



CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

8 DECEMBER 2009 10.00 – 12.00 UUR

JAARBEURS, UTRECHT

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

1. Klaas Steffens opent de vergadering om 10.15u en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze BISON Change Advisory Board te Utrecht.
2. Mededelingen
 - a. Er zijn geen mededelingen
3. Verslag CAB 13 oktober
 - a. Er zijn twee aanvullingen binnengekomen. Die worden overgenomen
 - b. P4. Johan Booy: bij kv1 is status pre-release geworden, bij de andere koppelvlakken niet. Voor alle vier koppelvlakken geldt dat ze de status pre-release kregen in de CAB.
 - c. Verslag verder goedgekeurd.
 - d. Actiepunten
 - i. Contact met Zuid-Holland is opgenomen. Er is een actie uit voortgekomen om te gaan kijken of en hoe ZH op korte termijn kv17 kan implementeren. Punt afvoeren.
 - ii. Is geagendeerd als verzoek tot beheer van KAR. Punt afvoeren.
 - iii. Staat op agenda, punt afvoeren.
 - iv. Review formulier is in gebruik; komt op de site. Is constant aandachtspunt. Joost: sluitingsdata reviews ruim voor CAB plannen ivm doorlooptijden. Punt afvoeren
 - v. Discussies zijn gevoerd, actiepunt afvoeren
 - vi. Gebeurd, koppelvlakken zijn in SC besproken. Afvoeren.
 - vii. Er is commentaar op het werkprogramma binnengekomen. Afvoeren.
 - viii. –
4. Verslag SC 25 november
 - a. Conform presentatie; 4 standaarden goedgekeurd. Verzoeken tot wijziging op de standaard kunnen als 'Request for Change' worden ingediend. Daar is een procedure voor en ze worden gepubliceerd op de website van BISON.
 - b. Discussie over management informatie is buiten BISON geplaatst. Maarten: het zou wel goed zijn om kwaliteitsniveau's van reis informatie binnen BISON te definiëren, om te voorkomen dat de 'quality of service' in verschillende gebieden ook van elkaar gaan verschillen. Klaas: dat is zeker mogelijk, het is niet wenselijk om grote verschillen te laten ontstaan. Joost van Os: binnen GOVI wordt daarover gepraat, maar vaak zijn zaken al in concessies geregeld en dat kan vertragend werken op de realisatie. Toch moet het wel die kant op gaan. Migiel: geef als BISON antwoord op de vraag 'wat is data kwaliteit', met name in termen van definitie. Iedereen is daarmee bezig, maar de antwoorden verschillen

enorm. Dat zou de volgende slag van BISON moeten zijn. Klaas: dat zullen vervoerders en opdrachtgevers buiten BISON organiseren. Jan: definitie zou wel binnen BISON kunnen vallen. Joost Boor: kwaliteit is geen absolute norm, maar moet steeds beter. Maarten: spreek dan binnen BISON af wat de criteria zijn, bijv. over wat je meet en welke maatstaven je daarvoor aanlegt. De invulling daarvan, de normen, zouden dan afspraken moeten zijn tussen partijen. Eric: van belang is de vraag waar in de keten je kwaliteit meet. Klaas: de SC wil dat we dit als BISON niet gaan doen. Tim: een simpele kwaliteitsnorm zou zijn het voorzien van 100% van alle voertuigen met apparatuur voor reisinformatie. Klaas: De SC heeft besloten dat deze zaken buiten BISON tot stand worden gebracht in een samenspraak tussen vervoerders en opdrachtgevers. De resultaten kunnen dan weer opgenomen worden in de standaarden van BISON via de RfC-procedure. Het is duidelijk dat de vergadering feitelijk een oproep doet aan de partijen om daar op korte termijn vorm en uitwerking aan te geven. Hiermee wordt de discussie binnen de CAB over MIS voorlopig gesloten.

- c. De SC heeft enkele wijzigingen aangebracht op het Werkprogramma 2010. Zie later agendapunt.
- d. Eventuele standaarden voor remote monitoring van haltedisplays. De SC staat daar welwillend tegenover, en vindt het met name een activiteit van wegbeheerders (als eigenaren van displaysystemen) en marktpartijen. Eric: zo'n mechanisme is niet altijd nuttig in dezen, dat hangt ook van concessies af, soms zijn vervoerders de eigenaren van displaysystemen. Het Bestuur roept hierbij partijen op die dit traject willen trekken in 2010.
- e. Naar aanleiding van:
 - i. Johan Booy n.a.v. p4, v.2: verzoek aan allen om eventueel gewenste wijzigingen op standaarden tijdig in te dienen bij BISON, omdat er anders ongewenste verschillen gaan ontstaan.

5. Lopende trajecten

a. Reisinformatie

i. Kv15

- 1. Ale-Jan: discussie over scope kv15 en relatie met kv17 in volle gang, bijna afgerond. Vandaar moet er inhoudelijk gespecificeerd worden.
- 2. Maarten: kan de functionaliteit van kv15 niet worden geïntegreerd in bestaande koppelvlakken, om wildgroei in koppelvlakken te beperken? Joost Boor: het datamodel bestaat al deels in kv8, dus is als zodanig niet nieuw. Johan: in principe is er geen noodzaak voor een nieuw koppelvlak, als de functionaliteit er maar is. Klaas: punt voor Architectuur werkgroep, die de samenhang, maar ook de vormgeving van nieuwe koppelvlakken in haar portefeuille heeft.

ii. Kv9

- 1. Ale-Jan: idem als bij kv15.
- 2. Joost: discussie nodig over het mappen van KAR-gegevens op het OV-net. Is dat een taak voor de vervoerder of de wegbeheerder. Dit issue kan voor vertraging zorgen. Ale-Jan: de uitgangspunten zijn wel vastgelegd; een wegbeheerder legt zaken vast die niet OV specifiek zijn. Vervoerder voegt OV-kennis toe. Dat betekent in concreto dat soms wegbeheerders iets meer moeten vastleggen dan men vroeger gewend was, zoals de informatie welke bewegingen bij een bepaald KAR-punt horen; dat zijn eigenschappen van VRI ter plekke, die de vervoerder nodig heeft om volgens het KAR-protocol juiste prioriteit en richting te kunnen aanvragen. Bij goede gereedschappen is dat natuurlijk eenvoudig; zonder die kan dat lastiger zijn voor een wegbeheerder. Er kan dus wat terughoudendheid zijn bij de wegbeheerders. Joost Boor: de discussie over het datamodel is wel gevoerd, maar de vraag wie waarvoor verantwoordelijk is, kan een punt blijven. Arthur: zitten er gemeenten bij? Joost Boor: ja, gemeente Delft. Arthur: dat wil ik desgewenst graag agenderen in gemeentelijke werkgroep. Johan: iemand moet het koppelvlak leveren, en die moet het vullen; dat is het uitgangspunt, en voor dit koppelvlak is dat eigenlijk al een uitgemaakte zaak. Joost van Os: in veel contracten is de OV-autoriteit verantwoordelijk voor de levering van dit koppelvlak, en hij belegt dit bij de wegbeheerder; dus die moet dit eigenlijk gaan regelen. John: is er iemand die kv9 gaat implementeren? Johan: vermoedelijk in nieuwe concessies. Joost B: strikt genomen is de opdrachtgever verantwoordelijk voor het leveren van kv9.

- iii. Feedback kv15/17: Joost van Os: voortgang is snel, maar er bereiken ons geluiden dat implementatie lastig is. Jan: koppelvlakken zouden eenvoudig te implementeren moeten zijn, dus lever tijdig feedback aan de BISON werkgroepen. Klaas: Dat zal dan vooral te maken hebben met de organisatie die ervoor nodig is

- tussen alle partijen. Dat kan BISON niet regelen, maar dat moeten partijen dan onderling afspreken.
- b. Werkgroep Architectuur
 - i. Conform presentatie; groep is goed van start gegaan, nog geen concrete resultaten.
 - ii. Walter: als er nog veel veranderd gaat worden, geeft dat grote impact op straat. Compatibiliteit is een belangrijk thema voor Marktpartijen. Jan: koppelvlakken zijn vormgegeven voor het faciliteren van compatibiliteit tussen oude en nieuwe versies. Klaas: De werkgroep Architectuur is zich zeer wel bewust van de bestaande implementaties en wat dit betekent voor de standaarden.
 - c. Integratie spoor
 - i. Martijn licht voortgang toe conform presentatie.
 - ii. Tim: ROVER vindt dat ProRail de leverancier moet zijn want zij overzien het hele spoor. NS ziet wellicht beter het reizigersbelang, maar zien ze ook het totaal? En kan NS het wel leveren namens de andere vervoerders? Maarten: ruwe data van ProRail is zeer veel en grof; NS heeft Publicatie Platform Vervoerders (PPV). Dat laatste systeem is wellicht inhoudelijk geschikter. Martijn: er is ook een ProRail publicatiesysteem, genaamd PPP. Walter: de vraag moet niet zijn wat technisch makkelijker is, maar wie het beste de distributie kan doen en wat men daarin wil. Martijn zal de spoorinformatie keten in een plaatje uitwerken. Walter: gaat NS ook daadwerkelijk gegevens leveren? Klaas: dat is niet aan BISON, maar aan opdrachtgevers. Gé: de Minister gaat dit met NS regelen.
 - iii. Tim: zit er in die informatie ook gegevens over loopafstanden e.d. op stations? Klaas: op dit moment niet, dit is meer onderdeel van de nieuwe Europese standaard, maar zeker een aandachtspunt voor het project Halte-informatie
 - iv. Klaas: Voorlopig gaat de werkgroep eerst puur technisch kijken wat er nodig is om kv7/8 geleverd te kunnen krijgen voor spoorinformatie. Dan krijgen we ook boven tafel wie of waar aanpassingen gedaan moeten worden, zodat er naar een beslissing toegewerkt kan worden. De organisatorische impact zal daarna uitgewerkt worden en voorgelegd aan de partijen die dit contractueel kunnen regelen.
 - d. Europese aansluiting
 - i. Bart licht kort toe conform presentatie. Benadrukt dat bestaande TMI standaarden moeten blijven passen op NeTEX, en dat dat ook goed te doen is omdat alles op de Europese Transmodel standaard is gebaseerd. NeTEX gaat ook de mogelijkheid bevatten om loopafstanden e.d. te bevatten.
 - ii. SIRI-SX standaard wordt deels gebruikt in kv8 en kv15. De formele goedkeuring van die standaard loopt enige vertraging op, waardoor de Nederlandse ervaringen en BISON-standaarden kunnen worden meegenomen in de nieuwe Europese SX-standaard..
 - iii. Joost: wat is naar aanleiding hiervan de status van kv1? Klaas: die is definitief, maar het documentatieniveau is bewust beperkt gehouden, omdat kv1 invloed zal kunnen ondervinden van de Europese standaardisatie. Dat wordt dan besproken in de werkgroep Architectuur. Martijn zal een kort overzicht maken van de context waarin Europese standaarden functioneren.
 - iv. Walter: goede ontwikkeling om aan te sluiten bij Europa. Moeten wij naar hun toe, of zij naar ons? Klaas: we moeten samengaan; nieuwe dingen nemen we zonder zelf het wiel uit te vinden over, bestaande zaken willen we op termijn fuseren, en daar waar we vooroplopen, zorgen dat het tot Europese standaard wordt verheven.
 - v. Joost Boor: ondersteunt NeTEX ook organisatorische modellen? Bart: ja, daarvoor bestaat een generiek model. Er zal een annex komen waarin expliciet de wijze van gebruik van NeTEX in Nederlandse context zal worden opgenomen.
 - vi. Klaas; er zal binnen de werkgroep Architectuur kennis gedeeld worden omtrent deze ontwikkelingen en hoe er mee omgegaan zal en kan gaan worden in BISON..
 - e. NDOV
 - i. Gé licht toe. Grote ontwikkelingen geweest; in november AO met Staatssecretaris en Tweede Kamer geweest. Overheden zullen opdrachtgever en financier worden; er komt dus een strikte scheiding tussen serviceprovider en database. Alle gegevens voor goede reisadviezen moeten daarin zitten, inclusief bijv. loopafstanden, toegankelijkheid, e.d. Reisadviezen via internet moeten gratis blijven; de Minister gaat zorgen dat alle vervoerders, incl. NS, de data gaan leveren. Dat is inmiddels ook toegezegd door NS; de wijze waarop moet nog gespecificeerd worden. Momenteel wordt er d.m.v. een audit gekeken naar een eventuele rol van 9292. De planning is dat de eerste resultaten eind januari beschikbaar zijn. Besluitvorming februari/maart.
 - ii. Klaas bedankt Gé; NDOV komt op de volgende agenda weer terug.

6. Nieuwe trajecten
 - a. Beheer KAR standaard wordt volgende CAB toegelicht, i.v.m. afwezigheid Patrick.
 - b. Dagplan en omleidingen; conform presentatie. Scope moet zo helder zijn dat werkgroep puur inhoudelijk aan de slag kan. Die helderheid wordt geformuleerd in de werkgroep Architectuur.
7. Goedkeuren koppelvlak Dynamische Perrontoewijzing (kv4), v8.1, tot draft
 - a. Conform presentatie.
 - b. Voorstel is om vanaf vandaag reviewperiode te starten. Reviewformulieren zijn beschikbaar. Als er pilotimplementaties komen, horen we de resultaten daarvan terug, incl. reviews voor begin maart 2010, zodat de werkgroep e.e.a. nog kan meenemen naar de pre-release die dan in april 2010 in de CAB komt..
 - c. Walter: eigenlijk moet je geen dynamische stations meer willen. Joost B: dat klopt, dat was ook de eerste opmerking die binnen de werkgroepen door alle betrokkenen werd gemaakt. Ze bestaan echter wel, en daar heeft BISON in willen voorzien, om te zorgen dat de reis-informatieketen op basis van de BISON standaard voor kv 7/8 blijft functioneren.
 - d. Kv4 wordt goedgekeurd als draft. Als er partijen zijn die willen reviewen of testimplementaties willen uitvoeren, gelieve dat te melden bij het secretariaat.
8. Planning
 - a. Werkprogramma 2010
 - i. Klaas licht toe; brengt complimenten en dank van SC over voor de inspanningen en moeite die werkgroepleden genomen hebben om dit resultaat (van 2009) te bereiken.
 - ii. Maarten: beheer van stamgegevens (besproken in wgA) is/wordt een issue. In de praktijk ontstonden bijvoorbeeld problemen toen de Fyra ging rijden maar de systemen dat niet wisten. Klaas: dat thema zal vermoedelijk terugkomen in bepaling van de scope van Halteinformatie.
 - iii. Tim: is er voldoende in beeld dat het niet alleen om tarieven gaat, maar ook om de geografische component? Martijn: dat beeld is er, vandaar o.a. ook de planning van NeTEx.
 - iv. Klaas: De werkgroep Architectuur krijgt in het 1^e kwartaal wel heel wat te doen, maar goede plannen zijn erg belangrijk voor efficiënte uitwerking van het vervolg, door de andere, meer technisch inhoudelijke, werkgroepen
 - v. Verder geen commentaar, goedgekeurd door de CAB.
 - b. Data werkgroepen
 - i. Vergaderschema wordt 1x per twee weken, zodat er iets meer tijd is om zaken op papier voor te bereiden en uit te werken met het behoud van het tempo, waarmee de standaarden ontstaan.
 - ii. Klaas roept op tot maximale steun en inzet van alle partijen om het werkprogramma 2010 te realiseren.
 - iii. Geen opmerkingen op voorgesteld vergaderschema
9. Rondvraag.
 - a. John: is er voldoende capaciteit voor alle geplande werkzaamheden? Klaas: ja, daarmee is rekening gehouden, maar van alle partijen wordt uiteraard wel medewerking en inbreng verwacht.
10. Klaas dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 12.08u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Review formulier op website plaatsen	Martijn
Uitwerken informatieketen in spoorwereld	Martijn
Reviewen draft kv4	Werkgroep kv4 en geïnteresseerden

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN

Volgende vergadering CAB: **13 april 2010, 10.00 – 12.00u**, locatie volgt, Utrecht CS

Volgende vergadering SC: **dinsdag 11 of 18 mei (volgt) 2010, 09.30 – 11.00u**, locatie volgt, Utrecht.