

Verslag

Werksessie – Samenhang in bijhouding NWB en BGT

vergaderdatum

25 januari 2018

aanwezig

Arnoud de Boer (Geonovum), Dick Krijtenburg (Geonovum), Jan Dorrestijn (gemeente Amersfoort), Lucas Broekema (Bureau Kragten), Dyonne de Mari (Transfer Solutions), Jo Duijkers (Rijkswaterstaat), Bram Schiltmans (Rijkswaterstaat), Eric van der Ster (Rijkswaterstaat), Adrie de Jong (Bedrijfsvoeringsorganisatie West-Betuwe), Henk Bosma (gemeente Lelystad), Stefan van Gerwen (provincie Noord-Brabant), Remco in 't Hout (Rijkswaterstaat), Erik van Ooijen (provincie Zuid-Holland), Leon Baanders (Bureau Kragten), Patrick Meeuwisse (ARCADIS), Joop Voortman (gemeente Rijssen-Holten), Bob Rijsman (gemeente Hellendoorn), Remco Mennegat (gemeente Hellendoorn), Jan Hilhorst (Meerinzicht), Rob van der Schoot (Rijkswaterstaat), Richard Wittmer (Kadaster)

Notulist

Joyce Versteeg

afwezig**Blad**

1 van 7

kopie aan

aan- en afwezigen

1. Welkom en kennismaking

Arnoud de Boer van Geonovum opent om 13.00 uur de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Ter kennismaking vindt een korte voorstelronde plaats. Arnoud licht toe dat Geonovum door het programma Samenwerking Nationaal Wegen Bestand vorig jaar is gevraagd om samen met het werkveld een diepgaander onderzoek te doen om meer samenhang in de bijhouding tussen het Nationaal Wegenbestand (NWB) en de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) te krijgen op basis van signaleringen.

2. Aanleiding, doel, scope

Alvorens over te gaan tot de aanleiding van deze bijeenkomst licht Arnoud toe dat de kerngroep, bestaande uit Linda Bannink (provincie Noord-Holland), Stefan van Gerwen (provincie Noord-Brabant), Bram Schiltmans (Rijkswaterstaat), Dick Krijtenburg en Arnoud de Boer op basis van de huidige bevindingen en uitgangspunten een presentatie heeft opgesteld als leidraad voor de discussie van vandaag. Het streven is om samen met de aanwezigen in twee werksessies (vandaag en op 8 februari a.s.) tot een afgerond verhaal te komen. De presentatie (waarin ook de opmerkingen uit de bijeenkomst zijn verwerkt) is bijgevoegd bij het verslag.

In januari 2017 heeft, in opdracht van het programma samenwerking NWB, de eerste verkenning plaatsgevonden naar de samenhang en afstemming tussen het NWB, de BGT, de BRT en de BAG. Het rapport dat is opgesteld naar aanleiding van deze verkenning is opgenomen bij de uitnodiging van het overleg van vandaag. In deze verkenning is een aantal scenario's geschetst en is vervolgens gevraagd om het scenario "Signaleren" verder uit te werken door te kijken naar de wijze waarop dit zowel qua proces als organisatie beter kan worden afgestemd.

Eric van der Ster, programmamanager NWB, is verheugd over de grote opkomst van vandaag en de hiermee getoonde betrokkenheid. Hij licht toe dat het NWB van oudsher is opgezet voor de verkeersongevallenregistratie.



De ervaring laat zien dat het NWB inmiddels veel breder wordt gebruikt voor bijvoorbeeld locatiebepaling voor hulpdiensten, berekening geluidsproductie plafonds, etc. Echter, helaas zijn er geen afspraken gemaakt over het structureel bijhouden van de data en de kwaliteit ervan. Eric heeft nu dan ook als programma manager NWB twee opdrachten gekregen. Enerzijds is het verzoek om te verkennen hoe de samenwerking goed georganiseerd kan worden en anderzijds om te kijken hoe de kwaliteit van het bestand versneld kan worden verbeterd en structureel kan worden geborgd. In dat kader is de link met de basisregistraties en meer specifiek de BGT snel gemaakt. Eric geeft aan dat een onderscheid wordt gemaakt tussen een lange termijn spoor, gericht op het structureel borgen van het NWB in het stelsel van basisregistraties en een korte termijn spoor, gericht op het versneld verbeteren van de datakwaliteit en het motiveren van de wegbeheerders om data aan te leveren aan het NWB. De sessie van vandaag vormt hiervoor belangrijke input. Arnoud bevestigt dat dit een quickwin kan zijn voor de korte termijn. De focus van de twee werksessies is, zoals gezegd, gericht op het scenario "Signaleren". Arnoud benadrukt daarnaast dat wanneer wordt gesproken over het NWB, dit hier is afgebakend op de wegen en dat de de spoor- en vaarwegen buiten beschouwing worden gelaten. Qua scope richt de discussie zich op de afstemming met de BGT. Op basis van de twee werksessies wordt een checklist opgesteld met verschillende activiteiten en gebeurtenissen die zowel aan de kant van het NWB als aan de kant van de BGT kunnen plaatsvinden en zal een Functioneel Ontwerp worden opgesteld om aan te geven hoe de signalering en gegevensuitwisseling plaatsvindt. De voorbereiding voor de discussie heeft plaatsgevonden met de voornoemde kerngroep en de vraag aan de aanwezigen is om e.e.a. te valideren en daar waar nodig aan te vullen. Joop Voortman informeert waarom de BAG niet wordt meegenomen in de discussie. Arnoud geeft aan dat wordt gekeken naar de afstemming tussen het NWB en de BGT. Ter toelichting meldt hij dat de namen van de openbare ruimtelabels in de BGT zitten, wanneer deze naam mist in de BGT, mist deze ook in de BAG. Verder geldt dat de afbakening van de openbare ruimte niet is opgenomen in de BAG. De samenhang met de BAG wordt voor nu dan ook even geparkeerd en opgepakt in de doorontwikkeling in samenhang die op een later moment in opdracht van BZK zal plaatsvinden.

3. Inventarisatie huidige situatie bijhouding NWB en BGT

Dick Krijtenburg geeft een toelichting op de inventarisatie die heeft plaatsgevonden naar de huidige situatie van de bijhouding van het NWB en de BGT en vraagt de aanwezigen om hierop te reageren. Allereerst heeft de kerngroep geconstateerd dat er sprake is van verschillende situaties bij bronhouders. Naar aanleiding daarvan wordt afgesproken niet meer te spreken over bronhouders, maar over wegbeheerders die zowel bij gemeenten, provincies en waterschappen aanwezig zijn als ook bij Rijkswaterstaat zelf.

De kerngroep spreekt van de volgende situaties bij gemeenten, provincies en waterschappen :

- Bijhouding vindt in hetzelfde proces plaats (zowel vlak als as) en aanleveren aan LV-BGT resp. NWB-loket RWS.
- Bijhouding vindt in gescheiden processen plaats. Bij NWB-bijhouding wordt geen BGT gebruikt
- Bijhouding vindt op verschillende type afdelingen plaats, zoals afdeling BGT of Verkeer.

In de discussie die volgt, worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Er moet een vierde situatie worden toegevoegd; Bijhouding vindt niet plaats.
- Er wordt gewezen op de snelheid waarmee een nieuwe weg wordt vastgelegd in de BAG (binnen 4 werkdagen na het vaststellen van de naam) ten opzichte van de registratie in de BGT die nog wel jaren op zich kan laten wachten. Naar aanleiding daarvan merkt Dick op dat de BAG niet aangeeft waar de weg ligt.
- Afgesproken wordt om een onderscheid te maken in de rol van Rijkswaterstaat, enerzijds als wegbeheerder en anderzijds als beheerder van de LV.

De huidige situatie bij Rijkswaterstaat als het gaat om de bijhouding van het NWB is als volgt:

- Bijhouding in eigen bronbestand (plusinformatie als aantal rijstroken over maximale snelheden zit in aparte datasets).
- Verwerking van leveringen van gemeenten/provincies (zo'n 33%) vanuit verschillende formaten.
- Van overig areaal (zo'n 67%) zelf verzamelen en verwerken mutaties vanuit diverse bronnen, zoals Google en BRT in verschillende formaten

Bram Schiltmans meldt ter toelichting dat de gegevens van de wegbeheerder die informatie aanlevert aan het NWB één op één wordt overgenomen. Echter, wanneer de wegbeheerder niets aanlevert, wordt gekeken naar andere bronnen in een poging het NWB up to date te houden. Jort Dijkers merkt aanvullend op dat de politie op dit moment ook een belangrijke melder van signalen is. Eric merkt naar aanleiding van de genoemde percentages van wegbeheerders die al dan niet aanleveren op dat het NWB wegbeheerders op dit moment vraagt om 6 weken



voor een weg wijzigt al een mutatie door te geven. Feit is dat geen enkele wegbeheerder dit haalt. Het is dan ook goed om nog eens te kijken naar wat de minimale eisen voor aanlevering zouden moeten zijn.

Jan Hilhorst informeert of er al een nulbestand is vergeleken. Eric geeft aan dat er zeker een vergelijking heeft plaatsgevonden, maar dat het lastig blijkt om een goede referentie te krijgen van de hartlijn. Tot nu toe is het eenvoudiger gebleken om eerst een vergelijking via de BRT uit te voeren en daarna met de BGT. Voor een goede vergelijking is het namelijk noodzakelijk om het bestand routeerbaar te maken, zodat routes met elkaar kunnen worden vergeleken. Dit is mogelijk met de BRT. Hier wordt aan gewerkt. Het zou vervolgens een logische stap zijn om de vergelijking met de BRT ook in detail op de BGT te leggen. Jan geeft aan dat wanneer eenmaal sprake is van een goed product en daarmee van een beginstand vervolgens elke verandering van een wegvak in de BAG en de BGT wordt opgenomen en automatisch via een BGT afname naar het NWB kan gaan. Er wordt geïnformeerd of het de bedoeling is om het NWB inderdaad automatisch bij te werken of zoveel mogelijk via signalen goed te krijgen. Eric geeft aan dat de inspanningen op de korte termijn gericht zijn op signalering, maar hij merkt dat er behoefte is om redundantie en optimalisatie te bereiken. Mogelijk kan dit door borging van het NWB in het stelsel van basisregistraties. Voor nu is het vooral van belang om te voorkomen dat zaken dubbel gebeuren. Naar aanleiding van de opmerking over het stelsel van basisregistraties wordt gesteld dat wanneer het op termijn lukt om het NWB hieruit te genereren sprake is van een actualiteit van maximaal 6 maanden en geïnformeerd in hoeverre dit zich verhoudt aan de behoefte van de toepassingen van het NWB. Eric geeft aan dat dit voor veel toepassingen prima werkbaar zal zijn, maar dat voor een aantal geldt dat een hogere actualiteit gewenst is. Dit komt op een later moment aan de orde en is nu niet onderwerp van gesprek.

Joop informeert in hoeverre het NWB toetsbaar is aan de wegenlegger. De gemeente Rijssen-Holtten gebruikt de BGT in het Omgevingsplan, waarbij toetsing van de wegenstructuur plaatsvindt aan de hand van de wegenlegger. Het NWB voldoet niet aan de wegenlegger. Joop geeft aan dat wanneer het NWB niet wordt gekoppeld aan de wegenlegger andere bronhouders rechten aan die wegen kunnen ontfangen. Dick zegt toe dat de wegenlegger wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Kijkend naar huidige situatie heeft de werkgroep de volgende constatering benoemd:

- Actualiteit NWB: maandelijks, daarom moet 6 weken voor openstelling weg gegevens aangeleverd zijn.
- Actualiteit BGT: werkt met gerealiseerde gegevens die binnen 6 maanden verwerkt moeten zijn
- Plantopografie is in BGT niet aanwezig, maar voor NWB-wegen waardevol
- Tijdelijke wegen komen niet in de BGT; wel (soms) nodig voor NWB.
- NWB kent verschillende informatiebehoeften:
 - Structureel: Waar een weg voor is ontworpen (o.a. voor modellen/berekeningen)
 - Korte termijn: Voor o.m. verkeersmanagement is snel inzicht in de nieuwe/gewijzigde situatie gewenst

Henk Bosma wijst op de ontwikkelingen bij bedrijven als TomTom die data gebruiken die zij binnen krijgen vanuit de routeplanners. Eric geeft aan dat er proeven zijn gedaan met dit type data. Deze data geven informatie over bijvoorbeeld de rijrichting en de wijziging van een kruispunt naar een rotonde, maar geven geen informatie over de hartlijn. Dit laatste is voor verkeersmanagement ook minder belangrijk, maar dat betekent wel dat een aantal overheden hier samen een keuze voor moeten maken. Feit is dat de technologie mogelijkheden biedt. Arnoud benadrukt dat de bijeenkomst van vandaag zich richt op het scenario "Signaleren". Met het voorbeeld van TomTom is sprake van signalering, maar verder nog niets bekend. Hij geeft aan dat later deze bijeenkomst bij de signaalfunctie en gegevensverwerking hierop wordt teruggekomen.

Erik van Ooijen refereert aan de constatering dat tijdelijke wegen niet in de BGT komen en informeert wat hier wordt bedoeld met "tijdelijk". Rob van der Schoot stelt dat een tijdelijke weg die langer dan 6 maanden in gebruik is in de BGT moet worden opgenomen. Bram merkt op dat het NWB alleen maar hoeft te weten of de wegen tijdelijk anders ligt. Hij geeft aan dat als het gaat om de gradatie van informatiebehoefte er nog wel iets te winnen is.

Dick vervolgt de presentatie en gaat over naar de op basis van de wensen en ideeën gewenste situatie voor de bijhouding van het NWB en de BGT. De kerngroep heeft hiervoor de volgende zaken benoemd:

- Actualiteit NWB i.v.m. verkeersmanagement zo hoog mogelijk

Naar aanleiding van dit punt wordt geïnformeerd waar voor het NWB de prioriteit ligt. Eric meldt dat op dit moment de politie bezig is om de informatiebehoefte te bepalen. Over 2 maanden is dit duidelijk en kan worden bepaald of het NWB hier invulling aan kan / wil geven. Dick merkt naar aanleiding daarvan op dat er ongetwijfeld een onderscheid is tussen de actualiteitsbehoefte van het hoofdwegennet versus kleine wegen. Eric wijst in dat



kader er op dat binnen Rijkswaterstaat wordt bekeken om voor alle lopende wegprojecten andere specificaties op te stellen waarbij wordt uitgegaan van een periode van 8 weken alvorens de data wordt aangeleverd aan het NWB. Feit is dat voor dat deel van het wegennet dat belangrijk is voor verkeersmanagement, zijnde zo'n 20.000 kilometer, behoefte is aan actualiteit. Stefan informeert of de hulpdiensten ook gebruik maken van het NWB. Eric meldt dat het NWB wordt gebruikt in de meldkamer en in administratieve processen. Het NWB wordt voor de hulpdiensten niet gebruikt voor het routeren, maar alleen voor het bepalen van de locatie. De routing van de hulpdiensten loopt via CityGIS. CityGIS houdt individueel contact met de wegbeheerders om data te verzamelen. Verder hebben zowel RDW als RWS contacten met alle gemeenten over de informatie van de wegen. Mogelijk is dit een punt voor de businesscase NWB, het kan zijn dat wanneer alles goed is geregeld met het NWB ook dit soort zaken efficiënter uitgevoerd kunnen worden.

- Korte termijn: NWB voor actuele situatie baseren op BGT

Door het NWB op de actuele gerealiseerde situatie in de BGT te baseren, wordt wel bereikt dat alle BGT bronhouders integraal alle mutaties doorgeven en dat er dus sprake is van een landsdekkend bestand, maar niet optimaal qua actualiteit voor bepaalde NWB-gebruikers. Jort stelt dat de actualiteit een belangrijk item is. Henk informeert of er ook een melding naar de bronhouder gaat vanuit het NWB dat de BGT achterloopt of niet klopt. Arnoud geeft aan dat dit niet het geval is. Er wordt in dat kader gesproken over de terugmeldvoorziening van de BGT (Verbeter de kaart) en gesteld dat er kansen liggen om dit ook te gebruiken voor het NWB.

- Lange(re) termijn: Uitbreiden van BGT (verplichte deel van IMGeo) met de hartlijn (vooral plantopografie als ook realisatiefase). Deze gegevens zijn beschikbaar bij bronhouder.

Er moet worden gesproken met de vertegenwoordigers van de BGT om te kijken in hoeverre het mogelijk is om de BGT uit te breiden met de hartlijn. Feit is dat deze gegevens bekend zijn bij de bronhouders. Arnoud licht toe dat het model van de BGT is voorbereid om planinformatie of hartlijnen op te nemen, maar hier zit nog geen verplichting op. Adrie geeft aan dat de hartlijn uit de BAG moet worden gehaald, omdat deze hier als eerste worden opgenomen. Stefan pleit in dat geval voor goede communicatie, omdat alleen gemeenten BAG bronhouders zijn en provincies bijvoorbeeld ook wegen laat aanleggen. In de BGT zijn alle belanghebbenden bronhouder. Jan Dorrestijn merkt op dat wanneer de hartlijnen naar de BGT verschuiven, alle bronhouders vanuit dezelfde database werken. Dit is wel zo makkelijk. Joop geeft aan dat een BGT bronhouder in de eigen dataset zowel het vlak als de hartlijn opneemt. De hartlijn kan eenvoudig worden opgenomen en, na inmeting, worden bijgesteld. De enige informatie die, behalve de naam (opgenomen in de BAG), aan de hartlijn is gekoppeld, is het openbare ruimte ID. Voor de wegenlegger geldt dat deze alleen van toepassing is in het buitengebied en dat het daar op moet passen. Afsproken moet worden dat iedere bronhouder op dezelfde en haalbare manier de informatie verwerkt.

- Bijhouding NWB en BGT bij gemeente/provincie-bronhouder vanuit één proces

Dick licht toe dat bijhouding vanuit één proces moet plaatsvinden, omdat anders sprake is van afstemmingsverlies. Jan H. geeft aan dat dit feitelijk wordt geborgd door de hartlijnen met de status "gerealiseerd" in de BGT te zetten. Arnoud geeft aan dat ook wanneer dit nog niet het geval is, e.e.a. in het proces kan worden vastgesteld. De aanwezigen zijn van mening dat hiervoor dan wel een hele goede afspraak nodig is. Rob stelt dat het fundamenteel is bij de BGT dat het gaat om datgene wat men ziet en voor de hartlijn geldt dat het gaat om een denkbeeldige lijn. Wat Jan H. betreft is dit een technische uitwerking.

- Stimuleren / verplichten aanlevering door alle bronhouders, waardoor inspanning bij RWS sterk wordt teruggebracht.

Eric benadrukt dat het vooral gaat om het verbeteren van de informatievoorziening in zijn geheel en stelt dat het hier niet gaat om een efficiency operatie van RWS. Veel gemeenten gebruiken een verkeersmodel dat zij bij commerciële partijen inkopen. Feit is dat de meeste van deze verkeersmodellen zijn gebaseerd op het NWB en in "India" zijn opgewerkt. Het stimuleren/verplichten van aanleveren door alle wegbeheerders is ten gunste van zowel het maatschappelijk belang als dat van de individuele gebruikers. De formulering van dit punt wordt dan ook aangepast, zodanig dat duidelijk wordt dat door het verbeteren van de eigen processen de informatievoorziening en de burger beter bediend kunnen worden. Jan D. wijst op de situatie dat bij bijvoorbeeld een reconstructie de weg tijdelijk in handen is van de aannemer. De weg kan feitelijk al even open zijn terwijl het nog bij de aannemer ligt. Er moet een signaal komen dat de weg open is. Adrie merkt op dat daarom de koppeling met de BAG van belang is. Joop wijst op een situatie dat bijvoorbeeld kleine bronhouders de bijhouding van de BGT hebben uitbesteed en de aannemende partij geen lokale kennis heeft. De BAG is bij iedere bronhouder wel zelf geregeld. In die zin ziet hij de koppeling met het BAG proces wel. Arnoud merkt op dat



wegbeheer en de BGT veel dichter bij elkaar zitten dan de BAG. Adrie geeft aan dat het BAG proces er dichter bij zit dan men denkt.

- Geautomatiseerd overnemen door NWB-loket RWS, waardoor werkproces bij RWS sterk wordt vereenvoudigd.

Dick licht toe dat wanneer wegbeheerders een mutatie aanleveren, deze één op één kan worden overgenomen, waardoor de mutatie sneller wordt verwerkt en eerder beschikbaar is.

- Terugbrengen van aanlevering aan NWB-loket RWS van verschillende formaten tot één uniform formaat. Erik v O. wijst op de situatie dat een wegbeheerder verandert. De provincie draagt wel eens wegen over aan gemeenten. Het idee is dat er wel een extra attribuut opgenomen kan worden in het NWB waarin de wegbeheerder is opgenomen.

4. Gebeurtenissen en Signaleringen

Vervolgens wordt de Excel sheet (separaat meegezonden met het verslag) doorgenomen waarin een inventarisatie is opgenomen van de gebeurtenissen die leiden tot aanpassingen en de mate waarin dat impact heeft op de BGT en/of het NWB. In een latere fase kan de BAG hierin ook worden opgenomen, maar voor nu wordt geconcentreerd op het NWB en de BGT. Verzoek is om te kijken naar de invalshoek fysiek, administratief of een combinatie van beiden. Naar aanleiding van het doornemen van de Excel sheet zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

- verzoek is om de gebeurtenis "herstructureren weg" nader te definiëren;
- de gebeurtenis "dagelijks onderhoud van de weg" kan komen te vervallen;
- verzoek is om de gebeurtenis "adhoc wijzigingen van de weg" te verduidelijken met voorbeeld om te bepalen wat hiermee wordt bedoeld. Mogelijk past dit ook onder de gebeurtenis "herstructureren weg".
- De gebeurtenis "constatering" kan komen te vervallen.
- De gebeurtenis "verkeersbesluit" toevoegen.
- Er wordt gesproken over de mogelijkheid om de "bebouwde kom grens" toe te voegen, maar deze is voor het NWB zelf niet interessant, wel mogelijk voor WEGGEG wat meer detailinformatie bevat

Ten aanzien van dataleveringen en/of signaleringen is de vraag aan de aanwezigen of zij informatie willen delen op object-, attribuut- of gebiedsniveau. Naar aanleiding van deze vraag wordt gesteld dat vooral niet dubbel werk moet worden verricht. Er wordt geopperd om op objectniveau aan te leveren of een verzameling van objecten aan te leveren, bijvoorbeeld bij de aanleg van een nieuwbouwwijk. Er wordt opgemerkt dat de focus ligt op BGT en niet op plusinformatie. Feit is dat het NWB landelijke uniformiteit wil en dat kan met plusinformatie (IMGeo) niet worden geleverd. Dick geeft aan dat wanneer blijkt dat het NWB behoefte heeft aan bepaalde plusinformatie, bij BGT/IMGeo kan bepleit om dat deel verplicht te stellen en daar de winst uit te halen. En opnemen van de hartlijn zou hiervan een voorbeeld kunnen zijn.

5. Objecten en uitwisseling mutaties/meldingen

Arnoud wijst op de sheet met relevante BGT- en NWB objecten. Het streven is om een mapping te maken vanuit de beschikbare objecten van de BGT naar de behoefte van het NWB.

Voor de BGT heeft de kerngroep de onderstaande objecten genoemd:

- wegdeel;
- ondersteunend wegdeel: verkeerseiland?;
- openbare Ruimte label;
- nummeraanduidingreeks;
-
- IMGeo+: OpenbareRuimte;
- paal: hectometerpaal.

Voor het NWB zijn de volgende relevante objecten genoemd:



- wegvak;
- hectopunten/paal (theoretisch/vastgestelde hmp en praktijk);
- junctie;
-

Naar aanleiding daarvan wordt opgemerkt dat de BOR veel gedetailleerder is dan de BGT. Een wegdeel kan door een heel bronhoudersgebied lopen. Bij de BOR spreekt men van wegvakken en wegvakonderdelen. De suggestie wordt gedaan om een wegtype "markering" op te nemen. Richard Wittmer merkt vervolgens op dat het voor het NWB relevant is om te koppelen met een bestand met netwerkfunctionaliteit. De BGT heeft deze functionaliteit niet en er kan dan ook niet één op één worden gekoppeld. Dit betekent dat wanneer een wegvak wordt onderbroken door kruisende fietspaden er geen koppeling kan worden gelegd. Dit is een nadeel voor het NWB, omdat de afbakening anders is. Jan D. informeert naar aanleiding daarvan of het NWB werkt met 3D functionaliteit om bijvoorbeeld de relatie van een ongelijkvloerse kruising te duiden. Eric merkt op dat er wel behoefte aan is om een Z-coördinaat toe te voegen. Bram vult aan dat het NWB nu nog geen relatieve positiehoogte kent, maar dat komt er wel in. De eerste gedachte is om dit vergelijkbaar te doen met de BGT door middel van een Z-coördinaat. Arnoud geeft aan dat hierover wordt nagedacht bij de BGT.

Ook wordt gesproken over de straatnaam. Deze zit in het openbare ruimtelabel en is bij het NWB onderdeel van het wegvak. De aanwezigen geven aan dat zij verwachten dat BOR meer van belang kan zijn voor het NWB en andersom willen BOR beheerders ook graag de hartlijnen en wegassen weten. Het is verstandig om ook naar die relatie te kijken. Aangegeven wordt dat het CROW IMBOR heeft ontwikkeld en nu bezig is met het ontwikkelen van het IMWV (Informatiemodel Wegen en Verkeer). IMBOR is gebaseerd op IMGeo en daarmee op vlakken en IMWV is meer gebaseerd op lijnen en daarmee meer in lijn met het NWB. Arnoud licht toe dat het IMWV een sectormodel op basis van IMGeo zou worden, maar men komt er vanuit use cases achter dat men eerder geneigd is zaken te koppelen aan lijnen dan aan vakken. Dat is de huidige situatie in versie 0.4 van IMWV.

Verder wordt gewezen op het feit dat in de BGT vanuit de transitiefase nog ongeclassificeerde objecten zitten, bedoeld om vlakdekkend te zijn op maaiveld. Arnoud geeft aan dat deze situatie nog maximaal anderhalf jaar duurt. Wittmer voegt toe dat er ook wegdelen zijn met de classificatie "transitie". Daar moet men wel bedacht op zijn bij de uitwisseling. Patrick Meeuwisse wijst naar aanleiding daarvan op de mogelijkheid om een BGT object op "onderzoek" te zetten. Arnoud geeft aan dat deze informatie niet centraal wordt uitgewisseld en bij de BGT geen sprake is van een mutatie in geval van "onderzoek".

De uitwisseling van mutaties en meldingen heeft tot doel om het NWB en de BGT op de hoogte te houden van wijzigingen in elkaars registratie. De vragen die hierbij horen, zijn:

- hoe wil het NWB/de BGT respectievelijk de BGT/NWB mutaties ontvangen;
- van wie wil het NWB/de BGT respectievelijk de BGT/NWB mutaties ontvangen?

Uitgangspunt bij het beantwoorden van deze vraag is de korte termijn en dus conform het scenario "Signalering". Daarmee is sprake van enerzijds het NWB en anderzijds de BGT waar aan beide kanten sprake is van wijzigingen en dus uitwisseling moet plaatsvinden. De vraag is hoe en waar men de mutaties wil ontvangen. Arnoud refereert aan de weergave van de BGT keten zoals is opgenomen op sheet 11 van de bijgevoegde presentatie. Mogelijkheden voor het uitwisselen van mutaties van de BGT naar het NWB zijn:

- Vanuit PDOK (via LV-BGT)
 - Standaard formaat
 - Eigen formaat
- Via Geo-BOR
- Via BRAVO

Voor signaleringen van mutaties in het NWB naar de BGT wordt gewezen op de volgende mogelijkheden:

- Via TMS – Verbeter de kaart
- Via Geo-BOR, via het koppelveld kan men een signaal teruggeven.
- Via MMS, een bronhouder kan meldingen vastleggen in een mutatie meld systeem.

Naar aanleiding hiervan ontstaat discussie over het onderscheid dat is gemaakt tussen het uitwisselen en signalering van mutaties. Bram stelt dat het feitelijk vanuit beide kanten gaat om signalering. Hij stelt dat het NWB bijvoorbeeld een toekomstige weg kan opvoeren die leidt tot een plausibele mutatie in de BGT. Het is goed om ofwel uit te leggen waarom verschillende definities (signaleringen/uitwisseling) zijn gebruikt dan wel deze



gelijk te trekken. Erik van O. geeft aan dat volgens hem een mutatie in de BGT automatisch leidt tot een wijziging in het NWB. Dit levert een enorme stroom aan mutaties op. Mogelijk kan het NWB vanuit BRAVO een abonnement krijgen over wegvakonderdelen. Er moet dan wel iets extra's gebeuren, omdat alle informatie niet in één keer kan overkomen. Dyonne geeft dat wanneer duidelijk is wat er nodig is dit geconfigureerd kan worden. Op die manier leveren BGT bronhouders niet rechtstreeks aan aan het NWB, maar via het SVB-BGT. Het NWB moet dan een abonnement afsluiten.

Er wordt geïnformeerd hoe het NWB nu de mutaties binnen krijgt. Jort geeft aan dat de wegbeheerders hun wijzigingen sturen via een e-mailadres. Het gaat nu om zo'n 130.000 mutaties op jaarbasis. Jan H. spreekt zijn voorkeur uit voor uitwisseling via PDOK of BRAVO. Hij is van mening dat niet moet worden gekeken naar GEO BOR, omdat dit nog wel een jaar of langer op zich kan laten wachten. Richard stelt dat ook rekening moet worden gehouden met het feit dat BRAVO via het SVB-BGT voor de lange termijn (2021) nog niet gegarandeerd is.

Jan H. informeert op welke manier het NWB mutaties bijhoudt. Jort geeft aan dat op dit moment wordt gewerkt met een maandelijks mutatiebestand. Richard meent dat het goed is om een onderscheid te maken in wat in een relevant bestand wordt gewijzigd en wat interessant is voor een ander en datgene wat gewijzigd is. Het ene type wijziging gaat via bestandsuitwisseling en het andere via Verbeter de kaart. Hij onderscheidt daarbij 3 type wijzigingen:

- De ene partij heeft een wijziging aangebracht en biedt deze aan aan de andere partij die vervolgens kijkt of hij iets met deze wijziging wil (informatie-uitwisseling). Een dergelijke wijziging kan best vanuit een mutatiebestand worden ingericht.
- Voor gebruikers zoals de politie die constateren dat er iets niet klopt, is er Verbeter de kaart.
- Soms is er behoefte aan extra informatie over zaken die men sneller in het bestand opgenomen wil hebben, hij wijst in dat kader op de door het NWB gewenste actualiteit en de actualiteit die de BGT biedt.

Arnoud concludeert dat er sprake is van een scheiding tussen bijhouding en gebruik en een verschil tussen gegevensuitwisseling en signalen. Dit maakt de discussie over twee weken strakker. Rob geeft aan dat in het kader van gegevensuitwisseling ook moet worden gekeken naar de impact.

6. Afspraken en vervolg

Arnoud geeft aan dat het verslag van dit overleg, samen met een eerste versie van de checklist vrijdag 2 februari a.s. wordt verspreid. Verzoek aan de aanwezigen om hier een review op te geven, zodat dit tijdens de bijeenkomst van 8 februari a.s. als leidraad kan worden opgepakt. Het streven is vervolgens om het concept in de tweede helft van februari 2018 uitgeschreven te hebben. De hoop is dat hiermee een handreiking wordt geboden voor wat betreft signaleren.

7. Rondvraag en sluiting

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag. De aanwezigen hebben de bijeenkomst als nuttig en interessant ervaren en zien genoeg kansen en uitdagingen.

De bijeenkomst wordt om 15.32 uur afgesloten.