



## CHANGE ADVISORY BOARD

### NOTULEN

13 OKTOBER 2009 10.00 – 12.00 UUR

UTRECHT, HOTEL KAREL V

<b>AANWEZIGEN</b>	Klaas Steffens (BISON, voorzitter), Paul Koek, Ale-Jan Algra (Connexxion), Michael Knufman (GVB), Migiel Gloudemans (Prov. Zuid-Holland), Joost van Os (Stadsregio Amsterdam/SkVV), Theo Dijk (SRE), Gé van Toorenburg (V&W), Arthur ter Weeme (VOC/VNG), Joost Boor, René van den Berg, Gert-Jan Kamerik (GOVI), John Schaap (9292), Patrick Duwel (Keypoint), Eric Mulders (InTraffic), Paul Slok (HP), Martin Schlieff (Peek Traffic), Peter Hoekstra (Strukton), Marcel Klaver (RET), Johan Booy, Rene Roelofs (Arriva), Anne-Marie Hendrikx (ProRail), Herbert van Buitenen (NS), Maarten Schoonwater (Logica), Martijn van Aartrijk (BISON, secretaris), Jan Tijmensens (BISON, documentatie), Marije de Vreeze (Connekt),
<b>AFWEZIGEN</b>	-
<b>KOPIE</b>	Allart Lensvelt (Amsterdam Airport Schiphol), Erwin Stoker (OV Bureau Groningen-Drenthe), Arie van Dijke (Surtronic), André Beuink (Syntus), Peter Noorlander (RET), Adrie Spruijt (ASTIM Telematica), Frans Cornelis (Gemeente Amsterdam), Marnix de Grote, Lieven Grijp (ProData), Pieter Joosten, Michel Siebelink (Stadsgewest Haaglanden), Ed Bal (HTM), Sjef Jansen (VDV), Frank Vaerten (Ferranti), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland), Bart van der Worp (BISON, documentatie), Gerard Hoogveld (Vialis), Esther Both (Veolia), Tim Boric (ROVER)
<b>BIJLAGE(N)</b>	Ter vergadering gegeven presentatie (met daarop enkele correcties)

#### 1. Opening

- a. Klaas Steffens opent de vergadering om 10.03u en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze BISON Change Advisory Board te Utrecht.
- b. Een ieder stelt zich kort voor.

#### 2. Mededelingen

- a. Conform presentatie
- b. Joost van Os heeft een vraag: stemmen we bij meerderheid of per bloedgroep? Klaas: staat in notulen 12/5; stemverhoudingen worden geregistreerd en het resultaat gaat met die informatie naar SC.

#### 3. Verslag CAB 12 mei

- a. Verslag vastgesteld zonder opmerkingen
- b. Actiepunten
  - i. Conform presentatie en notulen
  - ii. Het contact met Provincie ZH wordt z.s.m. gezocht

#### 4. Verslag SC 26/5

- a. Klaas presenteert besluiten SC 26/5 conform presentatie
- b. Tariefinformatie moet met name gezien worden in het licht van OV Chipcard
- c. Presentatie-integratiediscussie: bezien hoe overgang rol Nico van Paridon -> Gerrit Niezink impact heeft. Hierover zal spoedig met partijen overlegd worden.

#### 5. Lopende trajecten

##### a. Reisinformatie

- i. Ale-Jan Algra heeft een vraag over opdracht werkgroep kv9. In werkgroep ontstond discussie over vraag of het terecht is dat definitie van te gebruiken velden in het KAR protocol variabel mogen zijn. Klaas: discussie zonder documentatie in CAB is lastig. Laat werkgroep zo nodig concreet discussiepunt voor CAB formuleren en dat op volgende vergadering bespreken.

##### b. Architectuurgroep

- i. Rene van den Berg: heeft architectuurgroep ook mogelijk impact op werkprogramma 2010? Klaas: ja, mogelijk wel, want architectuurgroep gaat ook over scopebepaling en samenhang tussen verschillende trajecten.
- ii. Joost van Os: in plaatje architectuur komt begrip MIPOV voor. Klaas licht de

achtergrond van MIPOV kort toe. JvO ziet MIPOV in digitale context als beperking van gebruik informatie. Voorstel is om MIPOV uit contextplaatje te halen. Klaas: management informatie en MIPOV staan in Werkprogramma 2010. Daarbij kunnen ook OV Autoriteiten meewerken. Joost: hou MIPOV vooralsnog uit deze discussie. Klaas: SC gaat over architectuur; presentatieplaatje heeft status. Johan Booy: plaatje is startpunt voor discussie in architectuurgroep; het plaatje zoals het er nu staat is niet vastgesteld. Klaas: er is geen formeel besluit van SC over plaatje; het is wel als startpunt genomen bij oprichting BISON. Johan: laat architectuur groep besluit nemen en dat laten bevestigen in CAB en SC. JvO lijkt dit een goed idee.

- iii. Gert-Jan Kamerik: bij oprichting BISON strijd over EU standaarden. Zorg dat TMI standaarden eerst op één lijn komen voor met EU standaarden te beginnen. Klaas: dat is de bedoeling, ook van de architectuur werkgroep.

#### **c. Integratie Spoor**

- i. Zie presentatie
- ii. ProRail is de logische partij omdat zij alle informatiebronnen in handen hebben, ook de verkeersleiding. Prorail kan of alles opnieuw gaan ontwikkelen en aanpassen of we kiezen voor een snellere route om tot integratie met reisinformatie van spoor te komen.
- iii. Doel is om output ProRail's InfoPlus systeem te transformeren naar BISON kv7/8; dit kan een impact hebben op BISON architectuur.
- iv. Joost van Os: betekent dit dat trein- en businformatie op één scherm hiermee makkelijker wordt? Klaas: ja, als het goed is wel, maar dat moet nu juist onderzocht worden.
- v. Gert-Jan Kamerik: denk ook na over verstrekking van deze informatie, en de afspraken daaromtrent: mag je informatie gebruiken, tegen welke voorwaarden, kan dat met één partij worden afgesproken, wat kost het? Deze vragen worden een onderdeel van de verkenning, maar vallen in principe buiten de scope van BISON.
- vi. Gert-Jan is blij met het uitgangspunt dat kv7/8 de uitvoer van de spoorsector wordt.
- vii. Klaas: eerste tussenresultaat van werkgroepbevindingen presenteren in CAB 8 december.
- viii. John: waarom gekozen voor kv7/8 en niet kv6 of kv19? Klaas: vanwege enorme impact op zowel spoororganisatie en BISON koppelvlakken als niet voor kv7/8 gekozen wordt. Spoor kent andere processen voor o.a. dienstregelingen, dagplannen en verkeersleidingen. John: vervoerder zou in deze ook Integrator-rol kunnen vervullen. Klaas: er komt een aparte spoorintegrator, naast een integrator voor al het overige openbare vervoer (de andere modaliteiten). Herbert van Buitenen: huidige output InfoPlus-systemen is al redelijk vergelijkbaar met kv7/8.
- ix. Migiel Gloudemans: uitgangspunt dat InfoPlus wordt aangepast naar kv7/8, en niet andersom? Klaas: ja, dat is uitgangspunt.
- x. Herbert: InfoPlus is inderdaad gekozen als uitgangspunt voor reisinformatie spoor. Dat is echter een te generieke naam. Op systeemniveau is nog niet besloten welk systeem de bron van deze informatie wordt.

#### **d. Europese aansluiting**

- i. Conform presentatie
- ii. BISON kv1 heeft (nog) geen Europese tegenhanger. Die kennis brengt BISON actief in in het NeTeX traject.
- iii. Nu aanhaken bij Europees traject scheelt op termijn tijd.
- iv. Gert-Jan: zijn standaarden als VDV en SIRI dan wel 100% gelijk? Klaas: nee. VDV wordt feitelijk uitgefaseerd, en het VDV-bureau heeft geadviseerd om alleen nog met SIRI verder te gaan.
- v. Maarten: is SIRI een theoretische exercitie of wordt het gebruikt? Martijn: er zijn releases van SIRI die ook gebruikt worden. SIRI is een standaard van het Europese standaardisatiebureau CEN.

#### **e. NDOV**

- i. Gé van Toorenburg licht NDOV toe.
- ii. Traject iets achtergeraakt op planning. Voor de zomer is door Rijksoverheid, Stadsregio's en Provincies lijst randvoorwaarden NDOV opgesteld, o.a. over terbeschikkingstelling van informatie. Op basis van deze informatie moeten reisadviezen opgesteld kunnen worden. Vervoerders hebben aangeboden hiervoor business case te maken; eerste versie is eind september opgeleverd en in Regiegroep besproken. Daar is nog geen overeenstemming bereikt en partijen beraden zich verder. Eerstvolgende Regiegroep 3 november, daar moet knoop worden doorgehakt. Project Kwaliteitsimpuls OV loopt al 3 jaar; nu 6 weken vertraging valt mee. Huidige discussiestukken in Regiegroep zijn vertrouwelijk dus kunnen hier niet besproken worden. Er worden veel vragen gesteld: welke gegevens komen er in en uit het NDOV? Ook bijvoorbeeld halte-informatie? Die

vragen spelen ook nog in het NDOV traject zelf. Staatssecretaris heeft plan OV Reisinformatie naar Tweede Kamer gestuurd; dat is wel openbaar. Vraag daarin is: gaat Ministerie van V&W zelf multimodale reisplanner bouwen? Nee, dat is niet de bedoeling, maar NDOV is wel een peiler onder de realisatie daarvan, evenals het NDW voor weggegevens. NDW is een verder gevorderd traject dan NDOV. Multimodale reisplanner blijft het doel van de kwaliteitsimpuls.

- iii. Maarten Schoonwater: gaat het om het stimuleren van één planner of meerdere planners? Gé: behoefte aan tenminste één, maar er mogen er meerdere ontstaan. Overheid moet beschikbaarheid van de gegevens en kwaliteit stimuleren, maar wil niets gaan verbieden of beperken.
- iv. Gé: parallel speelt dat er gewerkt wordt aan het aanpassen van het Besluit WP2000 dat vervoerders geplande en actuele informatie beschikbaar moeten stellen, en dat die verplichting ook in alle concessies wordt opgenomen. Klaas: conform de BISON koppelvlakken? Gé: ja, daarom maakt BISON deel uit van de Kwaliteitsimpuls OV.
- v. Arthur: het klinkt alsof V&W alles aan één partij wil gunnen, waarom wordt het niet breed in de markt gezet? Gé: volgens ons willen wij niet alles aan één partij geven. Arthur: er moet toch tenminste één partij van de grond komen. Gé: de data moet beschikbaar zijn voor alle partijen die daarvan gebruik willen maken. Eerder traject in 1998 is op 13 oktober 1999 (vandaag precies 10 jaar geleden!) gestrand vanwege onvoldoende beschikbaarheid van goede multimodale reisinformatie. Subsidie is per 1-1-2000 stopgezet en werd prompt geen data meer geleverd.
- vi. Eric Mulder: als we NDOV en NDW aan elkaar gaan knopen, dan zul je ook kwaliteit van data via beide systemen gelijk moeten trekken. BISON standaarden zullen dus aan DATEX2 standaarden moeten worden gekoppeld en vice versa, terwijl DATEX2 achterloopt. Wil V&W dat traject stimuleren? Gé: niet alles kan tegelijk, maar die discussie speelt ook in NDW. NDOV zit meer in de opstartfase dan NDW; als die gelijk geschakeld zijn wordt ook kwaliteit een issue in NDW en NDOV trajecten; op dit moment is het nog te vroeg.
- vii. Joost van Os trekt een parallel met bijv. het KNMI; dit is opgesplitst in 2 delen: KNMI en MeteoConsult, KNMI was datacentrale. Marktpartijen gebruiken die informatie ook, toen die beschikbaar kwam. JvO heeft er veel vertrouwen in dat als NDOV als centrale database van start gaat, er marktpartijen zullen zijn die ermee aan de slag gaan. Gé: V&W deelt dat vertrouwen, maar enkele vervoerders delen dat vertrouwen niet. In kaart brengen van marktontwikkelingen en –behoeften deel van Kwaliteitsimpuls om precies genoemde reden.

[Er is een pauze van 10.55 tot 11.10u]

## 6. Goedkeuren koppelvlakken

### a. Introductie

- i. Introductie door Klaas conform presentatie
- ii. Klaas: oproep tot beter structureren en organiseren van commentaren en tijdig inleveren van reviews. Load op BISON mensen is te hoog, en er wijzigt teveel op het laatste moment. Afsluiting van de stukken op 12 oct. 22.00 uur is niet werkbaar!
- iii. Met deze koppelvlakken hebben we overigens een groot deel van de keten voor reisinformatie compleet. Wat er nog ontbreekt, staat op het Werkprogramma 2010.
- iv. Kv7/8 v8.1 kan optimaal gebruikt worden als ook de v8.1 koppelvlakken die vandaag ter besluitvorming voorliggen gebruikt worden.
- v. Kv's zijn ontwikkeld voor reisinformatie, maar dit legt geen juridische beperkingen op aan het gebruik van informatie die d.m.v. deze koppelvlakken wordt gecommuniceerd.
- vi. Ale-Jan Algra: Management informatie is niet in de analyse van de werkgroepen meegenomen. Klaas: daarvoor moet normaliter ook een gedegen analyse gemaakt worden van wat management informatie exact is, voordat je daarvoor een koppelvlak kunt inrichten.
- vii. Joost van Os: is dit het moment om hierover te discussiëren? Klaas: gelieve die discussie te bewaren voor discussie over kv6, want daar gaat het met name over.

### b. Kv1

- i. Introductie conform presentatie
- ii. Gekozen is voor beperkte aanpassing van kv1 i.v.m. doorlooptijd en complexiteit implementaties.
- iii. Maarten: zijn er van eerdere releases wel XSDs e.d.? Klaas: nee, kv1 ondersteunt alleen zogenaamde CSV-bestanden.
- iv. Gert-Jan: als 5 partijen beginnen met implementaties, kan dat tot onderlinge

verschillen leiden? Klaas: documentatie is niet uitputtend, maar BISON loket is beschikbaar om eventuele discrepanties in kaart te brengen en op te lossen.

- v. Theo Dijk: worden aantal bakken/rolstoeltoegankelijkheid zo lang van tevoren vastgelegd? Klaas: ja, in zijn algemeenheid zijn er in de concessie al afspraken gemaakt over rolstoeltoegankelijkheid van het in te zetten materieel; dus dit is op planningsniveau al bekend en kan dus in kv1 geleverd worden. Martijn: het feit dat deze zaken in kv1 kunnen worden vastgelegd, wil nog niet zeggen dat ze bij definitie altijd moeten worden vastgelegd.
- vi. Gé: bij goedkeuring kan nieuwe versie lang op zich wachten.
- vii. JvO: blij met dit voorstel, zelfs als het een '6'je' is; hij vindt dit "wellicht een 7".
- viii. Kv1 v8.1 wordt met algemene stemmen en zonder opmerkingen goedgekeurd als pre-release.

#### c. Kv17

- i. Introductie conform presentatie
- ii. Peter Hoekstra: wat als ingezet materieel verandert? Klaas: dat kan met andere koppelvlakken actueel gemeld worden. Jan T: aantal bakken geldt alleen voor metro of trein.
- iii. Herbert van Buitenen: waarom aantal bakken en niet capaciteit? Klaas: dat was te complex voor dit traject. Joost Boor: vooral bedoeld voor inschatting lengte van een voertuig als uitvloeisel van kv7/8. Herbert: het komt wat indirect over. Klaas: mogelijk discussiepunt bij vergelijking met InfoPlus-transformatie naar kv7/8.
- iv. René van den Berg is blij met deze duidelijke kwaliteitsverbetering. Hij ziet hierin een goede basis voor 90% van de situaties.
- v. Joost van Os is blij met kv17, en verwacht een kwaliteitsverbetering. GOVI partners hebben echter ook behoefte aan sluitende ritregistratie. Martijn: er ligt mogelijk een definitiekwestie van wat een 'sluitende ritregistratie' is. Het zij ook opgemerkt dat kv17 nog geen versterkingsritten ondersteunt.
- vi. René Roelofs: het kan zijn dat de behoefte aan sluitende ritregistratie leidt tot informatie die voor reizigers mogelijk suboptimaal is.
- vii. Joost van Os: sluitende ritregistratie blijft een zaak tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Johan Booy: koppelvlakken kunnen zeker een bijdrage leveren aan sluitende ritregistratie. Daarmee zijn geen problemen. Als het echter een expliciet doel is, zou het deel moeten uitmaken van de besprekingen in de werkgroepen, en dat is het niet geweest. JvO: sluitende ritregistratie wordt een deel van bestekken, kv17 kan daaraan een bijdrage leveren. Johan: eens met het leveren van een bijdrage, maar niet meer dan dat.
- viii. Johan: bullet 3 op Voorstel-sheet (kv15) is meer item voor werkprogramma 2010. Klaas: terecht, maar kv17 wordt logisch gevolgd door andere operationele koppelvlakken.
- ix. Gert-Jan: wat is impact voor vervoerders? Johan Booy: gesprek organiseren met Arriva, 9292, GOVI, Ferranti, Prodata om gezamenlijk beeld van impact, doorlooptijden en kosten op te stellen. Gert-Jan: kan er een schatting van doorlooptijden worden afgegeven? Johan: dat hangt ook af van andere prioriteiten zoals kv6, kv1, etc. Arriva schat: kv1 midden 2010? Maar dat is geen vaste uitspraak. Gert-Jan: ik zal niemand aan deze schatting houden.
- x. Ale-Jan beaamt dat doorlooptijden nu moeilijk te bepalen zijn i.v.m. onduidelijkheid t.a.v. prioriteitstelling en in welke volgorde zaken kunnen.
- xi. Marcel Klaver: RET gaat kv17 niet gebruiken en onthoudt zich van uitspraak.
- xii. Joost van Os: waarom wil RET kv17 niet gebruiken? Kv17 valt immers onder zowel integratie- en presentatiemodel. Marcel: RET wil een andere vorm van het 'presentatiemodel' gebruiken en vervoerders direct haltetijden op haltepalen laten zetten. Klaas: wat ontvangt RET dan wel? Marcel: actuele vertrektijden via kv8. Johan: waarom niet via kv19? Marcel: dat zou kunnen maar daartoe is niet besloten. Klaas: dit is een item voor de discussie over integratie- en presentatiemodel.
- xiii. Kv17 v8.1 wordt met algemene stemmen aangenomen behoudens de stemonthouding van de RET.

#### d. Kv19

- i. Introductie conform presentatie
- ii. Marcel: kv19 wordt niet door RET gebruikt, dus zij onthoudt zich van een oordeel.
- iii. Gert-Jan: discussiepunt over versterkingsritten. Waarom in het ene kv wel, en het andere niet? Mogelijk discussiepunt voor ROVER in SC.
- iv. Rene Roelofs: voertuigwissels zitten ook in kv19. Martijn: dat is correct. Dit betreft een omissie in de presentatie, die in de definitie versie gecorrigeerd zal worden.
- v. Kv19 v8.1 wordt zonder discussie met algemene stemmen aangenomen behoudens de onthouding van de RET.

**e. Kv6**

- i. Introductie conform presentatie
- ii. Joost van Os. Kv6 is in ogen van SRA niet alleen ontwikkeld voor reisinformatie. Zij moet in principe voor ieder doel inzetbaar zijn. OV Autoriteit moet er naar eigen inzicht management informatie van kunnen maken. Er staat nu in kv6 dat het doel ervan reisinformatie is. Verzoek SRA om dat te wijzigen. Essentie: gebruik van kv6 is een zaak tussen OV Autoriteiten en vervoerders.
- iii. Klaas: alle activiteiten van de werkgroepen tot nu toe zijn uitgevoerd in het kader van reisinformatie. Dat is de vastgestelde prioriteit en richting sinds de start van BISON en de CAB; alle discussies gingen over dat onderwerp. Daarom staat de passage in de tekst. Er staat in de koppelvlak documenten niets in over management informatie, dus uitsluitend hoe kv6 een rol speelt in de reisinformatie keten. JvO: wij kunnen er wel management informatie van maken.
- iv. John Schaap: datzelfde zou je ook kunnen zeggen van alle andere koppelvlakken, niet per se van alleen kv6. Een scopewijziging aan het einde van een ontwikkelingstraject is niet zuiver.
- v. Martin Schrief: de scope van BISON is vanaf het begin reisinformatie geweest. Je moet dan geen scope van een koppelvlak willen wijzigen, maar de scope van BISON. JvO: het dient wel het doel van de overheden die BISON financieren. Nevengebruik mag niet uitgesloten worden; dat moet in SC worden besproken.
- vi. Ale-Jan: discussies over koppelvlakken beginnen met het stellen van een doel. Daar zijn alle analyses en beoordelingen op gebaseerd, en daarmee ook het eindresultaat. Medicijnen ontwikkeld voor een bepaalde ziekte kunnen best gebruikt worden voor andere ziekten, maar zij zijn daar niet voor ontwikkeld en dus kan de werkzaamheid van dat medicijn voor een afgeleid doel niet beoordeeld worden. Een werkgroep die op andere gronden wordt afgerekend dan waar zij op gebaseerd was, is niet zuiver. Voorbeeld: kan een vertrekbericht op een beginhalte nooit worden afgegeven voor het geplande vertrek? Dat is vanuit reisinformatie oogpunt gewenst en mogelijk, om het voor de reiziger duidelijk te houden. Voor management informatie leidt het echter tot een ander begrip van punctualiteit, omdat er wel eens voertuigen iets eerder kunnen vertrekken. Het zijn dus twee verschillende gebruiken van hetzelfde begrip, en daar past grote zorgvuldigheid bij.
- vii. JvO: herhaalt zijn standpunt, het doel van kv6 is breder dan dat.
- viii. Gert-Jan: het is een gevoelig punt, maar overheden willen niet dat hen verboden wordt om kv6 te gebruiken voor andere doeleinden dan reisinformatie.
- ix. John: als er wijzigingen plaats moeten vinden, moeten ze in volgende CAB behandeld worden. Dus nu vaststellen voor reisinformatie, in latere CAB voor verbreding gebruik.
- x. Maarten: koppelvlakken zijn technische definities, daarnaast zijn er andere contracten. Die twee moet je uit elkaar houden. Je doet de professionals die de koppelvlakken maakten, tekort door nu de scope te wijzigen. Joost Boor: in werkgroepen is inderdaad alleen discussie over reisinformatie geweest. Maarten: dat werpt op zich geen juridische belemmeringen op.
- xi. JvO: de stemverhoudingen in werkgroepen zijn mogelijk niet representatief.
- xii. Klaas: daarmee doe je de werkgroepen tekort. Rene: onderschrijft dit, de samenstelling van de werkgroepen is op basis van vakkennis en niet op basis van stemverhoudingen.
- xiii. JvO: overheden willen het toch geregeld hebben, zij betalen ervoor.
- xiv. Gé: stadsregio's betalen maar een deel van BISON. Ook de inzet van de werkgroepen gaat goeddeels op kosten van de participerende partijen zelf, want zij vaardigen professionals af. Als iets is ontwikkeld voor een afgesproken scope, dan is dat de scope en die moet je niet achteraf wijzigen.
- xv. Johan Booy: scopewijziging niet het belangrijkste punt. Dit doel is echter 6 maanden terug al op papier gezet. Dat had dus eerder besproken kunnen worden, in plaats van achteraf. Wat gaat er gebeuren bij de discussie over het spoor, maken we daar ook achteraf management informatie van? Dit soort wijzigingen kun je niet achteraf doorvoeren op basis van stemverhoudingen.
- xvi. Martin: ervaart dit als een verandering van het doel van BISON.
- xvii. Gert-Jan: als iedereen akkoord gaat met bullets op sheet 'Gebruik' is er geen probleem meer met de tekst. Er ligt volgens GOVI namelijk een risico in het gebruik van informatie voor management informatie. René: er zit potentieel `licht` tussen gebruik voor reisinformatie en management informatie. Er zijn praktijkscenario's die voor reisinformatie anders gecommuniceerd moeten worden dan voor management informatie. Vermenging gebruik management informatie en reisinformatie is potentieel zeer riskant.
- xviii. Klaas: samenvattend: scopewijziging voorleggen aan Strategic Committee.

- xix. Rene van de Berg: niemand betwist de scope ontwikkeling kv6 en andere koppelvlakken. Het mag echter niet zo zijn dat de koppelvlakken beperkingen opleggen aan ander gebruik. De vraag is dus niet om de scope te wijzigen.
- xx. Martijn: moet gebruik kv6 e.d. voor MIS niet separaat besproken worden? JvO: nee, want het ligt al vast in contracten.
- xxi. Johan: dat zijn contracten die al bestaan tussen partijen. Daarin kan BISON niet zomaar bovenlangs een wijziging doorvoeren.
- xxii. Klaas: als change-manager grote problemen met procedure van wijzigingen scope achteraf. Dan gaat het stuk terug naar de werkgroep met een andere opdracht.
- xxiii. Joost Boor: er mogen geen beperkingen liggen in gebruik informatie. Ale-Jan: discussies volledig gevoerd en resultaat ontwikkeld voor reisinformatie. De werkgroep geeft daarmee een garantie dat het voor dat doel te gebruiken is.
- xxiv. Herbert: in spoorland wordt management informatie als een volledig separaat traject behandeld. Dat kent andere bronsystemen, andere procedures en afspraken. Deze scopewijziging zou de besprekingen over integratie spoor potentieel kunnen veranderen.
- xxv. Michael Knufman: de opmerking over het “doel van reisinformatie” in kv6 staat ook in kv17 en kv19; waarom alleen deze discussie over kv6?
- xxvi. Migiel: ZH ziet het als twee aparte disciplines, daar houdt men zich met het project in ZH ook niet mee bezig. Dat kan echter wel betekenen dat ZH in overleg met concessiehouders kv19 voor andere doelen kan gaan gebruiken.
- xxvii. Peter Hoekstra: betekent dit dat kwaliteitseisen aan informatie niet goed vastgelegd zijn in koppelvlakken? Klaas: Nee dat is het probleem niet.
- xxviii. Maarten: ook in spoor zijn het twee verschillende trajecten. Management informatie is echter veel complexer en anders van aard dan reisinformatie.
- xxix. Arthur: kunnen we alle opmerkingen over management informatie niet filteren uit de koppelvlakken, zodat alles nu ook gaat over alleen reisinformatie? Deze discussie zou hier niet gevoerd moeten worden. JvO: begrip MI komt in documentatie niet voor.
- xxx. Gert-Jan: GOVI ontleent haar bestaansrecht aan de voorziening van management informatie. GOVI vertegenwoordigt op dit punt dan ook de mening van alle bij GOVI aangesloten overheden. Tweede bullet op sheet ‘Gebruik’ wellicht voorleggen aan SC.
- xxxi. Johan: kv6 documentatie beschrijft alleen maar reisinformatie. Er is op zich niets tegen gebruik voor management informatie, maar dan moet dat gebruik wel helder zijn. Té algemene doelstelling is ook niet goed, want dan weten partijen in de informatieketen niet meer wat en hoe de aangeleverde informatie verwerkt moet worden om het doel te bereiken.
- xxxii. SkVV keurt kv6 met deze tekst niet goed. Gert-Jan: provincies in GOVI staan hier niet achter.
- xxxiii. Cxx keurt voorliggende document wel goed.
- xxxiv. Johan: het gaat niet om stemmen: als het doel anders moet, moet het terug naar de werkgroep.
- xxxv. Gert-Jan: met vervoerders heeft GOVI een audit-traject afgesproken om gezamenlijk tot management informatie te komen; de intentie is om dat te doen met huidige koppelvlakken. Johan: dat is in elk geval niet met Arriva afgesproken. Wel is in een gesprek met JvO en Arriva afgesproken om te bekijken of en hoe koppelvlakken een bijdrage kunnen leveren aan managementinformatie en daar is Arriva het ook mee eens.
- xxxvi. Gé: BISON gaat over reisinformatie, niet over management informatie. Wat V&W betreft blijft dat ook zo. Eventueel bespreken in SC.
- xxxvii. JvO: tegenvoorstel is niet van SRA maar van SkVV. De essentie is niet het toevoegen van management informatie, maar dat het aan contractpartijen is hoe er met informatie wordt omgegaan.
- xxxviii. Ale-Jan: merkt op dat deze discussie erg laat in de werkgroepen is ingebracht.
- xxxix. Klaas: wil de CAB kv6 nu niet goedkeuren? Ale-Jan: dan moet het voor een uitspraak naar de SC? Rene: project reisinformatie in de Provincie Zuid-Holland gaat nu juist lekker snel omdat er zo’n duidelijk focus is op reisinformatie, en dat willen we graag zo houden.
  - xl. Martin: Nu zo vaststellen met de huidige scope op reisinformatie.
  - xli. Klaas concludeert hieruit dat kv6 ongewijzigd wordt goedgekeurd bij meerderheid, er is een minderheidsstandpunt van SkVV en GOVI voor het vervangen van hoofdstuk 1. Klaas ontvangt graag een bevestiging van de provincies van GOVI dat zij het door Gert-Jan verwoordde standpunt in dezen steunen.
- xlii. Stemuitslag: Bloedgroepen vóór: Vervoerders, Marktpartijen, Ministerie van V&W, Infrabeheerders. Tegen: SkVV, GOVI-Provincies. Afwezig: Reizigers.

## 7. Planning

### a. Werkprogramma 2010

- i. Klaas licht toe cf presentatie
- ii. JvO: bestaat BISON niet tot 31/12/2009? Gé: nee, BISON heeft mandaat tot 1/9/2010. JvO: Werkprogramma is de plaats om het over financiering te hebben. Klaas: Werkprogramma ligt voor ter goedkeuring van SC, maar nu ter bespreking in de CAB, want deze mensen moeten het gaan doen. De SC beschouwt de CAB als het platform dat nauw contact heeft met de werkvloer en het draagvlak vormt voor de activiteiten.
- iii. Johan: nieuwe functionaliteiten moeten ook besproken worden in architectuur werkgroep. Kv 20 en Kv 22 zijn nog niet aangepakt, dus daarin goede volgorde bespreken.
- iv. Rene vd Berg: in CAB grote lijnen bespreken, uitwerking in architectuur werkgroep.
- v. Klaas: nu kunnen partijen op dit concept reageren, op 8 december komt het definitieve werkprogramma voor 2010 weer terug alvorens de SC dit vast gaat stellen.
- vi. JvO: voor SkVV staan MI en MIPOV buiten BISON.
- vii. Gert-Jan: er is een aanvullende behoefte om ook kv1 'af te maken'. Martijn: er is een sterke afhankelijkheid tussen halte- en tariefinformatie en kv1. Dat moet in kaart gebracht worden, voordat we hier tijd aan gaan besteden.
- viii. JvO: behoefte ook om alles naar kwalitatief hoog niveau te houden/brengen. Prioriteit geven aan goed beheer. Klaas: de huidige koppelvlakken zijn reeds van hoog niveau en dat willen we vasthouden. Maarten: Logica heeft de koppelvlakken gereviewd en heeft daar vertrouwen in; wel is er behoefte aan een duidelijker datamodel en eensluidende definities. Dat zou in architectuurgroep besproken moeten worden. Daar is de CAB het mee eens. Migiel: eens met een focus op beheer; ook toevoegen aan de deliverables. Toevoegen: release-schema van al bestaande koppelvlakken.
- ix. Ale-Jan: kies voor het sluiten van de reisinformatieketen, zodat het voor de reiziger zo snel mogelijk zo goed mogelijk wordt
- x. Klaas: graag input qua behoeften van iedereen naar het secretariaat mailen om het werkprogramma goed vorm te kunnen geven en de juiste prioriteiten te kunnen stellen op CAB 8 december vast te stellen.
- xi. Klaas: Voorbespreking nieuwe functionaliteiten eerst bespreken en afbakenen in architectuur groep.
- xii. Gert-Jan: het is goed dat input uit het veld komt; maar het veld moet de ontwikkelingen wel kunnen volgen. Bij vaststelling gaan immers contracten in werking. Wellicht wat minder snel werken. Martijn: ik beschouw dit als een compliment, maar is zeker iets om rekening mee te houden.
- xiii. Maarten: kan er een overzicht gemaakt worden van plaatsen waar koppelvlakken worden toegepast? Klaas; Dat is mogelijk, we zullen kijken of we een inventarisatie kunnen opleveren.

### b. Vergaderdata werkgroepen

- i. In presentatie zit verkeerd voorstel data werkgroepen. De versie in de toelichting van de agenda is de juiste. Dit wordt in de presentatie aangepast die wordt rondgestuurd.

### c. Vergaderdata CAB

- i. 8 december + voorstel gewijzigd 13 april 2010 en 14 september 2010. Tijden CAB niet van 10-12 maar 10-13, gezien de huidige uitloop. Denk ook aan het programma van de Bijzondere Leden Vergadering op 8 december, waarvoor binnenkort een uitnodiging wordt verstuurd.

## 8. Rondvraag.

- a. Geen vragen.

## 9. Sluiting

- a. Klaas dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 12.46u.

[Voor actielijst, zie pagina 8]

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Contact opnemen met Provincie ZH inzake oa kv17	Martijn
Kv9-vraag formuleren voor CAB en agenderen voor 8/12	Werkgroep kv9, Martijn
Uitgangsarchitectuur opstellen en bespreken in CAB en SC	Architectuur werkgroep
Beter structureren reviews bij werkgroepen	Werkgroepleden, Martijn
Formeel bevestigen standpunt GOVI inzake MIS	GOVI-Provincies
Voorleggen goedgekeurde koppelvlakken aan Strategic Committee	BISON Bestuur
Inbreng leveren (bij Secretariaat) voor Werkprogramma 2010	Allen
Voortzetten lopende trajecten	Wie het betreft

#### **EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN**

Volgende vergadering CAB: **dinsdag 8 december 2009, 10.00 – 13.00u**, Grand Hotel Karel V, Utrecht.

Volgende vergadering SC: **dinsdag 22 december 2009, 15.00 – 17.00u**, Grand Hotel Karel V, Utrecht.