



CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

3 APRIL 2012

10.00 – 13.00 UUR

LAPLACE, HOOG CATHARIJNE, UTRECHT

AANWEZIGEN

Klaas Steffens (BISON, voorzitter CAB), Martijn van Aartrijk (BISON, secretaris), Jan Koers (SC lid namens Marktpartijen), Arthur ter Weeme (VNG/VOC), Joost Boor, Gert-Jan Kamerik (GOVI), Erik Geensen (Intraffic), Tim Boric (ROVER), Paul 's Gravemade (Connexion), Harrie van den Broek (Veolia), Theo Dijk (SRE, SkVV), John Schaap (9292), Sjanie Quist (NS), Marcel Bus (NEA), Ron Braxhoofden (RET), Michael Knufman (GVB), Stefan de Konink (OpenGeo), Gé van Toorenborg (Ministerie van I&M), Sjoerd Haverkamp (Peek Traffic), Gilles Ampt (HP), Jan Tijmensens (BISON, documentatie),

KOPIE

Lourens Klok (HP), Patrick Duwel (Keypoint), 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, Thomas Walta (GOVI), Peter Hoekstra (Strukton), Barend Aris (ProRail), Rene Roelofs (Arriva), Marcel Klaver (RET), Jos Jongerius (BRU), Naresh Malgie (HTM), Fred Witteveen (Prov Zeeland), Ruud Bos (Prov Zuid Holland), Michiel Beck (I&M), Kees Pool (Surtronic), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Willem van de Bosch (ARS), Joost van Os (Stadsregio Amsterdam), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland), Ale-Jan Algra (Connexion), Maarten Schoonwater (Logica), Johan Booi (Arriva), Bart van der Worp (BISON, architect),

BIJLAGE(N)

Ter vergadering gegeven presentatie
Presentatie Gé van Toorenborg over NDOV

1. Opening en mededelingen
 - a. Klaas opent de vergadering om 10.10u en heet allen van harte welkom
2. Notulen
 - a. Notulen vastgesteld zonder opmerkingen
 - b. Actiepunten.
 - c. Naar aanleiding van
 - i. Verslag overleg Arriva-Ovitech wordt alsnog rondgestuurd. Actie Klaas.
3. Verslag Strategic Committee 13 december
 - a. Halte standaard is vastgesteld. Joost Boor: NDOV neemt initiatief om als gezamenlijke OV Autoriteiten te inventariseren welke informatie er al voor handen is, en de standaard bij de wegbeheerders te realiseren is.
4. Work items
 - a. Work item terugkoppeling dynamische perrontoewijzing
 - i. Jan Koers licht work item toe. Technische vragen hoeven niet hier beantwoord te worden, maar het gaat om vraag van nut en noodzaak.
 - ii. Stefan de Konink: veel gebruikers van OpenOV data gebruiken mobiele applicaties. Voor die gebruikers moet informatie op hun mobiel overeenstemmen met informatie op het station. Relevant voor alle OV gebruikers. Daarom nut en noodzaak voor deze standaard. OpenOV dekt momenteel Amsterdam, Utrecht, Groningen, Drenthe en binnenkort Zeeland en Noord-Brabant.
 - iii. Gert-Jan Kamerik: Joost van Os heeft hier een belang bij; is met hem gesproken? Jan: er is met Joost van Os gesproken, maar ook met Frans Cornelis van DIVV. Dit thema speelt in Amsterdam. Gé: work item kan nog wat concreter, en in het kader van NDOV heeft dit géén hoge prioriteit.
 - iv. John Schaap: 9292 wil deze informatie graag opnemen in haar systemen. Die informatie is al voor handen voor spoor, maar nog niet voor stad- en streek. Voor de reiziger heeft het toegevoegde waarde.

- v. Tim Boric: voor reizigers is de behoefte hieraan duidelijk.
- vi. Theo Dijk: Eindhoven heeft weliswaar een dynamisch busstation, maar werkt nog niet met kv4. Behoefte is er wel, maar de praktijkvraag is of de informatie tijdig genoeg is. De informatie van het station zou er eerder moeten zijn.
- vii. Sjanie Quist: bij het spoor is deze informatie 5 minuten tevoren bekend.
- viii. Joost Boor: waar wordt er al met kv4 gewerkt? Het zou goed zijn dit work item te koppelen aan een praktijksituatie.
- ix. Gilles Ampt: voor reiziger is het van belang te weten wanneer informatie gedeeld wordt, of de mate van zekerheid die daarbij hoort.
- x. Paul 's Gravemade: Connexxion ziet de meerwaarde hiervan niet, omdat zij de toegevoegde waarde voor de reiziger minimaal vindt.
- xi. Klaas Steffens: ook Arriva vindt het aantal dynamische busstations te laag om hieraan tijd te besteden.
- xii. Jan Koers: de behoefte aan deze standaard is er duidelijk, zij het dat timing aspecten hierin van belang zijn.
- xiii. Gé: enkele tekstuele vragen:
 - 1. Concreter maken wie gebruikende partijen zijn
 - 2. Te verwachten impact nader specificeren
 - 3. Enkele tikfouten eruit halen
- xiv. Stefan: kan deze informatie niet in kv6?
- xv. Joost: het zou nog mooier zijn als een voertuig zelf ook zijn positie kan bepalen.
- xvi. Harrie: deze informatie moet komen uit een systeem voor dynamische perrontoewijzing, niet van de vervoerder. Dat kan wel, maar dan blijft er behoefte aan een terugkoppeling van de perrontoewijzing aan de vervoerder; en daar hebben we het hier over.
- xvii. Klaas: OpenOV en 9292 willen dit uitwerken, vervoerders hebben er minder behoefte aan.
- xviii. Jan: onderdeel van de uitwerking ook maken wat de meest handige technische invulling is.
- xix. Klaas: opdeling work item in twee delen? Eerst functionele verkenning, daarna inhoudelijk technische uitwerking.
- xx. Gert-Jan: voor SC concreter verhaal uitwerken. Jan Koers: ik zal het work item verder verdiepen voor bespreking in de SC.
- xxi. Klaas bedankt Jan voor zijn aanwezigheid hierin.

b. Work item Korte Afstand Radio (KAR)

- i. Arthur ter Weeme licht toe namens Frans Cornelis.
- ii. Voor wegbeheerders zijn er drie issues rondom KAR:
 - 1. Harmonisatie van KAR in- en uitmeldpunten is nodig; er moet één landelijke database hiervan komen. Dat is geen BISON taak maar wel nodig.
 - 2. Er moet een uniformering plaats vinden in de bestekken naar vervoerders, met name qua nauwkeurigheid
 - 3. Er is behoefte aan een verbetering van de helderheid van de functionele en technische documentatie van KAR. Voor technici wellicht niet, maar voor wegbeheerders is die vraag er wel.
- iii. Vraag is of BISON ook de functionele kant van deze techniek alsnog moet beschrijven. Ook KpVV heeft al brochure: "Karren maar", geschreven. Wellicht een vraag voor de SC. Van KAR ontbreekt echter een functioneel document, en de behoefte daaraan is er wel vanuit de wegbeheerders.
- iv. Joost Boor: Het huidige technische document is stabiel sinds 2004, dus technisch komt men er blijkbaar wel uit. Eventuele vragen kun je ook aan CVN stellen.
- v. Paul: Connexxion heeft geen belang bij wijzigingen van de technische standaard en zal geen bijdrage aan verbeterde documentatie leveren..
- vi. Arthur: zou Connexxion wel bereid zijn om eens een gesprek hierover te hebben met de wegbeheerders? Paul: mogelijk wel.
- vii. Gert-Jan: in Noord-Holland is men blij dat Amsterdam met KAR bezig is.
- viii. Theo: als wegbeheerders een probleem zien in het gebruik, moeten we er wel iets mee.
- ix. Gé: benoem verkenning toekomst als apart work-item, zodat afbakening helder is.
- x. Sjoerd: Peek is met name in de toekomst geïnteresseerd en doet daar graag aan mee.
- xi. Arthur belegt nog een sessie met een aantal wegbeheerders om scherp te krijgen welke behoefte nu precies vervuld moet worden, voor de komende SC.

- c. Work item Kwaliteit van reisinformatie
 - i. Gerrit Niezink kan er niet bij zijn; heeft Klaas Steffens gevraagd namens hem dit item te bespreken.
 - ii. Stefan: gebruik de juiste definitie van kwaliteit: praat over gemiddelde kwaliteit, met name daar waar het gaat over voorspellingen. Nauwkeurige voorspellingen voor haltes die verderop in de route liggen hebben weinig zin.
 - iii. Paul: Connexxion onderkent het belang van kwaliteit van informatie, dus werkt graag aan dit item mee.
 - iv. Gé: verbeteringen kwaliteit is van groot belang. Er ontbreekt een woord in de 3^e alinea. Beschrijf precies wat de 'gereedschappen' zijn die worden aangepast.
 - v. Joost: groot risico op discussies op belangen in werkgroepen. Maak helder wat de impact voor partijen is. Beter organiseren vanuit NDOV, niet vanuit BISON.
 - vi. Jan Tijmens: aanpassen van systemen is een mogelijke vervolgactie, maar geen resultaat van dit traject.
 - vii. Gé: tekst deliverables moet duidelijker worden omschreven. Het resultaat moet wijzigingsvoorstellen zijn.
 - viii. Joost: mogelijk beginnen met één standaard, in plaats van allemaal tegelijk.
 - ix. Gerrit Niezink heeft dit item in de groep DO's besproken.
 - x. Klaas koppelt deze informatie terug aan Gerrit Niezink, zodat een geupdate versie ter besluitvorming in SC kan worden gelegd, welke ook behapbaar is.
 - xi. Gé: het Work-item proces moet helderder. Jan Koers: klopt, het is voor iedereen nog nieuw.
 - xii. Gert-Jan: laat BISON dit beter voorbereiden, i.p.v. SC-leden zelf..
 - xiii. Arthur: Verbeter het Work-item model met blokje 'vragen aan CAB'.

5. Stand van zaken NDOV

- a. Gé van Toorenburg licht toe aan de hand van presentatie. Deze zal worden meegestuurd met de notulen.
- b. NDOV ligt op schema; op 1 januari 2013 moeten gegevens geleverd worden. Dat staat ook in een brief aan de Tweede Kamer. Als die brief officieel is, zal die breder verspreid worden.
- c. Het Boer & Croon rapport is afgerond. Eén van de belangrijkste conclusies is dat er sprake is van twee loketten: één voor stad- en streekinformatie, en één voor spoorinformatie. Daarom is het project ook in een aantal delen geknipt.
- d. In het stad/streek deel is er overleg met vervoerders over de informatie items lijst van Collis. Ook wordt er gewerkt aan standaard leveringsvoorwaarden (tussen vervoerder en loket, en tussen loket en afnemers).
- e. NDOV gaat de rol van 'haltedata beheerder' invullen; dat gaan de overheden organiseren, gebruikmakend van de BISON halte standaard.
- f. Informatie wordt door loket 'as-is' doorgegeven; onjuistheden/fouten in de data moeten herleidbaar blijven tot de bron. Stefan: wie gaat erop toezien dat eventueel geconstateerde problemen worden opgelost? Gé: het loket heeft daar een rol in, maar zal vragen doorspelen aan de bron van de gegevens. Stefan: wie meet dan of het resultaat bereikt is? Gé: het loket zal een incidentenregistratie bijhouden, en er komt een 'klankbord van afnemers'
- g. Marcel: hoe wordt er om gegaan met landelijke dekking, aangezien niet alle concessies van 1 januari 2013 van start gaan? Gé: concessies worden niet opengebroken, maar NDOV maakt afspraken met vervoerders hierover. Die hebben geen problemen de informatie te leveren. In nieuwe concessies zal e.e.a. wel formeel geregeld worden, bij bestaande concessies zal het op een andere wijze gebeuren.
- h. Gé: de vraag is nog of de overheid dit loket zal vormgeven, of dat marktpartijen (zoals bijvoorbeeld 9292) die rol op zich nemen. NDOV zal in ieder geval het haltedatabeheer als no-regret op zich nemen, en de informatie laten stromen. De rol van loket moet gezien worden als 'garantiespoor', dus als de markt dat oppakt, hoeft de overheid dat niet te doen.
- i. Er is ook een deelproject F, dat inhoudt dat het NDOV voor de zomer zal publiceren wat dat loket moet doen, en welke licenties daarbij horen.
- j. Mike: is er altijd één stad-streekloket? Gé: ja, dat zal er één zijn. De vraag wie dat moet zijn, wordt nog onderzocht. Gé: aansturing DRISsen zal bij de huidige partijen kunnen blijven liggen.
- k. Jan Tijmens: Amsterdam werkt aan het 'open data initiatief' -wat is de link met het NDOV hierin? Gé: dat ligt op één lijn, maar NDOV wil een stapje verder dan alleen open data. NDOV wil ook garanties en continuïteit van de informatieleveringen geven. Vervoerders vinden het prettig om informatie maar aan één partij te hoeven leveren.
- l. Gé: NS zal de rol van spoorintegrator op zich nemen, in overleg met de andere spoorvervoerders. Per 1 juli gaat een stuk reisinformatie over van ProRail naar NS,

conform de uitspraak van de Minister. De uitgangspunten zoals in de presentatie beschreven gelden in principe ook voor spoor.

m. Voor vragen kunnen mensen terecht bij Gé of Gert-Jan Kamerik.

6. Nieuwe standaard 'Prijzen, Producten en Tarieven, fase 1', v8.1

- a. Klaas licht toe aan de hand van presentatie.
- b. Het gaat hier om een standaard voor uitwisselen van standaard 'saldo reizen' tarieven. Kortings- of andere producten (inclusief abonnementen) zijn hierin nog niet verwerkt; dat wordt fase 2.
- c. Sjanie: NS heeft het traject niet echt gevolgd, hoewel er wel iemand bij de werkgroepen betrokken was. Er is ook rekening gehouden met spoor-specifieke zaken als degressieve tarieven, et cetera.
- d. Gilles: afrekening vindt hier plaats op basis van te rijden kilometers. Betekent dat dat prijzen altijd indicatief zijn? Klaas: dat hoeft niet, de standaard is flexibel genoeg om nauwkeurige prijzen te kunnen publiceren – de informatie kan per lijn, per tijdsbestek, geleverd worden.
- e. Joost: ik ben weliswaar niet bij het traject betrokken geweest, maar waarom zijn er in de standaard drie manieren van prijsberekening beschreven? In een standaard zou je toch willen werken aan één standaard hiervoor. Klaas: er zijn twee manieren om de prijs te berekenen en dat zit in de levering opgesloten. De H-B-matrixen bevatten of de prijs zelf of een tarief-afstand die met een meegeleverde eenheidsprijs kan worden berekend. Er is ruimte om e.e.a. tekstueel nog aan te vullen, dus uitnodiging aan partijen om hiervoor suggesties aan te dragen voor de komende SC bij voorkeur.
- f. John: 9292 is blij dat er hiermee een standaard is. Op de werkgroepen is vrij veel druk gelegd om nu een standaard op te leveren. De technische uitwerking kan wellicht nog beter, plan daarvoor een extra uitwerking in fase 2 te doen, resp. na de implementatie-ervaringen.
- g. Klaas: dat klopt, het tempo heeft (te) hoog gelegen. BISON is echter altijd bereid om mee te denken met partijen hierin, en documentaire verbeteringen gecoördineerd door te voeren.
- h. Stefan: gaan vervoerders de informatie ook leveren per Q1 2013? Klaas: e.e.a. moet nog gebouwd worden, hoewel de informatie an sich beschikbaar is bij vervoerders.
- i. Tim: jammer dat sterabonnementen buiten beschouwing blijven. Toch blijven deze, naar inschatting van ROVER, nog wel een tijdje bestaan. Hoe kan daarover nu gecommuniceerd worden? Klaas: dat zit er nu niet in, omdat het traject in twee fases gesplitst is en dit de kenmerken zijn die onder de product-eigenschappen vallen..
- j. Gé: vanuit NDOV is er belang om praktisch snelle stappen te zetten. Saldo-reizen is daarmee wel van belang. Het 'woud' aan producten is wellicht te complex om nu op te lossen, vandaar deze eerste stap. De vraag is ook of er nog een vervolg moet komen.
- k. Joost: is NeTEx niet een beperkende factor hierin? Klaas: nee, want we hebben altijd NeTEx bijgestuurd en we zijn voor deze voorliggende standaard erg zeker. T.a.v. de Product-specificaties is die zekerheid er nog niet omdat er ook een behoorlijke discrepantie is tussen Transmodel en de wijze waarop Producten in OV-chip gespecificeerd worden. Daar is dus nog wel wat effort nodig vanuit Nederland..
- l. Tim: reizigers hebben toch behoefte aan informatie over producten, juist omdat het complex is. 9292 heeft die informatie nu (deels) al wel, en dat moet tenminste zo blijven.
- m. Joost: is in de standaard helder vastgelegd hoe tarieven kunnen worden vastgesteld? John: ja dat is expliciet uitgemodelleerd! Joost: dan tekstueel beter toelichten.
- n. Joost: worden kv1 en PPT datasets altijd tegelijkertijd geleverd? Klaas: dat dwingt de standaard niet af, omdat er ook mutaties op lijnniveau kunnen zijn, en bijv. prijstabellen wijzigen maar één of twee keer per jaar. Praktisch voor de korte termijn is het wel handig om dit tegelijkertijd te leveren, maar op de langere termijn zal dit verschillend zijn. Ook als Delta's verder uitgewerkt zijn kunnen deellieferingen handig zijn en daar voorziet de standaard al wel in.
- o. Paul: Connexion is akkoord met het koppelvlak, maar hier en daar kan tekstueel nog e.e.a. beter.
- p. Gé: blij met deze standaard. Nu work item opstellen voor fase 2.
- q. Klaas: standaard voordragen aan SC met opmerking dat partijen uiterlijk 10 april verhelderende tekstuele voorstellen kunnen doen. De CAB is het daarmee eens.

7. Lopende trajecten

a. Work item Delta's

- i. Klaas licht toe; het stuk is goedgekeurd, maar de deadline is strak. Marc Diepenmaat leidt een eerste functionele sessie op 6 april; de werkgroepen gaan van start op 10 april.
- ii. John: is er een inschatting voor de input van deelnemers? Martijn: we zijn uitgegaan van 5 volle dagen, waarvan de helft meetings zijn. John: gaat vermoedelijk langer duren dan dat; zie PPT.
- iii. Klaas: dat is mogelijk, maar dit traject is alleen de eerste aanzet; dus niet een volledige standaard..

b. Architectuur

- i. Conform presentatie;
- ii. Stefan: OpenOV krijgt data van GOVI in kv7/8-turbo formaat? Dat is geen vastgestelde standaard. Daarom is er ook behoefte aan deze informatie in Google's GTFS formaat. Daartoe heeft OpenOV open source software beschikbaar voor iedereen die het hebben wil, die de BISON-standaarden en kv7/8-turbo in GTFS kan omzetten. Zowel voor geplande als realtime informatie. GTFS is echter een subset van kv1, en dus minder allround. Voor uitwisseling is kv1 nu nog handiger dan GTFS. Er is ook een omzetting van NeTeX>GTFS en vice versa, en dat is ook goed te doen. Als vervoerders informatie in GTFS zouden willen delen, dan zijn de ingrediënten daarvoor bij OpenOV te krijgen.
- iii. Klaas: we willen dit graag meenemen in de Architectuur-discussie, zodat we de positionering hiervan ook duidelijk kunnen maken.
- iv. John: 9292 werkt aan deling informatie met Google dmv GTFS. Zodra dat gereed is, wordt dat ook als open data beschikbaar gesteld.
- v. Stefan: link met PPT standaard is er nog niet. Daar is wel behoefte aan.

c. Europese standaarden

- i. Klaas presenteert cf presentatie.
- ii. John: haken we aan op de nog niet voltooide versie van NeTeX? Klaas: ja, voor Delta's is dat een klein risico.
- iii. John: wat is nog het nut van TM6? Klaas: blijft een referentie model. BISON bemoeit zich er niet inhoudelijk mee, maar zal in het algemeen wel de terminologie van Transmodel aanhouden. We gaan achteraf kijken welke wijzigingen dit met zich mee brengt.

8. Volgende vergaderingen

- a. Voorgestelde data 11 september en 11 december zijn akkoord

9. Rondvraag

- a. Geen opmerkingen

10. Klaas sluit de vergadering om 12.25u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Tekstuele aanvullingen PPT toesturen aan BISON uiterlijk 10 april	Allen
Aanvullingen verwerken en PPT standaard voorleggen aan SC	BISON
Feedback work items terugleggen bij SC leden en bespreken in SC	SC leden
Beleggen Architectuur werkgroep	BISON
Starten Delta's work item	BISON + Allen

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN

Volgende vergadering CAB: **11 september 2012, 10 - 13u**, locatie volgt, Utrecht.

Volgende vergadering SC: **24 april 2012, 10.00 – 12.30u**, Grand Hotel Karel V, Utrecht.