



CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

13 APRIL 2010

10.00 – 12.00 UUR

HOOG BRABANT, UTRECHT

AANWEZIGEN	Theo Dijk (SRE), Jos Jongerius (BRU), Joost Boor, René van den Berg (GOVI), Peter Hoekstra (Strukton), Maarten Schoonwater (Logica), Ale-Jan Algra, Paul 's Gravemade (Connexxion), Arthur ter Weeme (VNG/VOC), Guy Hermans (KpVV), Johan Booij (Arriva), Martin Schlieff, Sjoerd Haverkamp (Peek Traffic), Michel Siebelink, Michael Knufman (GVB), Michel Hemelaar (9292), Tim Boric (ROVER), Paul Slok, Gilles Ampt (HP), Menno Mennist, dhr. Bus (NEA), Gerard Hoogveld (Vialis), Gé van Toorenborg (V&W), Peter Noorlander (RET), Remko Muis (Collis), Marije de Vreeze (BISON, ondersteuning), Martijn van Aartrijk (BISON, secretaris), Jan Tijmensens (BISON, documentatie), Klaas Steffens (BISON, voorzitter CAB).
AFWEZIGEN	-
KOPIE	Allart Lensvelt (Amsterdam Airport Schiphol), 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, Ed Bal (HTM), Sjef Jansen (VDV), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland), Esther Both (Veolia), Patrick Duwel (Keypoint), Anne-Marie Hendriks (ProRail), Herbert van Buitenen (NS), Migiel Gloudemans (Prov. Zuid-Holland), Joost van Os (Stadsregio Amsterdam/SkVV), John Schaap (9292), Eric Mulders (InTraffic), Marcel Klaver (RET), Bart van der Worp (BISON, documentatie), Walter Spitters (Vialis), Frank Vaerten (Ferranti),
BIJLAGE(N)	Ter vergadering gegeven presentatie

1. Klaas Steffens opent de vergadering om 10.00u en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze BISON Change Advisory Board te Utrecht.
2. Mededelingen
 - a. Gé van Toorenborg licht stavaza NDOV toe. Er wordt stapsgewijs vorm gegeven aan het NDOV, en een bestuur daarvoor. Daarbij spelen BISON standaarden een belangrijke rol. Er zullen ook aanvullende afspraken gemaakt worden over afspraken rond levering van data.
 - b. "Koppelvlak beheer haltepalen". Hierom is wederom gevraagd door oa Haaglanden. In de SC is door Jan Koers aangegeven hier werk van te maken, 11 mei wordt de stand van zaken hiervan besproken. Klaas roept aanwezige stakeholders op hieraan inhoudelijk bij te dragen, en zich te melden bij de secretaris.
 - c. Beheer KAR. Staat op het BISON Werkprogramma 2010, en er is in den lande behoefte aan actief beheer van de KAR standaard. Tot op heden is er geen inhoudelijk en onderbouwd verzoek binnengekomen over de eventuele actiepunten hieromtrent. Klaas roept betrokkenen op dit verzoek onderbouwd in te dienen, zodra daar reden voor is.
3. Verslag CAB 8 december
 - a. Notulen
 - i. Geen opmerkingen, vastgesteld.
 - b. Actiepunten
 - i. Alle actiepunten zijn uitgevoerd, 2 en 3 staan op deze agenda.
4. Plannen van Aanpak
 - a. Halte informatie
 - i. Martijn licht presentatie toe. Voorzet voor betrokken partijen, doelen van informatie en informatie items wordt besproken. Er zal een functioneel-inhoudelijke kick-off plaats vinden.
 - ii. Michel vraagt of ook uniforme haltenummering onder deze werkgroepen valt. Martijn: dat moeten we wel technisch mogelijk maken.
 - iii. Klaas: de organisatie van een uniforme haltenummering, het uitgeven van nummertjes et cetera, is een operationele taak. BISON zal alleen voorzien in de technische standaard en ondersteuning van de organisatorische afspraken die partijen buiten BISON met elkaar moeten maken.

- iv. Ale-Jan: maak onderscheid tussen logische en fysieke haltes. Deze groep moet vooral betrekking hebben op informatie over fysieke haltes.
- v. Tim: het lijkt handig om koppeling te zoeken met tariefinformatie, omdat tarieven halte-afhankelijk zijn. Naast informatie over fysieke haltes heb je ook informatie nodig over clusters van haltes, bijv. stations. Daarbij zijn looproutes van belang.
- vi. Klaas: we gaan er inderdaad van uit dat definitie van clusters van haltes ook in de werkgroep word meegenomen.
- vii. René: legt werkgroep ook organisatorische zaken vast?
- viii. Klaas: BISON zal organisatorische behoeften en uitgangspunten wel beschrijven, maar kan ze niet zelf uitvoeren.
- ix. Maarten: moet dat niet binnen het NDOV worden opgelost?
- x. Gé: daarom is standaardisatie zo van belang. NDOV moet voldoende informatie bevatten om volledige reisadviezen te kunnen geven, dus moet ook deze informatie in het NDOV beschikbaar zijn.
- xi. Joost: het gaat ook om de vraag wie de informatie zelf beheert; het NDOV zal niet zelf gaan bijhouden welke halte een bankje heeft.
- xii. Gé: dat klopt, vele partijen leveren informatie over hun deel van de totale set aan reisinformatie.
- xiii. Arthur: wensen tot standaardisatie en beheer halte-informatie zou moeten worden uitgesproken in het NMB, en het van daaruit wellicht beleggen in het NDOV.
- xiv. Gé: daar komen we uiteindelijk vanzelf uit, maar het is ook van belang dat er nu operationele dingen ontwikkeld en gebouwd worden. We kunnen uit die cirkel komen door eerst de standaard neer te zetten.
- xv. Michel Hemelaar: maak het niet nodeloos ingewikkeld.
- xvi. Klaas: dat is ook het uitgangspunt, maar is het wel van belang dat informatie die wordt vastgelegd, uiteindelijk goed is om er reisinformatie mee te kunnen maken.
- xvii. Michel: complexiteit zit 'm meer in het operationaliseren hiervan, niet zozeer in het maken van afspraken
- xviii. Guy: wat betreft eerste 3 punten van toegankelijkheid zijn er al afspraken gemaakt, maar zelfs daarover is enige discussie mogelijk. Het is dus nodig duidelijke afspraken te maken met allen. Betrek hierbij vooral ook gebruikersorganisaties.

b. Tarief informatie

- i. Klaas licht toe. Tarieven worden vastgesteld tussen vervoerder(s) en opdrachtgevende overhe(i)d(en). Tarieven moeten kunnen worden gecommuniceerd aan OVC-systemen, maar ook gekoppeld kunnen worden aan reisinformatie, aangeleverd via bestaande BISON standaarden. Voorstel is om eind dit jaar een voorstel-standaard te hebben liggen, en die daarna in te brengen in het Europese standaardisatie traject.
- ii. Peter Noorlander: realiteit is wellicht wat complexer dan de rode cirkel in de presentatie suggereert. RET heeft een toolbox hiervoor in ontwikkeling, de lessen die daar geleerd zijn, zijn wellicht ook van belang voor dit BISON traject. Martijn zal contact opnemen met Peter over dit onderwerp.
- iii. Gilles: focus op alleen OVC, of ook andere tariefmechanismen? Wat met abonnementen en trajectkaarten? Klaas: die nemen we mee, scope is niet alleen OVC.
- iv. Tim: staar je niet blind op alleen de chipcard; er is een studie gedaan over het gebruik van tarieven. Suggestie om hiernaar te kijken.
- v. Joost: kijk ook breed naar de ontwikkelingen, om tot een toekomstvaste oplossing te komen. Maarten: vergeet de strippenkaart. Tim: er zullen altijd lokale en regionale oplossingen bestaan. Theo Dijk: er blijven kaartjes op de bus te koop, al is het maar voor toeristen.
- vi. Tim: wellicht is het medium (chipcard of niet) niet eens zo relevant; het gaat om de tarieven. Jan: dat klopt, maar leg wel definities en gebruik goed vast, ongeacht de fysieke drager.
- vii. Gé: bij eerste vergadering ook Eric Köhler uitnodigen.

5. Lopende trajecten

a. Kv9

- i. Martijn licht ontwikkelingen kv9 toe conform presentatie; belangrijkste is afspraak dat wegbeheerders coördinaten over VRI's ed vastleggen, en dat vervoerders de koppeling daarvan met het lijnennet doen.

b. Architectuur

- i. Klaas licht toe conform presentatie. Er zijn ook enkele metro-gerelateerde zaken behandeld, die zullen per RfC verder worden behandeld.
- ii. Tim: signaleert architectuur werkgroep ook organisatorische knelpunten. Klaas: ja, want BISON architectuur beslaat niet alleen de inhoud, maar ook de organisatie.

- c. Integratie spoor
 - i. Klaas licht toe conform presentatie. Vraag is of spoorwereld vertrekstaten digitaal moet leveren, of dat alleen actuele levering mogelijk moet worden gemaakt. Hangende het antwoord op deze vraag zal de werkgroep verder gaan met de inhoudelijke analyse.
 - ii. Gé vraagt om een nader overzicht van voor- en nadelen. Wel vreemd dat het nu niet kan, want ook geplande informatie maakt typisch deel uit van reisinformatie.
 - iii. Michel Hemelaar: nog een derde optie, namelijk een derde koppelvlak, naast kv8.
 - iv. Joost: waarom niet gewoon kv1 aanleveren?
 - v. Jan: de discussie is of er behoefte is aan een planning; de discussie is niet technisch, maar functioneel-organisatorisch.
 - vi. Tim: hoe zou je een planner kan maken zonder geplande informatie?
 - vii. Jan: scope in werkgroep Spoor is beperkt tot reisinformatie per station, niet voor reisplanners.
 - viii. Joost: discussie moet op het juiste politieke niveau, met name NDOV, gevoerd worden. Daarbij zijn gepubliceerde tijden ook nodig.
 - ix. Martin: in buswereld heeft kv7 een scope van ongeveer 1 dag; waarom kan dat niet in spoorland?
 - x. Jan: dit meer organisatorische punt moet hoger op worden gespeeld; wordt hoger besproken binnen ProRail en NS; er komt ook een bespreking met alle spoorvervoerders.
 - xi. Arthur: een duidelijk lijstje van voors en tegens zou goed zijn. Klaas: die zullen wij opstellen.
- d. Europese standaarden.
 - i. Klaas licht toe conform presentatie. Maarten: is het de bedoeling dat BISON koppelvlakken worden omgezet in NeTEx formaat? Martijn: nee, het is de bedoeling dat NeTEx in de toekomst gebruikt kan worden, zonder dat bestaande implementaties van BISON standaarden daar onder lijden.
- e. Dagplan en omleidingen
 - i. Klaas licht toe conform presentatie.
 - ii. Tim: begrijp ik het goed dat deze informatie straks wel kan worden gecommuniceerd voor bussen en metro's, maar niet voor treinen?
 - iii. Joost: de spoorwerkgroep is minder bezig met reisplanners, meer met informatie voor één halte. Dat beperkt haar scope.
 - iv. Klaas: toch moet het kunnen om dmv kv8 vrije teksten te communiceren, ook bijvoorbeeld 'verminderd treinverkeer tussen Apeldoorn en Utrecht'. In werkgroep Architectuur zal notitie worden opgesteld om 'gaten' in informatievoorziening spoor in kaart te brengen. Dat zal in de volgende CAB worden besproken.

6. Goedkeuren standaarden

- a. Kv4
 - i. Martijn licht toe conform presentatie.
 - ii. Jos: informeren van chauffeurs wellicht toch een aandachtspunt, want chauffeurs hebben bij stations vaak een complexe taak. Is dat geen taak voor de vervoerders?
 - iii. Ale-Jan: de informatie, op welk perron een voertuig moet staan, ontstaat in het station zelf. Het ligt dus voor de hand dat een station de chauffeurs informeert. Verzoek 9292 moet nader in Architectuurgroep worden bekeken.
 - iv. Martin: jammer dat informatiestroom direct van vervoerders naar stations gaat, want dat maakt stations potentieel complexer.
 - v. Joost: GOVI partijen willen het via de Integrator laten lopen.
 - vi. Johan: het is een nadrukkelijke keuze geweest om het te ontwikkelen zoals het er staat.
 - vii. Ale-Jan: dat klopt, want snelheid en nauwkeurigheid van deze informatie is van groot belang.
 - viii. Michel Siebelink: gaat een Integrator dan ook kv4 leveren aan stations, of gaan ze dat integreren in kv8?
 - ix. Jos: het zou mijn voorkeur zijn om eea via de Integrator te laten verlopen.
 - x. Ale-Jan: dan zou er getornd worden aan uitgangspunten, vastgelegd en goedgekeurd in de draft. Het gaat hierbij om ondersteuning van het operationeel proces van een station, waarbij de Integrator geen toegevoegde waarde heeft.
 - xi. Gilles: reisinformatie via andere kanalen, zoals 9292 wil, voegt waarde toe, maar is additioneel.
 - xii. Tim: bij wisselingen van concessies zie je informatievoorziening mis lopen. Kijk voor verbeteringen daarom vooral naar overgangsfases.
 - xiii. Koppelvlak goedgekeurd met algemene stemmen.

- b. Vrije teksten (kv15)
 - i. Martijn licht toe.
 - ii. Arthur: kan je daarmee ook berichten aan een hele lijn sturen, die dan wordt 'meegestuurd' bij omleidingen? Martijn: nee, berichten kunnen worden geadresseerd aan één of meer haltes, niet aan een lijn. Het is aan de vervoerder om te kiezen welke haltes relevant zijn. Het is wel uitvoerig in de werkgroep besproken, en uiteindelijk om redenen van administratieve complexiteit niet gedaan.
 - iii. Jos: wanneer kan dit operationeel zijn? Ale-Jan: dat is ter bespreking tussen vervoerders en opdrachtgevers. Johan: nu er een standaard is kunnen we serieus beginnen.
 - iv. Goedgekeurd met algemene stemmen.
- 7. Aanpassingen op kv8
 - a. Toegelicht; conclusie is om te wachten met doorvoeren van deze wijzigingen tot de discussie over spoor is voltooid.
- 8. Planning
 - a. CAB data 14 september en 14 december.
 - b. Werkgroepen
 - i. 17 augustus naar 24 augustus
 - ii. Architectuurgroep 18 -> 25 mei
 - iii. Idem 7 september 's middags
 - iv. Week van 4 mei vakantie, schoonvegen
 - 1. Tarieven 11 mei 's middags
 - 2. Haltes moet nog een plekje vinden.
 - c. Martijn doet een nieuw voorstel op basis van het gegeven commentaar.
- 9. Rondvraag
 - a. Arthur: is er een overzicht van DO's en vervoerders die al met BISON standaarden werken, en wordt er actief gewerkt aan verdere verspreiding? Klaas: we zullen een inventarisatie maken.
- 10. Klaas dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 12.11u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Eventuele rol RET Tarieven toolbox bespreken	Martijn
Opstellen overzicht voor- en nadelen oplossingen spoor	Werkgroepen Spoor en Architectuur
Opstellen notitie reisinformatie Spoor	Werkgroep Architectuur
Herziene planning werkgroepen opstellen en communiceren	Martijn
Maken inventarisatie gebruik standaarden	BISON Bestuur

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN

Volgende vergadering CAB: **14 september 2010, 10.00 – 12.00u**, locatie volgt, Utrecht CS

Volgende vergadering SC: **dinsdag 11 mei 2010, 09.30 – 11.00u**, Karel V, Utrecht.