C-ITS pad naar automatisch rijden of maakt automatisch rijden C-ITS overbodig?
- Collision avoidance: duidelijke signalisatie (licht & geluid) indien systeem niet optimaal functioneert

8.4 Implementation

- Acceptatie bij alle stakeholders
- Conflicten voorkomen tussen weggant en in-car.
- Inzicht hoe mens informatie verwerkt
- Inzicht doelgroepen waar implementatie beste gaat
- For Automated and Collaborative driving.
 - Talking the same language inter-vehicles
 - Protocols for messages
 - Sets, what to transit?

8.5 Human Behaviour

- Gebruikers acceptatie met name bij gedwongen acties bijvoorbeeld snelheid
- Taalcomplex
- Uniformiteit in functioneren, driving assistance
- Wat levert het de consument op
- Grip op prikkels. Pen type eind gebruiker
- Zo makkelijk mogelijk
- Niet goed bekend wat de voorkeuren en afkeren van weggebruikers/mobilisten zijn
- For automated pilots and Cooperative driving:
 - How to model the driver and create a comfortable and safe auto pilot
 - Do you model averages?
 - Or make more automated pilots?
- Safety/ collision
 - What to do when you can't avoid collision?
- Niet lastig vallen met doorstroming

8.6 Life Cycle

- Verversen pseudoniemen (betere crypto)
- Modulair/technology agnostic. Om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen
- Levenscyclus pseudoniem voertuig-ID koppelen aan levenscyclus voertuig

8.7 Architectuur

- Gebruiker meenemen = architectuuropgave (anders achteraf repareren)
- Denk niet in "wat is vrij" maar "wat is functioneel"

8.8 Business

- Killer application om kip-ei probleem te doorbreken
- Value Capture (per user)
- Markt/consumenten onderzoek laten doen
- Business: Geld verdienen met maatschappelijke gemengde/noodzakelijke diensten met beperkende legal privacy ed.? Wishfull thinking.

8.9 Security

- Draagvlak bij consument
- Inzicht waar mens beste in is en waar techniek beter in is bij noodsituaties
- Sec essentials voor compatibility nodig
- Capaciteit
 - Voldoende
 - Prioritering
- Vandalismebestendig, digitaal en analoog

- Authenticiteit wegkant vaststellen

8.10 Legal

- Data zeggenschap datastroom beschrijven
- Draagvlak bij de consument
- Rol/belang verzekeraars?
- Komt er Europese wetgeving? Zoals voor VRI in de USA?
- For automated and cooperative driving. Whom is to blame for accidents on autopilots. What's acceptable?

8.11 Privacy

- Omgang met persoonsgegevens. Concrete applicaties datastroom beschrijven
- Draagvlak bij consument
- Privacy angst geeft deadlock
- Gecontroleerd opheffen pseudoniem
- Toegang tot benodigde voertuiggegevens om advies te geven
- Let op privacy risks elders op internet
- Pseudoniem ID van voertuig
- ITS station life cycle management. Keuzevrijheid met wie de data gedeeld wordt. Niet per definitie fabrikant.

8.12 Testing and validation

- Een werkende data-keten
- Een betrouwbare data-keten
- Testing & validation wie doet dat? Gebeurt dat onafhankelijk?
- Verschillen die maken het geven klein deelnemersaantallen
- Er is geen raamwerk dat gebruikt kan worden om bij meerdere use cases op 1 punt (VRI) te bepalen waarneer de combinatie het beste werkt/ dat wat bedoeld is.