

# GOVI!

## EEN KIJKJE ACHTER DE SCHERMEN

Doorgaans concentreert de nieuwsbrief GOVI zich op de ontwikkelingen rond de invoering van dynamische reisinformatie. Nieuwe partners, nieuwe plannen, nieuwe standaards. In deze editie kijken we voor de verandering eens naar de leveranciers. Wie zitten er achter de hightech schermen die reizigers vertellen wanneer hun bus komt?

## “INTEGRATIE, DAAR ZIJN WE STRAF IN”

**Standaardisatie van reisinformatie is belangrijk voor de OV-reiziger, dat is zeker en vast. Anderzijds moeten bestekken ruimte laten voor creativiteit. “Als industrie willen we steeds nieuwe oplossingen kunnen bedenken.”**

Ferranti is sinds 1994 onderdeel van de Nederlandse Nijkerk Group, aldus Erik van de Voor, Sales Executive. “We zijn vooral een systeemintegrator. Een van onze eerste wapenfeiten is het sabimos-systeem, een Satellite Based Information and Management Operating System. Dat draait al vijf jaar succesvol in de regio Twente. En met enige fierheid zeg ik dat het nog steeds een van de modernste systemen is. Via een eigen algoritme voorspellen we zelf de reistijden van de bussen. In de nieuwere systemen doen de vervoerders dat.”

Een tweede ingang naar de Nederlandse OV-markt was de concessie voor de Drechtsteden. “De tweede fase is daar operationeel, met pakweg 140 displays.”

### Colofon

De GOVI-nieuwsbrief is een uitgave van de provincies Noord-Holland, Flevoland, Utrecht, Noord-Brabant, OV-bureau Groningen/Drenthe, Zeeland, Overijssel, Bestuur Regio Utrecht (BRU) Stadsregio Amsterdam, en Stadsregio Eindhoven. Meer exemplaren? Stuur een e-mail aan de projectsecretaris Angelique Beelen: [a.beelen@govi.nu](mailto:a.beelen@govi.nu)

**Adres:** Prins Hendrikkade 25, 1012 TM, Amsterdam

**Postadres:** Postbus 14659, 1001 LD, Amsterdam

**Tekstproductie:** Movement, Amsterdam

**Fotografie:** T.C. Verheul, Movement

**Vormgeving en opmaak:** Precisio, Amsterdam

### WEDERZIJDSE WAARDERING

Ondertussen werd in Noord-Holland gewerkt aan de TransModel (TMI)-standaard. Erik van de Voor: “Aanvankelijk leek ons dat een bedreiging, maar nadat we de aanbesteding van de provincie Utrecht en de stad Utrecht hadden binnengehaald zijn GOVI en wij elkaar wederzijds gaan waarderen. Momenteel zijn we bijvoorbeeld bezig Sabimos3 aan te passen aan de TMI-standaard.”

Ondanks de brede wens tot standaardisatie binnen de Nederlandse OV-wereld zijn er nog steeds ‘regionale’ verschillen. “De provincie Zuid-Holland werkt bijvoorbeeld samen met de groep OV9292. Maar in Utrecht hanteren we de GOVI-formule: GOVI levert de reisinformatie, wij zetten die helder op de panelen. En dat zijn er ruim 1500.”

De verschillen storen hem trouwens niet. “Sommige regio’s doen zelf het beheer van de displays.

Geen probleem, hoe meer verscheidenheid, hoe liever!

Dan kunnen we constructief meedenken over oplossingen.

Software kun je altijd aanpassen aan de wensen van de klant. Het is geen ‘copy and paste’, dat zou een saaie boel worden.”

Erik van de Voor



## VERVOERSKETEN

Technologisch gezien valt er anno 2009 niet veel winst meer te halen voor de OV-reiziger. Erik van de Voor: "Aanvullende diensten als SMS-services zijn technisch allang mogelijk. Veel belangrijker is nu dat de aangeleverde reisinformatie betrouwbaar is. Daar schort het nog wel eens aan."

"Aanvullende diensten zijn technisch allang mogelijk."

Daarbij ziet hij een rol weggelegd voor bedrijven als Ferranti. "Wij werken nu vooral aan het eind van de keten: hoe krijg je de informatie op de borden? Maar vanuit onze expertise weten we ook hoe je data die vervoerders aanleveren nauwkeuriger kunt krijgen. Daarbij kunnen wij hen helpen, want dat is niet hun core-business. Hun kracht is reizigers zo comfortabel mogelijk verplaatsen van A naar B."

Over de vervoersketen gesproken: "Belangrijk voor de reiziger is dat ook de informatie over de trein in GOVI wordt geïntegreerd. Organi-

saties als GOVI en Connekt kunnen daar een belangrijke rol in spelen, door te zorgen dat partijen met elkaar in gesprek blijven. Nogmaals: technisch kan er veel. Maar als industrie worden we nog wel eens geremd door politieke schermutselingen."

Dat laatste heeft ook nog een andere oorzaak. "Nederland is een land van consultants. Die zijn inhoudelijk heel goed op de hoogte maar vaak hebben ze geen beslissingsbevoegdheid."

## DICHTGETIMMERD

En hoe zit het eigenlijk met de Belgische markt? "Dat is een heel ander verhaal, de vervoersmarkt is hier nogal dichtgetimmerd. Dus daar werken we voor andersoortige bedrijven, onder andere energieleveranciers. En aan de brandweer van Gent en Antwerpen leveren we systemen voor de meldkamers. In Nederland doen we trouwens vergelijkbare dingen, zoals de servicecentrale van de NS, die onder andere wordt gevoed door noodknoppen en camera's op onbemande stations. Als 'enabler' en integrator van nieuwe technologie hebben we toegevoegde waarde, daar zijn we straf in."

## "GOVI HADDEN WE ZELF WEL WILLEN DOEN"

**Mede dankzij GOVI wordt de wereld steeds overzichtelijker voor de OV-reiziger. "Soms denk ik stiekem: dat had ik zelf wel willen doen..."**

De geschiedenis van Vialis beslaat bijna een eeuw, maar de bemoeienissen met openbaar vervoer zijn recenter, aldus tendermanager Gerard Hoogveld. "Van oudsher leveren we apparatuur om het weg- en railverkeer in goede, veilige banen te leiden. De laatste jaren komen daar steeds meer systemen en ook diensten bij. Eerst maakten we bijvoorbeeld kasten en detectielussen om het verkeer te tellen, nu leveren we data, in casu telgegevens. Die verschuiving typeert de ontwikkeling die Vialis doormaakt."



Gerard Hoogveld

De uitbreiding met OV-producten is mede een spin-off van Vialis' betrokkenheid bij de OV-chipkaart. "Sinds we die aanbesteding wonnen, zijn we opeens een grote speler in het openbaar vervoer."

## DE SLIMME HALTE

Naast de OV-chipkaart levert Vialis reisinformatiesystemen, voor gebruik in de bussen en op de haltes. Zodoende kwam ook GOVI in beeld. Gerard Hoogveld: "Het gonsde al langer in OV-land dat dynamische reisinformatie hard nodig is. Het mooie van GOVI is dat men de koe bij de horens heeft gevat. Samen met GOVI kreeg Alkmaar het eerste DRIS op basis van Transmodel."

"De heldere rolverdeling bij GOVI is positief."

Nog een pluspunt: "De heldere rolverdeling bij GOVI. De vervoerders leveren de actuele data over de dienstregeling, GOVI valideert die data en maakt ze vervolgens per halte of knooppunt toegankelijk, de leveranciers zorgen voor de presentatie van de informatie aan de reizigers. Die aanpak werkt, het aantal deelnemers groeit gestaag."

Positief is ook de standaardisatie van de manier waarop die informatie op de panelen komt, op grond van het rapport van de firma Mijksenaar (zie GOVI nieuwsbrief 6). “Zo kunnen reizigers in alle aangesloten concessiegebieden gelijksoortige informatie verwachten. Mensen waarderen die uniformiteit. Bovendien hoeven wij als leveranciers niet steeds weer nieuwe borden te ontwikkelen.”

Aan de ‘straatkant’ is trouwens nog meer ruimte voor verbetering. En zeker ook voor verfraaiing. “We zijn onder andere bezig met een ‘slimme halte’, waarbij je het scherm, de luidspreker en de communicatieverbinding integreert in de haltevoorziening.”

#### NACHTWERK

Openheid en standaardisatie verlagen wel de drempel voor concurrerende bedrijven. Niet erg, vindt Gerard Hoogveld. “Dat dwingt je om voorop te blijven lopen. Ons sterke punt? Dat we alles doen. We maken producten -waaronder displays- zelf, we hebben een eigen installatiebedrijf en we bouwen software en systemen.”

Desgewenst wordt ook in onderhoud voorzien. “In rayon Amstelmeerlanden hebben we bijvoorbeeld drie mobiele reparatieteams die ’s nachts problemen met boordcomputers in bussen verhelpen. Nachtwerk is sowieso een trend, we gaan de kant op van een volcontinu bedrijf.”

#### BETAALDE DIENSTEN

De volgende GOVI-stap zou moeten zijn dat OV-informatie nog beter aansluit bij de wensen en omstandigheden van individuele reizigers. “Bijvoorbeeld bij vertragingen, zodat reizigers zelf de handigste voortzetting kunnen uitzoeken. Buschauffeurs en treinpersoneel kunnen niet alle mogelijkheden opsommen, dus dan gaat het om informatie die reizigers bijvoorbeeld via hun telefoon kunnen binnenhalen. Zo’n service vervangt niet de algemene informatie op schermen, maar is daar een persoonsgebonden aanvulling op.”

Eventueel kan dat een betaalde dienst worden. “Vergelijk het met wat Tomtom heeft gedaan rond de filemeldingen. Hun systeem ziet soms nauwkeuriger waar files ontstaan dan Rijkswaterstaat dat kan via lussen in de weg. Die informatie hebben ze nu weggezet als product waarop je een abonnement kunt nemen. Betaalde individuele en hoogwaardige informatievoorziening lijkt een nieuwe ontwikkeling.”

En dat kan ook een uitkomst zijn voor de incidentele OV-reiziger. “Voor iemand die niet goed weet hoe het OV werkt kan zo’n individuele service de drempel verlagen. Zeker als een dienstverlener ervoor zorgt dat je bij de halte komt en desnoods ook dat je thuis wordt gebracht als je de laatste bus hebt gemist. Zo kun je het OV nog verder laten groeien.”

## DE MEERWAARDE VAN STANDAARDISATIE

**Het lijkt erop dat dynamische reisinformatie de meeste kinderziektes heeft overwonnen. Dat maakt de weg vrij voor verder standaardisatie. “In Nederland doen we het zo slecht nog niet.”**

Het begon ooit met de bouw van de fameuze ‘Inktpot’, het Utrechtse hoofdkantoor van de NS. Anno 2009 heeft Strukton zijn bezigheden drastisch uitgebreid. Onder andere met de bouw van informatiesystemen. “Zelf ben ik sinds 2002 betrokken bij de Zuidtangent,” aldus systeemarchitect Peter Hoekstra. “Dynamische reisinformatie zat toen eigenlijk voor het eerst echt in het bestek. Maar nog niet alle partijen waren er klaar voor, dus het duurde even voor alles werkte. Ik heb heel wat logfiles uitgeplozen om ‘verdwenen’ bussen op te sporen.”

Inmiddels zijn de kinderziektes eruit gehaald en komt de gewenste standaardisatie naderbij. “Begin dit jaar is de informatievoorziening

rond de Zuidtangent overgegaan naar GOVI. Zonder veel problemen.” Ook in Rotterdam heeft Strukton ervaring opgedaan met dynamische reisinformatie. “We zijn eigenlijk de huisleverancier van de RET wat betreft de displays, TramPlus en de metro, inclusief een voertuigvolgsysteem. Tot nu toe staat dat los van GOVI.”

Qua busvervoer is er, naast de Zuidtangent, onder andere het dynamische busstation Leiden. “Dat is al tien jaar geleden opgeleverd. We hebben gezorgd voor het systeem dat de perrontoewijzing regelt. Bussen hebben daar geen vast perron. Bij aankomst krijgen ze een plek toegewezen, die voor de reizigers zichtbaar wordt op een groot display. Zodoende kun je met minder perrons toe en bespaar je kostbare ruimte.”

## GOED VOLGSYSTEEM

Al met al gaat het de goede kant op met GOVI. “Natuurlijk zijn er wel eens problemen, maar die worden doorgaans adequaat opgepakt. Met Topdesk is er nu een goed volgsysteem voor storingen ingericht. Fouten worden doorgestuurd naar ons systeem zodat wij ermee aan de slag kunnen. De melding komt sneller en de oplossing dus ook.”

Toch blijft standaardisatie van informatie een hele klui. “Het vergt meer tijd dan je zou willen. Maar misschien is dat inherent aan zo’n proces. Maar juist met standaardisatie creëer je de meerwaarde van GOVI, namelijk dat reizigers weten waar ze aan toe zijn. Zeker als je die informatie ook volgens standaardpatronen aanbiedt, zodat reizigers bij ieder haltdisplay weten wat ze krijgen voorgeschoteld.”

## ERVARING MET STANDAARDS

Strukton Systems is vooral een systeemintegrator, benadrukt Peter Hoekstra. “De uitdaging is om bij iedere klus adequaat in te spelen op de vragen die er liggen. Dat kan dankzij de ervaring die we hebben opgedaan met diverse standaarden, zoals GOVI, BISON, maar ook de Duitse standaard die tot nu tot in Rotterdam werd gehanteerd. Wil je bestaande systemen integreren, dan moet je de verschillende

standaards kunnen combineren. Niet alleen aan de hand van theoretische beschrijvingen, je moet goed kunnen omgaan met de verrassingen uit de praktijk.”

Los daarvan biedt dynamische reisinformatie nog voldoende uitbreidingskansen. “Handige websites, of een sms-service op stille haltes. Het wachten is op partijen die daarin willen investeren, of op overheden die besluiten zo’n service op te nemen in het bestek voor een concessie.”

“Zoveel uitzonderingen die je in software moet vangen.”

## BEROEPSTIC

Zoals wel meer professionals in deze branche geeft ook Peter Hoekstra bij bezoeken aan het buitenland z’n ogen flink de kost. “Dat is een beroepstic: overall waar je bent ga je even kijken of de informatie op de panelen klopt met wat er langs de halte komt. Bij de metro’s zit het meestal wel snor, maar op de bushalte zie je nog wel eens een bus naderen die niet wordt aangekondigd. Of andersom. Geen wonder, er zijn ook zoveel uitzonderingssituaties die je allemaal in software moet zien te vangen. Meer dan bij treinen, trams en metro’s waarvan je in ieder geval weet dat ze op de rails blijven. Dus alles bij elkaar doen we het in Nederland zo slecht nog niet.”



Peter Hoekstra