



Werkgroep Architectuur

NOTULEN

9 OKTOBER 2014

14:00 – 16:30 UUR

CATHARIJNESINGEL 39, 3511 GC UTRECHT

AANWEZIGEN	Gé van Toorenburg (Ministerie van I&M, voorzitter BISON), Tzvetan Stantchev (BISON, secretaris), Jan Tijmensen (BISON), Joost Boor (Transmis), Stefan de Konink (OpenGeo), Jens Jongenelen (Connexion), Thomas Walta (GOVI), Mark ten Brummelhuis (Keypoint), Guido Swinkels (Syntus), Ron Braxhoofen (RET), Roelof Oppenhuis (Intraffic), Peter van Brakel (9292ov), Harrie van den Broek (Veolia), Ale-Jan Algra (Connexion).
AFWEZIGEN	Johan Booy (Arriva), Marit Stoel (9292), Marjolein Minne (GVB), Michael Knufman (GVB Amsterdam), Niels Ligthart (GVB Amsterdam), Maarten Schoonwater (CGI).
KOPIE	
BIJLAGE(N)	Kv1-8.1.2.0 Kv6-8.1.2.0 Kv15-8.1.1.0 Kv17-8.1.1.0 BISON Enumeraties en Tabellen, v8.1.0.4, concept(a) BISON Request for Change KV1 vervoersvorm 20140703 Notulen WG-Architectuur concept 20141007 Voorstel alle ritten in planning (memo) 20141001 Voorstel voor het aanpassen van tijdsduur voor berichten op beginhalte (memo)

1. Welkom en mededelingen

Gé van Toorenburg opent de vergadering om 14.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Roelof Oppenhuis (Intraffic) neemt deel aan de vergadering als toehoorder. Johan Booy heeft zich afgemeld, maar heeft per e-mail feedback geleverd. Naast KV1 wordt KV6, 15 en 17 besproken. De nagezonden memo's van Joost Boor worden ook besproken.

2. Notulen en actiepunten (bijlage)

Openstaande actiepunten zijn overgenomen in actielijst op pagina 4. Vervolgacties op actiepunten zijn hieronder beschreven.

- Actiepunt (03-07-214) Reisinformatiemodel: Ge: vanmiddag heeft een werksessie plaatsgevonden over het NDOV Reisinformatiemodel. Tzvetan Stantchev werkt het schema verder uit. De volgende Architectuurvergadering wordt dit onderwerp geagendeerd.
- Actiepunt (03-07-2014) Connexion zoekt naar een oplossing voor 'Blokken (opeenvolgende ritten van een voertuig in de planning). Voor Connexions is dit geen 'issue' meer. Joost werkt een voorstel uit, de volgende vergadering wordt die besproken.
- Actiepunt (03-07-2014) 78.5 Uniforme definitie van tijd. Heeft onder andere te maken met overgang van zomer naar wintertijd. Wordt opgenomen in de voorraadagenda.
- Actiepunt (03-07-2014) Impact nieuwe NeTEx-variant in beeld brengen. Stefan de Konink deelt de uitkomsten met de werkgroep Architectuur.
- Tekstuele aanpassingen in notulen 20140703 verwerken versturen aan werkgroep.

3. KV17 SKIP verwerkt in nieuwe versie KV17 (bijlage)

Jan Tijmensen: functionaliteit toegevoegd om op een rit bij tussenliggende haltepassages te kunnen laten vervallen. Voorheen kon dit alleen aan het begin en eind van een rit. Ale-Jan: er wordt nu gesuggereerd dat er een change pass times moet staan. De ononderbroken lijn afgebeelde lijn dient een stippellijn zijn, het dient dus optioneel te zijn. Jan past dit aan.

Stefan: er staat niet beschreven wanneer het handig is om het bericht te sturen. In KV17 kan tijdens de rit een bericht verstuurd worden. Hoe verhoudt dit zich ten opzichte van KV6? Peter van Brakel komt met een voorstel hoe onderscheid te maken tussen KV19SKIP en KV17SKIP. Jan maakt KV17 draft en deze wordt aan de CAB rondgestuurd. Indien er geen opmerkingen zijn die tot wijziging leiden wordt het een pre-release.

Thomas Walta: continu is er sprake van discussie over eigenlijk en oneigenlijk gebruik en interpretatieruimte in koppelvlakken. Verzoek om dit te agenderen. De volgende vergadering wordt dit onderwerp besproken en bereid Thomas enkele inhoudelijke voorbeelden voor.

Johan heeft via de e-mail kenbaar gemaakt dat de change conform eerder besproken is. *Input Johan: Tegelijkertijd geeft hij aan dat er steeds beter en vaker gecommuniceerd gaat worden of en waar iets vervallen is. Bij veel DRIS displays gaat het dan volautomatisch van het bord, maar kan het niet meer hersteld worden en terugkomen op de displays. Maar zo'n ingreep bij een verkeersleiding kan ook wel eens fout gaan. Het blijft mensenwerk. Of er wordt alsnog iets vervangends geregeld. Johan stelt voor dat de displyeigenaren dit probleem gaan inventariseren en daar waar dit speelt ook gaan oplossen. Johan stelt voor om in het CAB daar dus voor dit soort changes een relatie (voorwaarde?) aan te verbinden dat als Arriva gaan investeren om de kwaliteit te verbeteren, Arriva dit ook van de displyeigenaren kan verwachten.*

Verder zijn er geen opmerkingen ten aanzien van KV17.

4. RFC KV1 Vervoersvorm (bijlage)

Peter van Brakel geeft een toelichting op de ingediende RFC. Het voorstel heeft betrekking op het kunnen communiceren van de vervoersvorm en contactinformatie. Voor reisinformatie is het belangrijk te weten met welke vervoersvorm een rit wordt uitgevoerd. Zo kan een rit bv. een belbus zijn waarvoor eerst gebeld moet worden voordat deze rijdt. Een toelichting over de rit (o.a. hoe de reiziger zich kan aanmelden voor een belbusrit) kan op dit moment niet in KV1 worden vastgelegd.

Harrie van den Broek geeft aan niet te veel willen veranderen aan KV1. Ale-Jan: er zijn productformules, dat is eenvoudiger dan op ritniveau beschrijven. Joost: indien dit een informatiebehoefte is, dan zou je je moeten afvragen hoe je dit kan oplossen zodat de impact beperkt is en in lijn is met NeTEx. Harrie: aanpassingen in KV1 willen wij niet doen vanwege baseline. Joost stelt voor dat de oplossingsrichting volledig compatible dient te zijn met NeTEx. Harrie benadrukt zijn standpunt ten aanzien van aanpassingen in KV1 richting NeTEx. Zijn standpunt hangt samen met de implementatiekosten die gemoeid zijn met de wijzigingen. Ge: als het puur een implementatie-issuë is dan behoort deze discussie in een ander gesprek plaats te vinden. Het is juist de bedoeling om met een voorstel voor een inhoudelijke oplossing te komen. Deze discussie is niet in lijn met het inhoudelijk voorstel dat is ingebracht. Joost stelt voor dat binnen de Strategic Committee besproken moet worden op welke manier omgegaan moet worden met KV1 aanpassingen. Zelfs aanpassingen die in lijn zijn met NeTEx. Ge is het hiermee eens en neemt dit mee voor de eerstvolgende Strategic Committee vergadering van 24 oktober 2014. Er is geen overeenstemming over de ingebrachte RFC en deze wordt dus niet aan de CAB/SC aangeboden. Thomas: NeTEx is er nog niet, het financiële argument is valide. Maar om geen wijzigingen in KV1 toe te staan omdat NeTEx er nog niet is vindt Thomas niet valide. Daarnaast wordt in de Strategic Committee de afspraak die is gemaakt: verplichte implementatie binnen 1 jaar, ingebracht om te bediscussiëren.

Peter past de RFC aan. Joost: naast transport mode is subtransportmode bij NeTEx mogelijk. Bij NeTEx is er aanvullende informatie op rit en lijn niveau mogelijk. Joost stelt voor om ontbrekende functionaliteiten in lijn met NeTEx te ontwikkelen zodat daar op voorgesorteerd wordt. Dat kan al door rekening te houden met de definities en begrippen. Daarnaast dient een wijzigingsvoorstel zo min mogelijk mutaties op het huidige systeem met zich mee te brengen. Indien mogelijk helpt Joost Peter van Brakel met het aanpassen van de RFC.

5. KV1 (bijlage)

Jan geeft een toelichting op de wijzigingen. Joost verzoekt Jan om de volgende keer een word-document aan te leveren zodat er opmerkingen in aangebracht kunnen worden.

- ICON: grafisch duiding bij een LINE of een DEST. Lijnkleur, figuur en RGB-waarde wordt toegevoegd. Actie Jan.
- 2.6.10 Dataset levering en bestandsnamen. Joost: set wordt als zipfile aangeleverd en verwacht in de naam de geldigheid van de set. Zipfile-naam dient als volgt opgebouwd te zijn: Dataownercode, unitcode, ingangsdatum. Actie Jan. De Ron verneemt graag van Stefan indien er conflicterende issues zijn met betrekking tot aangeleverde bestanden.
- Joost: tabel 7 Line: DestNameFull verwijderen. Main en Detail aanhouden. Actie Jan.
- Stefan: tabel 15 Point on Link, IconURI veranderen van 255 naar 1024. PNG-extensie als voorwaarde voor afbeeldingen.
- In de ERD staat PlannedMonitored niet in. Toevoegen, actie Jan.

Ale-Jan: in de werkgroep Haltstandaard wordt ook gewerkt aan KV1. Wanneer gaat integratie van die wijzigingen plaatsvinden? Daarnaast is een aandachtspunt dat versie KV Halte dezelfde versienummer heeft als die van KV1 Dienstregeling. Een ander versienummer voor KV Halte is verstandig. Daarnaast is KV Halte nog nooit in de werkgroep Architectuur besproken.

KV1 is aangehouden, Jan komt met een nieuw voorstel op basis van de input van de werkgroep.

6. KV6 (bijlage)

- Joost: coördinaten RD-X en RD-Y niet waarde -1 maar veranderen in optioneel. Zoals 2 vergaderingen terug is afgesproken.
- Inclusief aanpassingen op wat de range van de coördinaten moet zijn. KV6 is niet aangenomen.

Voorgestelde wijzigingen worden door Jan uitgezocht en een nieuw voorstel volgt.

7. KV15 (bijlage)

- Stefan: controle of het webadres ook een domein bevat. Controle op <http://> of <https://>.
 - XSD bij STOPMESSAGE. Ale-Jan stelt voor om het daarover buiten de werkgroep te hebben.
- Jan past de voorgestelde wijzigingen aan en KV15.

8. Memo: Voorstel voor het aanpassen van tijdsduur voor berichten op beginhalte (bijlage)

Joost geeft een toelichting op de memo. De business rules bij KV-6 bieden geen garantie dat er bij beginhaltes tijdig bekend is of een rit gevolgd gaat worden. Hoe dient men om te gaan als een aankomende rit van een bus vertraging heeft, maar niet zoveel zodat je een aansluiting mist? In KV6 wordt niet omschreven dat een bericht verstuurd wordt. Ale-Jan: Johan heeft input hierover geleverd, namelijk: 97% van de bussen worden gevolgd. Vervoerders weten dat de bus gevolgd wordt, dus wordt Unknown niet gecommuniceerd. De eerste halte van de rit wordt op dezelfde manier behandeld als de laatste rit. Ale-Jan: Joost richt zich op de uitzondering. Joost: niet alle ritten worden gevolgd. Ritten met belbussen wordt als voorbeeld aangedragen. Ge stelt voor dat Joost met vervoerders om tafel te gaat om zijn voorstel gezamenlijk aan te passen en tegelijkertijd draagvlak te creëren.

9. Memo: Voorstel alle ritten in planning (bijlage)

Joost geeft een toelichting op de 2^e memo die hij heeft ingebracht. Versterkingsritten worden op dit moment niet correct op de displays gecommuniceerd. In de Europese standards (NeTeX, Transmodel, VDV etc.) worden Vehicle Journeys vastgelegd i.p.v. Public Journeys. Joost stelt voor om in KV1 de tabel Vehicle Journeys toe te voegen in plaats van Public Journeys. Momenteel worden in KV1 alleen de Publieksritten vastgelegd. Extra ritten (versterking, verdichting) en materieel ritten kunnen niet worden vastgelegd. Met de huidige Bison koppelvlakken en business rules is het niet mogelijk voor extra (niet gepubliceerde) ritten de juiste bestemmingen te tonen indien de extra rit een afwijkende bestemming heeft ten opzichte van de dienstregeling. Het doel van het voorstel is om goede reisinformatie te kunnen communiceren over versterkingsritten. Ale-Jan vraagt zich af in hoeveel gevallen dit geldt. Hij stelt voor dat er een werkgroep hiervoor komt die een afweging moet maken of de benodigde aanpassingen wel of niet aangebracht moeten worden.

Joost: de problematiek in deze en vorige memo is al eerder aan bod gekomen. In januari van dit jaar zelfs. Joost is destijds verzocht om met een inhoudelijk voorstel te komen. Het frustrereert Joost dat de voorstellen continu tegengehouden worden. Ge stelt voor dat in het vervolg de geschiedenis toegevoegd wordt zodat het voor iedereen duidelijk is wanneer inhoudelijke voorstellen eerder bediscussieerd zijn.

Thomas stelt voor dat een Roadmap opgesteld wordt waarin per KV opgenomen is welke wijzigingen voorgesteld worden. Voordat überhaupt een memo opgesteld wordt. Dan kan de Roadmap met de werkgroep architectuur besproken worden en dient iedereen zich aan dit kader te committeren. Joost: de afwezigheid van partijen dient geen belemmerende factor te zijn voor het accorderen van voorgestelde wijzigingen. Ge: Tzvetan en Ge maken een eerste opzet van de Roadmap.

10. Terugkoppeling KAR Expertsessie

Tzvetan: In de BISON Architectuur werkgroep van 19 juni 2014 is de actualiteit rond het onderwerp KAR besproken en gevraagd om de (on)mogelijkheden van het beveiligen van het KAR-protocol in beeld te brengen. Besloten was om één werksessie plaats te laten vinden onder leiding van Marcel Fick. Op 23 september 2014 zijn 5 experts op het gebied van KAR bijeengekomen om de problematiek omtrent KAR te bediscussiëren. Het risico is klein dat er misbruik plaatsvindt, maar indien er misbruik plaatsvindt wordt verwacht dat de impact op de verkeersveiligheid zeer groot is. De conclusie is: de KAR-Experts komen overeen dat de urgentie van de KAR-problematiek groot is. Er is een memo opgesteld waarin voorgesteld wordt om de KAR-problematiek op een effectieve manier aan te pakken. Voorgesteld wordt om een workitem op te richten en onderzoek te doen naar een technische oplossing. Daarnaast dient het onderzoek in de praktijk middels een pilot onderzocht te worden. Joost: uit de werksessie blijkt dat het primair een probleem van de overheden is. Ge: ziet het voorstel graag in de vorm van een voorstel van een workitem. Tzvetan neemt contact op met Marcel Fick voor de vervolgstappen.

11. NDOV Reisinformatiemodel

Eerder in deze vergadering besproken.

12. Koppelvlak 15

Vanuit Connexion was de vraag gekomen om KV15 te evalueren en eventuele verbeterpunten in beeld te brengen. Jens stelt voor om gezamenlijk met vervoerders een evaluatie plaats te laten vinden van KV15. Joost heeft al een eerste inventarisatie gemaakt. Ge: er wordt één werksessie voor KV15 georganiseerd. Geïnterviewd is wie daar aan wil deelnemen: Peter, Mark, Guido, Harrie, Stefan, Joost, Jens. Actie Tzvetan, inclusief een breder publiek uitnodigen.

13. Terugkoppeling werkgroep Haltestandaard

Joost: vandaag heeft een overleg plaatsgevonden over o.a. de XSD. Daaruit bleek dat er nog kleine wijzigingen in de XSD en het functioneel document plaats moeten vinden. Deze wijzigingen worden uitgevoerd en de nieuwste versie van de documenten worden naar de werkgroep haltestandaards verstuurd. Volgende week vindt er een laatste werkgroep Haltestandaard plaats. Verwacht wordt dat dan de haltestandaard dan akkoord geeft en de documenten naar de CAB en SC verstuurd kan worden ter goedkeuring. Er wordt nagegaan wat er mis is gegaan met de versienummering van KV1 Halte en KV1 Dienstregeling.

14. NeTeX

Jan: voor NeTeX part 4 zijn twee nieuwe workitems gedefinieerd. Namelijk duties and rosters en quality of service. Jan stelt voor om de Strategic Committee hiervan op de hoogte te stellen. Ale-Jan: het is onduidelijk hoe BISON omgaat met deze Europese ontwikkelingen. Ge brengt dit vraagstuk in bij de Strategic Committee op 24 oktober 2014. Joost: voor de Strategic Committee is het allereerst van belang om inzichtelijk te hebben wat de impact is, voordat zij hierover een besluit kunnen nemen.

15. BISON Enumeraties en Tabellen, v8.1.0.4, concept(a) (bijlage)
Akkoord.

16. W.V.T.K.
-

17. Volgende werkgroep vergadering & sluiting

De volgende werkgroep staat gepland op donderdag 15 januari 2015, van 13:00 – 15:30 uur. Locatie: Utrecht. Ge bedankt de aanwezigen voor hun tijd en inzet en sluit de vergadering om 16:30 uur.

	ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
09-10-2014	Reisinformatiemodel aanpassen op basis van input werkgroep 09-10-2014 en agenderen voor BISON WG Architectuur.	Tzvetan
	Voorstel uitwerken: zie actiepunt 03-07-2014 <i>Connexion zoekt oplossing voor 'Blokken (opeenvolgende ritten van een voertuig) in de planning.</i>	Joost
	Voorraadagenda bijhouden. Actiepunt (03-07-2014) 78.5 Uniforme definitie van tijd noteren.	Tzvetan
	Impact nieuwe NeTeX-variant delen met BISON werkgroep Architectuur.	Stefan
	Definitieve notulen werkgroep Architectuur 2014 07 03 rondsturen.	Tzvetan
	KV17 (skip) aanpassen op basis van input vergadering en aanbieden aan CAB.	Jan, Tzvetan
	Aanleveren van inhoudelijke voorbeelden van verschil in interpretatie bij koppelvlakken.	Thomas
	Issue inbrengen Strategic Committee: hoe omgaan met KV1 aanpassingen (richting NeTeX).	Gé
	Nieuw voorstel voor RFC KV1 Vervoersvorm, op basis van input van de werkgroep.	Peter (Joost o.v.b.)
	Nieuw voorstel voor KV1, op basis van input van de werkgroep.	Jan
	Nieuw voorstel KV6, op basis van input van de werkgroep.	Jan
	Aanpassingen KV15 aanbrengen.	Jan
	Memo: Voorstel voor het aanpassen van tijdsduur voor berichten op beginhalte. Gezamenlijk met vervoerders inhoudelijk aanpassen.	Joost
	Eerste opzet Roadmap van inhoudelijke wijzigingen per KV.	Tzvetan, Ge
	KAR-workitem uitwerken.	Tzvetan
	Werkessie KV15-evaluatie organiseren (verzoek Connexion).	Tzvetan
	Nagaan van dezelfde versienummering KV Halte en KV1.	Tzvetan
	Inbrengen in SC-vergadering van 24-10-2014: hoe omgaan met NeTeX-ontwikkelingen op EU-niveau.	Ge