



CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

14 JUNI 2011

10.00 – 13.00 UUR

MEETING PLAZA, UTRECHT

AANWEZIGEN

Klaas Steffens (BISON, voorzitter CAB), Martijn van Aartrijk (BISON, secretaris), Joost Boor (GOVI), Tim Boric (ROVER), Ale-Jan Algra, Paul 's Gravemade (Connexxion), Patrick Duwel (Keypoint), Erik Geensen (Intraffic), John Schaap (9292), Lourens Klok, Gilles Ampt (HP), Marcel Bus (NEA), Michiel Beck (I&M), Wieland Hendrikse (Ovitech), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Willem van de Bosch (ARS), Johan Booij (Arriva), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland), Joost van Os (Stadsregio Amsterdam), Jos Jongerius (BRU), Naresh Malgie (HTM), Fred Witteveen (Prov Zeeland), Ruud Bos (Prov Zuid Holland), Ron Braxhoofden (RET), Kees Pool (Surtronic), Maarten Schoonwater (Logica), Stefan de Konink (OpenGeo), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Marc Diepenmaat (Connexxion), Ger van der Peet (Movensis), Bart van der Worp (BISON, architect)

KOPIE

Guy Hermans (KpVV), Allart Lensvelt (Amsterdam Airport Schiphol), Erwin Stoker (OV Bureau Groningen-Drenthe), Arie van Dijke (Surtronic), André Beuink (Syntus), Adrie Spruijt (ASTIM Telematica), Michel Siebelink, Erik Boldingh (Gemeente Amsterdam Dienst IVV), Marnix de Grote, Lieven Grijp (ProData), Sjef Jansen (VDV), Rudi van Tigchelt (Veolia), Anne-Marie Hendriks (ProRail), Peter Noorlander (RET), Gerard Hoogveld, Walter Spitters (Vialis), Frank Vaerten (Ferranti), Herbert van Buitenen (NS), René van den Berg (GOVI), Peter Hoekstra (Strukton), Arthur ter Weeme (VNG/VOC), Sjanie Quist (NS), Barend Aris (ProRail), Rene Roelofs (Arriva), Theo Dijk (SRE, SkVV), Marcel Klaver (RET), Sjoerd Haverkamp (Peek Traffic), Michael Knufman (GVB), Jan Tijmens (BISON, documentatie),

BIJLAGE(N)

Ter vergadering gegeven presentatie
Definitief rapport NDOV
Presentatie M. Diepenmaat
Presentatie M. Beijer
Presentatie T. Boric
Eindversie werkdocument spoor

1. Klaas Steffens opent de vergadering om 10.08u en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze BISON Change Advisory Board te Utrecht.
 - a. Een kort voorstelrondje volgt.
 - b. Mededelingen
 - i. Conform presentatie
 - ii. Michiel Beck licht NDOV toe. Hij vat kort het 'wat' samen in de 'groene, oranje en rode tabellen' van welke informatie relevant is voor reisinformatie. Het NDOV zal niet zelf een database gaan bouwen; de verwachting is dat de markt deze ontwikkeling zal oppakken. Daarin zal het NDOV wel een sturende rol houden, om te blijven komen tot dat ene loket. Daarin zijn twee trajecten: het 'wat' (welke informatie moet ontsloten worden) en de organisatie daarvan (oa juridisch, organisatorisch, etc). Eind 2011 ligt er een definitief advies en komt er een go/no go besluit. Martijn zal het definitieve rapport meesturen met de notulen van deze vergadering.
 - iii. Martijn noemt nogmaals de voorbereidende SC-bijeenkomst voor Marktpartijen aansluitend op deze vergadering.
2. Verslag
 - a. Notulen
 - i. Geen opmerkingen, verslag vastgesteld.
 - b. Actiepunten
 - i. Inventarisatie gebruik standaarden ligt bij SC; maakt deel uit van evaluatie BISON 2008-2011.
 - ii. Overleg Arriva-Ovitech: eerste overleg heeft plaatsgevonden. Arriva kan kv9 berichten verwerken, Ovitech kan ze uitsturen. Er wordt gewerkt aan een testplanning.
 - iii. Overige punten zijn geagendeerd en/of uitgevoerd

3. Vaststellen nieuwe standaard 'Geplande tijdelijke capaciteitswijzigingen' (kv20, v8.1)
 - a. Klaas licht toe conform presentatie
 - b. Joost van Os stelt een aantal vragen over het voorafgaande traject. Hij betwijfelt of er een nut is voor dit koppelvlak. Al in 2009 is geconstateerd dat er een "gat" zit tussen de planning en de dag van uitvoering; op verzoek van "integrators" zijn deze activiteiten opgenomen en tot op heden is er geen commentaar of opmerking gekomen om hiermee te stoppen. Dit is ook eerder besproken in de SC en in de CAB. De CAB-leden vinden dit een onaangename verrassing en vinden dan ook dat het voorstel om deze KV20 voor te dragen tot release doorgezet moet worden. Men heeft geen probleem om eventueel een herbezinning te doen voorafgaand aan uitwerking van fase 1b, als blijkt dat de inzichten dusdanig gewijzigd zijn dat er een andere koers genomen moet worden. Dit wordt met de SC opgenomen.
 - c. Geen commentaar; CAB gaat akkoord; kv20 wordt voorgelegd aan de SC ter besluitvorming.
 - d. Martijn bedankt de partijen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming van deze standaard, en de partijen die aan de externe review hebben bijgedragen.
4. Stand van zaken werkgroepen
 - a. Haltes.
 - i. Klaas licht toe cf presentatie. John: onderscheid logische en fysieke haltes. Deze BISON groep houdt zich bezig met fysieke haltes.
 - ii. Stephan: zijn er ook scherpe definities van welk fysiek ding een halte beschrijft? Een haltepaal, een polygon, etc? Martijn: ja, die definitie is er.
 - iii. Enkele vragen over hoe de voorgestelde haltenummering werkt. BISON licht eea toe over hoe de nummering werkt, hoe diverse partijen hun logische haltenummering in hun administraties kunnen koppelen aan de fysieke nummering, Ook beschrijft de halte werkgroep een 'halte life cycle' waarin beschreven wordt hoe er met de nummering omgegaan moet worden ingeval haltes verplaatsen, opgeheven worden, toegevoegd worden, et cetera.
 - iv. Opgemerkt wordt dat de OVA's uiteindelijk wel moeten regelen met hun infrabeheerders dat e.e.a. ook uitgevoerd en geleverd gaat worden conform de BSION standaard.
 - b. PPT
 - i. Klaas licht toe cf presentatie.
 - ii. Klaas vraagt Michiel om af te stemmen hoe het NDOV met PPT om wil gaan. Michiel: PPT zit grotendeels in de groene tabel.
 - c. Spoor
 - i. Joost Boor had liever kant-en-klare RfC's gehad. Martijn: het had inderdaad goed geweest als het werkdocument met de CAB-stukken zou zijn meegestuurd. Het zal alsnog met de notulen van deze vergadering meegestuurd worden. Ale-Jan: daarom moet de kv7/8 werkgroep ook bij elkaar komen, om de voorstellen van de spoorwerkgroep om te zetten in impact op kv7/8. De doelstelling is om te zorgen dat alle modaliteiten (trein, bus, metro, tram) dmv één standaard kunnen worden gecommuniceerd naar afnemers (informatie-leveranciers).
 - d. Overigen
 - i. Conform presentatie
5. Vergaderingen 2^e helft 2011
 - a. Geen opmerkingen op het vergaderschema
 - b. De volgende CABs is op 29 november.
6. Rondvraag
 - a. Geen opmerkingen
7. Klaas dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 11.10u.

Workshop "Kwaliteit van Reisinformatie"

1. Klaas licht reden van organisatie workshop toe.
2. Marc Diepenmaat bijt het spits af. Hij heeft een presentatie; deze zal met de stukken worden meegestuurd.
 - a. Verwachtingen zijn niet altijd realistisch; er is veel meer kans op verstoring in het proces dan de meeste mensen denken. Een (te) grote precisie is zeer moeilijk te realiseren. Een dienstregeling voor het streekvervoer is gebaseerd op gemiddelden met het doel dat 80% van de ritten op de geplande tijd gaat vertrekken van bepaalde haltes..

- b. Reisinformatie moet op tijd en actueel zijn. Integratoren voegen ook bepaalde elementen aan dit proces toe, bijvoorbeeld bij het van een bord laten vallen van ritten. Dat zou eigenlijk een beslissing (bericht) van de vervoerder moeten zijn.
 - c. Reisinformatie is een ketenproduct; vele tussenstappen hebben allemaal hun invloed op de kwaliteit. Bijvoorbeeld in 2010 viel de Vodafone dataverbinding 2x uit.
 - d. Ruud Bos: nauwkeurigheid hangt toch af van de afstand van het voertuig tot de betreffende halte. MD: statistisch is dat waar, maar ook op korte afstand kunnen zich grote verstoringen voordoen – bijvoorbeeld een stoplicht vlak voor een halte met een cyclus van 2 minuten. Maarten Schoonwater: werkt Cxx met naderpunten? MD: Cxx weet van ieder voertuig iedere 60 seconden de positie, plus bij iedere haltepassage.
 - e. John Schaap: keuze van een koppelvlak is bepalend of een integrator een inhoudelijke slag moeten maken. Joost Boor: ook GOVI interpreteert niet.
 - f. Joost van Os: ook qua keuzes voor het afnemend systeem staan wij de Myksenaar standaard voor, maar dat is nog niet algemeen aanvaard.
 - g. Ger van der Peet: dit soort systemen zijn meestal gericht op lopende processen; het gaat pas echt fout als zich situaties voordoen die sterk afwijken van de standaard. Klaas: klopt, en juist daar is goede reisinformatie nodig.
3. Michiel Beijer heeft bij Prov Zuid Holland veel gedaan met kwaliteit van reisinformatie. Hij heeft een presentatie die met de stukken zal worden meegestuurd.
- a. Kernvraag is: 'hoe weten we of ons systeem goed werkt?'
 - b. Wie is de maatstaf? Dat moet de reiziger zijn, want die heeft er dagelijks mee te maken en plukt er (al dan niet) de vruchten van.
 - c. Hoe definiëren we de vraag 'wat bedoelen we met 'kwaliteit'?'
 - d. Information Data Quality (IDQ) was het uitgangspunt.
 - e. Men heeft een nulmeting gedaan obv kv19.
 - f. In beeld hebben wat uitzonderingen zijn en wat een trend is, is met name een kwestie van ervaring met de informatie. Focus op de trend en niet op de uitzonderingen.
 - g. Kwaliteitsnormen moeten in SLA's worden opgenomen; maar leg ze niet eenzijdig op. Voorkomen moet worden dat er versnippering optreedt, dus standaardisatie zou ook hier een belangrijke pre zijn.
4. Tim Boric, ROVER
- a. Heeft ook een presentatie, zal worden meegestuurd.
 - b. Reisinformatie is geen doel op zichzelf; het is een belangrijk instrument om OV toegankelijke, begrijpelijke en vanzelfsprekend te maken.
 - c. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat OV eenvoudig is; dus hoe minder reisinformatie, hoe beter het is. Kwaliteit begint bij het ontwerp van het OV. Voor de reiziger is dat immers één geheel. De verantwoordelijken voor het OV moeten dus ook over hun eigen muren heen kijken – die muren bestaan niet voor reizigers. Die mogen dus ook niet bestaan in reisinformatie.
 - d. Voor reizigers moet informatie juist, volledig, begrijpelijk, toegankelijk en tijdig zijn, en vooral gericht op het bereiken van je bestemming.
 - e. Ook fysieke begrijpelijkheid is een belangrijk punt; het rapport Mijsenaar is daarom een uitstekend rapport.
 - f. Reisinformatie wordt soms ook als sturingsmiddel gebruikt, bijvoorbeeld om te grote drukte op roltrappen te voorkomen.
 - g. Het is van belang om niet alleen aan informatiesystemen te denken, maar altijd de werkelijkheid te zoeken.
5. Discussie
- a. Klaas: doelstelling van dit traject, waarvan deze workshop de eerste stap is, is om te komen tot het beantwoorden van de vraag wat BISON moet doen om de kwaliteit van reisinformatie te verbeteren; bijvoorbeeld hoe moeten de standaarden worden aangepast, of moeten er nieuwe standaarden worden opgesteld? Patrick: dat is sowieso een deelvraag, want kwaliteit gaat breder.
 - b. Stelling 1: accuratesse kleiner dan 1 minuut is een utopie.
 Ruud Bos: hangt vooral af van de afstand van het voertuig tot de halte. Hoe dichterbij, hoe nauwkeuriger informatie moet zijn. Stefan: als je informatie op 1 minuut wilt hebben, moet je meten in halve minuten (Nyquist frequentie). Ale-Jan: dienstregelingen worden mede gebaseerd op statistische informatie; dat zegt niets over individuele ritten. Joost van Os: vertel de reiziger de waarde van de voorgestelde informatie. Tim Boric: het gaat niet om de specifieke nauwkeurigheid, maar informatie moet 'lineair' zijn: geen voorspellingen die telkens wild uiteen lopen. Jos Jongerius: er zullen verschillen zijn tussen modaliteiten, omdat bij metro's met hun vrije baan voorspelbaarder zijn. Ook zijn er verschillen tussen stedelijk gebied en landelijk gebied. Joost Boor: in drukke gebieden wellicht vaker informatie, omdat volgordes van voertuigen dan sneller kunnen wisselen. Gilles Ampt: accuratesse is meer dan een updatefrequentie of een getal. Tim: de

functionele vraag zou gesteld moeten worden: wat win je ermee? Bart: gewenste accuratesse kan situationeel verschillen. Stefan: ook de complexiteit van de infrastructuur kan hier een rol spelen.

- c. Stelling 2: kwaliteit is goed als de reiziger ermee naar zijn bestemming geholpen wordt'.
Joost Boor: inderdaad moet de reiziger het ijkpunt van reisinformatie-inspanningen zijn. De ultieme manier is een OV-TomTom. Michiel: naar bestemming helpen is één ding, maar puur weten wat er aan de hand is (ook als je niet op je bestemming komt), is van fundamenteel belang. Tim: de reiziger beoordeelt het geheel, niet losse displays. Klaas: het lijkt erop dat we toch nog ver verwijderd zijn van dit "ideaal-beeld" met de huidige reisinformatieketen.
- d. Stelling 3: zwakke schakels in de reisinformatieketen.
Patrick: beheer moet inderdaad over de hele keten heen gevoerd worden. John: BISON standaarden richten zich vooral op 'mooi weer'-situatie; is minder bruikbaar als er zich grote calamiteiten voordoen. Bart: BISON architectuur richt zich op een star model; toch zie je ook ontwikkelingen dat vele partijen ieder voor zich informatie aan derden gaan leveren, bijv aan Google. Dit kan er toe leiden dat informatie via Google anders is dan informatie over dezelfde rit/halte als via integrators. Fred: dat klopt, de reiziger kan via verschillende kanalen op verschillende manieren geïnformeerd worden. Joost: het is, zoals Michiel zei, inderdaad nodig dat dit soort afspraken gezamenlijk gemaakt worden, maar we moeten ons niet zwart-wit richten op één van de partijen in de keten. Hoe partijen met elkaar om gaan is nooit onderdeel van de standaard geweest – al moet dat misschien wel in de toekomst gebeuren. Dat moet dan wel ketenbreed gebeuren.

6. Verdere proces

- a. BISON schrijft obv dit stuk en alle input een discussiestuk; dit zal opnieuw met iedereen besproken worden, misschien in een tweede workshop nader concretiseren. De uitkomst daarvan zal aan de SC ter besluitvorming worden voorgelegd.

7. Klaas sluit de vergadering om 13.05u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Definitief rapport NDOV aan CAB toesturen	Michiel Beck / Martijn
Presentaties en overige stukken aan CAB sturen	Martijn
Discussiestuk informatiekwaliteit opstellen	BISON
Kv20 voorleggen aan SC	

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN

Volgende vergadering CAB: **dinsdag 29 november 2011, 10.00 – 13.00u**, locatie volgt, Utrecht.

Volgende vergadering SC: **28 juni 2011, 13.00 – 15.00u**, Seats2Meet, Utrecht.