



21 FEBRUARI  
2014

10:00 – 12:00  
UUR

KAREL V, UTRECHT

**AANWEZIGEN**

Chris de Vries (Provincies, voorzitter), Gé van Toorenborg (I&M), Jan Koers (Marktpartijen), Marc Diepenmaat (Vervoerders), Arthur ter Weeme (Infrabeheerders), Tim Boric (Reizigers), Marije de Vreeze (BISON/Connekt, Secretaris), Tzvetan Stantchev (BISON/Connekt).

**AFWEZIGEN**

Gerrit Niezink (Stadsregio's).

**KOPIE**

-

**BIJLAGE(N)**

-

1. Opening door de Voorzitter
  - a. Chris opent de vergadering om 10:00 uur en heet alle aanwezigen welkom. Tzvetan Stantchev van Connekt wordt voorgesteld. Hij is sinds kort bij Connekt werkzaam. Hij ondersteunt Marije de Vreeze in haar werkzaamheden in het kader van de SC.
2. Mededelingen en ingekomen stukken
  - a. Geen.
3. Verslag vorige vergadering (28 oktober 2013)
  - a. Notulen.  
Notulen worden zonder wijzigingen goedgekeurd. In verband met het wijzigen van de oorspronkelijke SC data (20 februari 2014) naar 21 februari 2014 kon het bezoek aan GOVI niet plaatsvinden. Opgemerkt wordt dat voor komende SC bijeenkomst (9 oktober 2014) het combineren van een bezoek aan GOVI wenselijk is.
  - b. Actielijst.
4. NDOV
  - a. Stand van zaken: Gé geeft een update van de stand van zaken van het NDOV. Er is een mijlpaal bereikt nu het project zich in de implementatiefase bevindt. De huidige projectgroep wordt vervangen door een coördinatiegroep waar Paul Vonk de trekker van wordt. Hij zal twee dagen in de week aan het project werken. Gertjan Kamerik is voorgesteld om voorzitter te zijn van haltedata implementatie. Dit is in vorige CAB bijeenkomst (16-01-2014) reeds kenbaar gemaakt. De bedoeling is om haltedata en kwaliteitssystemen met elkaar af te stemmen.

Chris geeft aan dat er een NDOV-tafel is ingericht waar overheden, loketten en vervoerders bijeen kunnen komen. Zaken die niet geadresseerd zijn, of wel geadresseerd maar niet goed genoeg lopen, kunnen daar aan bod komen. Het staat partijen vrij om deel te nemen. De NDOV-tafel komt twee keer per jaar bijeen en heeft niet de intentie om een stuurgroep te worden. De NDOV-tafel is op managementniveau gericht. Chris de Vries neemt deel aan de bijeenkomsten.

Arthur vraagt zich af welke partijen in welke gremia vertegenwoordigd zijn. In het NDOV nemen deel het ministerie van Infrastructuur en Milieu, SKVV, de provincies (IPO) (respectievelijk Heidi Boussen, Rene Meijer, Chris de Vries). Het NDOV richt zich meer op technisch-operationele vraagstukken. In de werkgroepen: Gé van Toorenborg en Gertjan Kamerik (vanaf nu Fred Witteveen), Paul Vonk. Arthur vraagt zich af of het niet verder nodig is om infrabeheerder aan te laten sluiten op het NDOV.

Jan Koers: wat is de taak van de coördinatiegroep onder leiding van Paul Vonk? Chris:

1. Het begeleiden van de overgang van ideeën/programma naar beheerfase voor haltedatabase en kwaliteitssystemen.
2. Het uitvoeren van evaluaties.
3. Het verzorgen/begeleiden van de migratie van het NDOV en GOVI naar een definitieve 'beherende' rechtspersoon (mogelijk NDW). GOVI is een samenwerkingsverband dat nog niet landelijk dekkend is. Met de opdrachten van het 'project' NDOV wordt GOVI wel landelijk dekkend en krijgt de organisatie een nieuwe naam (op dit moment 'NDOV').

Gé: de brongegevens moeten goed beschikbaar komen voor marktpartijen. De overeenkomst die wordt afgesloten, is voor vijf jaar. Het programma van Michiel Beck stopt niet maar komt in een 'andere fase' terecht (nu implementeren, straks beheren).

- b. Voortgang implementatie BISON standaarden voor halte en tarieven.  
De haltestandaard wordt verder besproken onder agendapunt 5c. Arthur vraagt of uniforme naamgeving ook onderdeel is van de standaard. Gé antwoordt dat de coördinaten van de haltes onderdeel zijn van de standaard.  
Marije: de eerste PPT standaard is beschikbaar gesteld aan het NDOV-loket. Connexxion is de eerste die via de PPT-standaard aan het NDOV-loket levert. De ambitie is om andere vervoerders te enthousiasmeren. Marc meldt dat de ProData vervoerders ook snel zullen leveren. Gé: op korte termijn wordt er een sessie met vervoerders gepland. De deadline voor het aanleveren van haltedata is 1 september 2014. Tim: doet de NS ook mee met het aanleveren van tarieven? Gé meldt dat met de NS parallel aan dit traject afspraken worden gemaakt. Arthur vraagt zich af hoe de afstemming plaatsvindt tussen de NS en andere vervoerders. Er wordt aangegeven dat er in positieve zin meegewerkt wordt aan het aanleveren van haltedata.

## 5. Bespreking work items

- a. Terugkoppeling CAB vergadering  
Marc: de CAB bijeenkomst van (16-01-2014) was een relatief korte bijeenkomst waarin vooral kennisuitwisseling plaatsvond. Het onderwerp loketvragen en Kv15 is besproken. Daarnaast is een kleine wijzigingsverzoek voor Kv15 ingebracht. Deze wordt verder uitgewerkt en in de volgende CAB besproken.
- b. Delta's  
Marc: ProData is aan het bouwen, de technische uitwerking van de baseline. De werkgroep komt 14 februari 2014 weer bijeen om de baseline te bespreken. Marc verwacht geen bijzonderheden. De eerste output is er en de Delta baseline geeft geen mutaties. De ambitie is om voor de zomer een nieuwe set documentaties te hebben en in de CAB na de zomervakantie te behandelen. Daarnaast wordt voorgesteld om dit in de volgende SC (9 oktober 2014) te bespreken.
- c. Architectuurwerkgroep  
Gé geeft een terugkoppeling van de zaken die afgelopen architectuurwerkgroep bijeenkomst (16-01-2014) zijn besproken. Er wordt gewerkt aan een overzichtsschema 'Reisinformatie'. Concreet is dit een schema met informatiestromen, dat bedoeld is om inzicht te geven in welke processen er zijn en wat de rollen van de verschillende partijen zijn in de reisinformatieketen. Aanleiding daarvoor zijn voornamelijk procedurele vragen vanuit de praktijk over informatiestromen. Een nieuwe versie van dit overzicht wordt 20 maart 2014 verwacht. De leden van de SC staan positief tegenover een dergelijk overzicht. Voorgesteld wordt om het overzichtsschema, ook wel 'het architectuurprincipe' genoemd, tijdens de volgende SC bijeenkomst te behandelen en hier ook een .

In de CAB is ook het voorstel besproken om Gertjan Kamerik de 'trekker' te laten zijn van de (sub)werkgroep: Haltedata. Deze werkgroep inventariseert in eerste instantie welke wijzigingen op de huidige standaard nodig zijn.

De SC komt overeen om de (sub)werkgroep Haltedata op te richten en onder de werkgroep Architectuur te laten vallen, in plaats van het opzetten van een aparte work item daarvoor. Dit houdt in dat de werkzaamheden in eerste instantie onder het reguliere werkpakket vallen. Mits er aanleiding voor is, kan overwogen worden om een aparte work item voor de werkgroep Haltedata op te richten. SC gaat akkoord met Gertjan Kamerik als trekker van deze subwerkgroep.

Marije: de werkgroep Architectuur werkt aan een update van het document over release and change management. De procedure voor wijzigingen is daarin opgenomen.

## 6. Voortgang regulier werkpakket.

Chris: Op verzoek van het opdrachtgeversoverleg NDOV is een jaarverslag en werkplan van BISON door Marije opgesteld. Marije stuurt het plan door naar de SC leden. Dit

werkplan geeft een overzicht van wat BISON heeft gedaan in de afgelopen jaren en geeft een doorkijk naar de toekomst. Voor de financiering van BISON over het jaar 2014-2016 heeft het SKVV een specificatie van de begroting gevraagd. Chris: de komende jaren dient BISON haar werkzaamheden voort te zetten. Alle aanwezigen stemmen hiermee in. Op verzoek van SKVV wordt de gevraagde specificatie door Marije opgesteld.

Chris stelt voor om het voorzitterschap in de CAB onder reguliere zaken te laten vallen en hiervoor een kostenvergoeding beschikbaar te stellen, zoals dat altijd gebeurde. Er staat geen financiële vergoeding tegenover het voorzitterschap van een work item.

## 7. Europese standaardisatie

Jan licht het proces van de werkgroep Europese Standaardisering toe. Deze werkgroep is twee keer bijeengekomen. Gezamenlijk is toegewerkt aan een aantal scenario's voor transitie van Nederlandse naar Europese standaarden voor reisinformatie. Allereerst is geprobeerd om stakeholders en het speelveld in beeld te brengen. Een van de conclusies is dat het speelveld complex is. Ten tweede is geconcludeerd dat GTFS, de zogeheten Google-standaard, snel opkomt. Ten derde is geconcludeerd dat NeTeX, op semantisch niveau, een goede beweging is om dichterbij een EU-standaard te komen. Jan geeft nadrukkelijk aan dat het advies niet een einddoel is. Het betreft een advies om vervolgstappen te kunnen nemen en nader richting te kunnen bepalen.

Het advies luidt dan ook:

- Volg het GTFS-scenario (scenario 3) aangevuld met het NeTeX-scenario (scenario 2).
- Doorgaan met ontwikkelingen op het gebied van standaardisatie die al gaande zijn. Ontwikkelingen zoals Delta's dienen voortgezet te worden.
- Parallel hieraan dient de haalbaarheid van Delta's binnen GTFS onderzocht te worden (om GTFS voor Delta's te kunnen toepassen).

Standaarden die reeds in Europa worden gebruikt zouden aanvullend kunnen zijn voor BISON koppelvlakken.

*1<sup>e</sup> aanbeveling: Lobby opzetten vanuit Nederland om te komen tot één standaard.*

Er is geen sprake van één standaard, maar meerdere standaarden voor reisinformatie in Europa. De werkgroep Europese Standaardisering beveelt aan een lobby op te zetten vanuit Nederland om te komen tot één standaard. Marc: wanneer de Delta's in Nederland operationeel zijn, is dat een middel om een lobby op te zetten. Chris vraagt aan de aanwezigen wie precies belanghebbend is bij de totstandkoming van één standaard. Gé: het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen operationele voorkeur. Investeren in compatibility is wel een reden om te pleiten voor één standaard. Marc: het zijn vooral vervoerders die belang hebben bij één standaard voor reisinformatie. Specifiek bij de ontwikkeling van interfaces na concessie-overgangen.

Chris: het migratiepad is een van de meeste belangrijke uitkomsten. Vooral omdat BISON streeft naar het blijven volgen van ontwikkelingen, biedt het migratiepad enigszins helderheid hoe ingespeeld kan worden op ontwikkelingen op het gebied van reisinformatie.

Chris: op welke wijze kan de lobby-aanbeveling geconcretiseerd worden? Jan: Jan Tijmensen is vanuit Nederland betrokken bij de NeTeX-werkgroep. Voor het concretiseren van de lobby-aanbeveling is overeengekomen is dat Jan Koers en Marc een lobbyplan ontwikkelen. De focus van dit plan zou moeten liggen op concrete acties, naast degene die het SC reeds uitvoert. Marije: het uitnodigen van de organisatie UITP om het BISON standpunt te bespreken zou onderdeel uit kunnen maken van het lobbyplan.

*2<sup>e</sup> aanbeveling: De behoefte van de reiziger in beeld brengen.*

De opmerking van Stefan Hulman (aanvullend per mail) past niet geheel binnen de scope van de oorspronkelijke opdracht van de werkgroep (inventariseren hoe en op welk termijn met BISON de stap naar Europese standaarden gezet kan worden). De leden van het SC staan desondanks positief tegenover de voorgestelde aanbeveling. De SC wil de aanbeveling overnemen, maar het is echter wenselijk om nader te concretiseren wat precies met 'de behoefte van de reiziger' wordt bedoeld. Waar zou BISON zich op moeten richten wanneer je wil doorontwikkelen? Tim merkt op dat de 'wat' vraag essentiëler is dan de 'hoe' vraag. Dit vooral in het kader van het eerder genoemde migratiepad. Het op functioneel niveau (wat) beschrijven is van belang. Chris: Het behandelen van functionele zaken die ontbreken is niet primair een rol van BISON. Wellicht kan een platform zoals het KPVV en/of ROVER daar wel een rol in spelen. Mocht daar wel iets uitkomen, dan is er een rol voor BISON weggelegd om te onderzoeken wat dat betekent in het kader van standaarden. Jan vraagt Stefan Hulman om zijn

vraag/opmerking over de behoefte van de reiziger nader te concretiseren. Specifiek wordt aan Stefan Hulman gevraagd, wat is er 'vertrekkend vanuit vandaag' nodig en wat is er in de toekomst nodig? Daarnaast wordt aan hem de suggestie KPVV en/of ROVER teruggekoppeld.

*Vervolg van de werkgroep Europese Standaarden.*

De derde aanbeveling is het vervolg van de werkgroep Europese Standaarden. Deze luidt: onderzoek naar de behoefte van de verschillende betrokken partijen en tegelijkertijd de resultaten tegen het aanbod van de verschillende standaarden aanhouden. Met andere woorden: Voorzien de standaarden in de behoefte van de reiziger? Chris: het advies van de werkgroep Europese Standaarden is helder. Het SC omarmt het migratiepad. De besluit tot een verdiepende slag te maken door de werkgroep EU standaarden. Hiervoor wordt door Jan Koers (iom Connekt) een workitem opgesteld.

*1<sup>e</sup> migratiepad*

De SC is het eens met het voorstel om de huidige Delta-ontwikkelingen af te maken.

*2<sup>e</sup> migratiepad*

De SC besluit het 2<sup>e</sup> migratiepad (onderzoek naar de haalbaarheid van Delta's binnen GTFs) op te pakken en daar een work item voor op te richten. Aan de leden van de CAB wordt gevraagd wie wil deelnemen aan het onderzoek. Jan Koers is ook bereid trekker te zijn van dit work item, met ondersteuning vanuit Connekt.

*3<sup>e</sup> migratiepad*

Onderzoek of SIRI en/of IFOPT toegevoegd moeten worden aan de huidige BISON standaarden. Aan de leden van de CAB wordt gevraagd of een eerste verkenning kan worden gemaakt. Overeengekomen is om dit onderzoek onderdeel uit te laten maken van work item Delta's binnen GTFs (zie migratiepad 2).

De SC complimenteert de werkgroep met haar werk, het speelveld is duidelijk in kaart gebracht.

8. Openbaar maken van KAR standaard

BISON heeft verschillende vragen gehad om de KAR standaard openbaar te maken, dit is behandeld in het CAB overleg van 16 januari. De CAB heeft verzocht aan de SC om hierover een besluit te nemen.

Het (op dit moment) openbaar maken van de KAR standaard zou gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid. De KAR standaard voorziet op dit moment niet in een veiligheidsencryptie. Een openbaar KAR standaard zou ertoe kunnen leiden dat verkeerslichten door onbevoegden (op afstand) beïnvloed worden. Met totale chaos tot gevolg. BISON beheert de KAR standaard. De SC besluit dat de KAR standaard in eigendom is van BISON (in ieder geval stelt zij zich op als eigenaar), nu zij de standaard in beheer heeft gekregen en er verder geen duidelijk eigendom is.

9. Financiële verantwoording

Marije licht het financieel overzicht BISON toe. Jan vraagt zich af wat precies met 'restbudget' bedoeld wordt. Dit is een reservering voor eventuele work items, budget wordt vrijgegeven zodra de SC besluit tot goedkeuring van een work item. Marije vraagt voor de zekerheid na of het restbudget daadwerkelijk op de rekening van Connekt staat.

10. Volgende vergadering

De volgende SC vergadering is op donderdag 9 oktober 2014 van 14:00-16:00 uur. In principe bij GOVI (Amsterdam) of anders in Utrecht.

11. Rondvraag en sluiting

Geen vragen of opmerkingen. Chris bedankt allen voor hun inzet en aanwezigheid en sluit de vergadering om 12:06 uur.

<b>ACTIE</b>	<b>ACTIEHOUDER(S)</b>
Jaarverslag inclusief werkplan BISON versturen aan SC	Marije, Tzvetan
Jaarverslag inclusief werkplan BISON op de BISON site beschikbaar stellen	Marije, Tzvetan
Opstellen van een gedetailleerde financiële begroting van BISON voor SKVV	Marije, Tzvetan
Ontwikkeling van NL lobbyplan, in het kader van EU-standaardisatie	Jan, Marc
Stefan Hulman benaderen voor een verdere concretisering van zijn vraag over de behoefte van de reiziger	Jan
Volgende CAB inbrengen: onderzoek naar Delta's binnen GTFS en verkenning van SIRI en/of IFOPT	Jan
Opstellen work item: Delta's binnen GTFS en verkenning van SIRI en/of IFOPT	Jan, Marije
Opheldering over restbudget vragen	Marije, Tzvetan

**EERSTVOLGENDE VERGADERING STRATEGIC COMMITTEE**

- **9 oktober 2014, 14.00-16.00 uur, locatie: nog nader te bepalen (GOVI, Amsterdam of Karel V Utrecht).**