



STRATEGIC COMMITTEE

NOTULEN

24 OKTOBER 2014

10:00 – 12:00 UUR

GOVI, PRINS HENDRIKKADE 25, AMSTERDAM

AANWEZIGEN	Chris de Vries (Provincies, voorzitter), Gé van Toorenburg (I&M), Jan Koers (Marktpartijen), Marc Diepenmaat (Vervoerders), Arthur ter Weeme (Infrabeheerders), Tim Boric (Reizigers), Gerrit Niezink (Stadsregio's), Marije de Vreeze (BISON/Connekt, secretaris), Tzvetan Stantchev (BISON/Connekt).
AFWEZIGEN	-
KOPIE	
BIJLAGE(N)	2014 10 24 Agenda en toelichting ad 3 2014 02 21 Notulen Strategic Committee.pdf ad 5 BISON Fysiek haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.2.0.0 draft h.pdf ad 5 BISON TMI8 Dienstregeling kv1, v8.1.2.0, draft.pdf ad 5 Visio-BISON.kv1-TMI8.1.2.0-draft.pdf ad 5 BISON Enumeraties en Tabellen, v8.1.0.4.draft.pdf ad 5 export 2014 09 17.pdf ad 6 KV15-8.1.0.2 ad 6 KV17-8.1.1.0 ad 7 NeTEx TAPv1.0 ad 7 Advies aan Strategic Committee inzake Europese standaarden.pdf ad 7 Europese standaardisatie ontwikkelingen – NWIPv2.pdf ad 7 Voorbeeld nieuwe project NWIP CEN TC 278 PWI Proposal form TrmV6.pdf ad 7 Voorbeeld nieuwe project Voting Result_Voting_019-2014.pdf ad 7 New Work Item Proposal Transmodel Transport Reference Data Model.pdf ad 7 New Work Item Proposal NeTEx part 4 Duties and Rosters.pdf ad 7 New Work Item Proposal NeTEx part 4 Quality of Service.pdf ad 9 Financieel overzicht BISON 20141007

1. Opening door de Voorzitter

Chris opent de vergadering om 10:00 uur en heet alle aanwezigen welkom.

2. Mededelingen en ingekomen stukken

Tzvetan meldt dat de organisatie GOVI de komende periode met verschillende betrokkenen een drietal workitems in BISON-verband wil realiseren, namelijk:

1. Proefproject met SIRI VM;
2. Beveiliging van KAR communicatie;
3. Vrije tekst problematiek inclusief tekststrategie.

Deze drie onderwerpen zijn ter informatie medegedeeld en zullen bij BISON worden ingebracht en volgens de procedure worden voorgelegd aan de SC ter goedkeuring.

Chris, het financieel overzicht is niet voldoende inzichtelijk. Het bijgevoegde financieel overzicht, behorende bij agendapunt 9 'Financiële verantwoording', wordt niet besproken. Afsproken is om op kort termijn een aangepaste versie van het financiële overzicht aan de SC terug te koppelen. Tzvetan en Marije stemmen dit met Chris af en koppelen het aan de SC terug.

3. Verslag vorige vergadering, 23 februari 2014

a. Notulen.

Verzoek van Arthur om een wijziging aan te brengen in agendapunt 4 NDOV. Namelijk van: 'Van Arthur vraagt zich af of het niet verder nodig is om infrabeheerders aan te laten sluiten op BISON'. Naar: NDOV i.p.v. BISON.

b. Actielijst.

De actiepunten zijn doorlopen, uitgevoerd, dan wel verder tijdens de vergadering besproken. De notulen worden aangepast, goedgekeurd en gezonden.

4. NDOV

- a. Gé geeft een update van de stand van zaken van het NDOV. Bij het NDOV komt de nadruk steeds meer bij operationele uitvoer te liggen. Kwaliteitsbeheer en de Centrale Haltedatabase zijn twee kerntaken. De projectgroep die is vervangen door een coördinatiegroep kent drie vertegenwoordigers. Namelijk, Ge van Toorenborg vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Paul Vonk namens de stadsregio's en Fred Witteveen namens de provincies. Daarnaast is er een opdrachtgeversoverleg waar Chris de Vries (provincie Noord-Holland) en Rene Meijer (SKVV/stadsregio's) aan deelnemen. Voor de Haltestandaard geldt dat per 1 december 2014 alle fysieke haltegegevens beschikbaar moeten zijn ten behoeve van de ontwikkeling van bijvoorbeeld reisplanners. Chris: hoe ziet de governance daarvan uit? Chris pleit voor een voorstel waarin de gelaagdheid van actoren inzichtelijk is. Marc: er is een voorstel, maar die moet nog geformaliseerd worden.

Jan refereert naar de notulen van 21-02-2014 en vraagt of beheer mogelijk gekoppeld wordt met het NDW. Vanuit GOVI wordt er een verkenning gedaan of beheer gekoppeld zou kunnen worden aan het CROW, KPVV, dan wel NDW. De verkenning is gericht op het haalbaarheid. In het NDOV-opdrachtgeversoverleg wordt de haalbaarheid besproken, er is hier nog geen besluit over genomen.

Tim: wanneer gaat de reiziger hier iets van merken? Waarom heeft 9292ov nog geen actuele reistijdenplanner, terwijl de NS dat al wel heeft? Marc: de dynamische reisplanner van 9292ov is in ontwikkeling, maar 9292ov wil deze eerst verder ontwikkelen voordat zij deze breed ter beschikking stelt, zodat de reiziger geen foute reisadviezen krijgt. Chris: het zou fijn zijn als de coördinatiegroep inzichtelijk kan maken welke initiatieven er op dit gebied zijn.

- b. Voortgang implementatie BISON standaarden voor tarieven
Gé geeft een update over de stand van zaken: Connexxion is de eerste die via de PPT-standaard aan het NDOV-loket levert. Marc meldt dat op 23-10-2014 de gezamenlijke ProData vervoerders een aanlevering hebben gedaan. Gé meldt dat OpenGEO enkele vervoerders ondersteunt bij de implementatie van de huidige standaard. Het ligt in de lijn der verwachting dat vervoerders aan het eind van het jaar via PPT data gaan aanleveren.

5. Bespreking werk items

- a. Terugkoppeling CAB vergadering
Marc geeft een terugkoppeling van de CAB bijeenkomst van 18-09-2014. Loketvragen en inhoudelijke wijzigingsvoorstellen voor Kv15 en Kv17 SKIP zijn besproken. Na inhoudelijke wijzigingen door de architectuurwerkgroep is de CAB akkoord. Kv Halte is vastgesteld door de CAB en is besloten door te zetten naar de SC van 24-10-2014. Kv1 Dienstregeling is door de CAB aangehouden met het verzoek de inhoudelijke discussie in de architectuurwerkgroep te voeren.
- b. Delta's
Marc geeft een terugkoppeling over de voortgang in Delta's. De ontwikkeling heeft een tijdje stilgezet. Marc heeft via Jan Tijmensens (BISON) met Nicholas Knowels (UK) contact gehad. Sinds twee weken is er een gepubliceerde NeTeX standaard. Stefan de Konink heeft de standaard reeds gecontroleerd. Delta's heeft betrekking op omleidingen en stremmingen en is ter vervanging van Kv1 Dienstregeling. In een proefpilot wordt NeTeX-baseline gevalideerd. Marc verwacht NeTeX-baseline in de CAB van begin 2015 in te kunnen dienen. Delta's verwacht hij in de CAB van het najaar 2015 te kunnen inbrengen.

Chris: de hoeveelheid stukken voor deze vergadering is groot. Goed om een keer aanvullende inhoudelijke stukken mee te krijgen. Maar voor een volgende vergadering is het verstandig om onderscheid aan te brengen in stukken voor de vergadering en aanvullende stukken.

- c. Haltestandaard
 - I. Fysieke Haltestandaard
Ten behoeve van het NDOV wordt er gewerkt aan de implementatie van een Centraal Halte Bestand. In dit Centrale Haltebestand worden de (fysieke) haltegegevens uit alle regio's verzameld en via de NDOV loketten beschikbaar gesteld. Vanuit het platform BISON en onder leiding van Gertjan Kamerik hebben enkele vergaderingen van de werkgroep Haltedata plaatsgevonden met als doel om tot een aangepaste BISON haltestandaard te komen, inclusief de uitbreiding van Kv1 met verwijzing naar uniek halte nummer. De Fysieke haltestandaard is in de CAB van 18-09-2014 goedgekeurd en ligt ter besluitvorming voor aan de SC. De SC keurt de Fysieke haltestandaard goed. BISON zal de CAB hierover informeren en deze standaard publiceren op de website.

II. Kv1 Wijzigingen met Haltedata

Dit document is in de BISON CAB van 18-09-2014 aangehouden. De voorgestelde wijziging heeft namelijk impact op vervoerders. Ge meldt dat er een brief naar alle vervoerders is verstuurd met het verzoek deze impact te kwantificeren. Marc benadrukt dat de CAB het wijzigingsvoorstel heeft aangehouden. Tegelijkertijd is aan vervoerders gevraagd een eigen financiële bijdrage te doen, daar is nog geen uitsluitsel over. Daarnaast spelen de NeTeX ontwikkelingen in dit verband ook een rol. Kv1 Wijzigingen met Haltedata wordt aangehouden in afwachting tot een helder voorstel vanuit de vervoerders. Via de NDOV-coördinatiegroep komt hier een terugkoppeling over aan BISON.

III. Vervolg, procesmatig
Komt te vervallen.

6. Architectuurwerkgroep

Ge geeft een terugkoppeling van de stand van zaken in de architectuurbijeenkomsten. Er is vrijwel altijd een goed opkomst en de aanwezigen zijn kritisch op inhoudelijke stukken die besproken worden. Door de grote betrokkenheid en verschillen van inzichten verlopen processen vaak moeizaam. Sommige wijzigingsvoorstellen zouden zich volgens vervoerders op de uitzondering richten, hierdoor zijn ze minder bereid akkoord te gaan met deze wijzigingsvoorstelling. De afspraak met vervoerders om geaccepteerde voorstellen tot wijziging binnen 1 jaar te implementeren blijft staan. Alleen komt deze afspraak steeds vaker terug als issue. Vervoerders maken de afweging tussen kleine mutaties ten opzicht van een grote NeTeX-overgang. Volgens Ge zou een oplossing kunnen zijn dat de BISON architectuurwerkgroep zich hoofdzakelijk bezighoudt met inhoudelijke vraagstukken en de BISON Strategic Committee met financiële zaken. Chris stelt voor om dit onderwerp te agenderen voor de eerstvolgende SC-vergadering. SC is akkoord. Tim: men zou zich moeten richten op de grootste tekortkomingen in reisinformatie en structurele kwaliteitsverschillen. Marije: deze discussie willen wij BISON-breed onder de aandacht brengen. De vraag die dan voorgelegd wordt is, willen wij effort steken in de laatste 1 a 2 procenten ter verbetering of op nieuwe (grotere) initiatieven. De SC stemt in om dit BISON-breed te agenderen en hiervoor een bijeenkomst te agenderen, dit wordt gekoppeld.

II. Kv15

Meerdere voorgestelde wijzigingen op Kv 15 Haltegerelateerde mededelingen en vrije teksten. De SC keurt het wijzigingsvoorstel goed. BISON zal de CAB hierover informeren en deze standaard publiceren op de website.

III. Kv17 (SKIP)

Marc geeft een toelichting: het is niet mogelijk om haltepassages halverwege een rit te laten vervallen, hiervoor ontbreekt koppelvlak functionaliteit. Hierdoor kunnen reizigers onjuist worden geïnformeerd. Kv17Skip: met een Kv17Shorten bericht kunnen haltepassages aan het begin en einde van een rit vervallen. De SC keurt het wijzigingsvoorstel goed. BISON zal de CAB hierover informeren en deze standaard publiceren op de website.

7. Europese standaardisatie

I. NeTeX Europa

Jan meldt dat hij onderstaande actiepunten naar aanleiding van de SC-vergadering op 21 februari 2014 niet heeft kunnen uitvoeren vanwege enerzijds tijd en anderzijds inhoudelijke focus.

- *Volgende CAB inbrengen: onderzoek naar Delta's binnen GTFS en verkenning van SIRI en/of IFOPT;*
- *Opstellen work item: Delta's binnen GTFS en verkenning van SIRI en/of IFOPT.*

Jan heeft dit met Tzvetan en Marc gecommuniceerd. De noodzaak om deze actiepunten op te pakken is niet groot vanwege de prioriteit die de komende tijd op de Europese NeTeX komt te liggen. Ten aanzien van actiepunten:

- *Ontwikkeling van lobbyplan, in het kader van EU-standaardisatie;*

meldt Jan het volgende. De NeTeX standaard laat interpretatieruimte over en dit leidt tot potentiële dialecten van de standaard. Dat is niet wenselijk, want het streven is 1 Europese NeTeX standaard. Het lobbyplan is gericht op enerzijds de technische implementatie van de NeTeX standaard. Daarvoor is contact gelegd met Fabrizio Arneodo. Jan refereert naar zijn e-mail die hij aan de SC heeft verstuurd op 21-10-2014. Het onderwerp van de e-mail betreft: *Lobbyplan Europese Standaarden (BISON SC 24-10-2014)*. De doelstelling van het lobbyplan is: 1 Europese standaard en interpretatie voor dataverkeer in het openbaar vervoer. Jan vraagt hoe te komen tot daadwerkelijk gebruik van een gemeenschappelijke NeTeX-basisset voor grensoverschrijdend openbaar vervoer met bijbehorend dataverkeer. Volgens Jan is het van belang om vanuit BISON is een actievere rol aan te nemen. Een concreet voorstel is om een proof of concept met bijvoorbeeld Duitsland uit te voeren. Kunnen wij reisinformatie uitwisselen via NeTeX met Duitsland? Marc meldt dat Duitsland, Frankrijk en Nederland daarvoor pilots aan het opzetten zijn. Chris: hoe is dit vanuit BISON georganiseerd? Jan stelt de volgende stappen voor:

- *Positieve stem uit te brengen ten aanzien van CEN/TC278/WG3 (werkgroep 3)¹ NWIP Transport Reference Data Model (Update);*
- *Het opstellen van een workitem voor NWIP Transport Reference Data Model (Update);*
- *Een actieve bijdrage vanuit BISON aan het opstellen van het hiervoor genoemde workitem;*
- *In het workitem wordt de noodzaak voor de convergentie naar 1 standaard expliciet benadrukt;*

¹ CEN/TC278/WG3 (werkgroep 3) zoals NeTeX-werkgroep voluit heet, hierbij de volgende toelichting. CEN staat voor Comité Européen de Normalisation. Binnen de CEN heb je Technical Committees. De TC278 is die voor Intelligent Transport Systems (ITS). Deze bestaat weer uit 16 Working Groups waarvan WG3 die is voor Public Transport. WG3 werpt zich aldus op Network and Timetable Exchange (NeTeX) standaarden. WG3 werkt met Work Items en New Work Item Proposals (NWIP), (tekst uit e-mail Jan Koers 21-10-2014 aan BISON SC).

- In het workitem wordt een proof of concept opgenomen;
- BISON krijgt een actievere rol in de Europese NeTEx-werkgroep(en).

Nederland heeft 'onthouding' gestemd ten aanzien van NWIP Transport Reference Data Model. De SC besluit dat Nederland positief te stemmen. Jan vraagt wie mankracht hiervoor kan leveren. Chris: in het workitem dient dit meegenomen te worden. Besloten wordt om vanuit de reguliere activiteiten dit workitem op te stellen. De voorwaarde wordt gesteld: de terugkoppeling vanuit Europa aan BISON SC dient goed geregeld te zijn. Deze voorwaarde dient in het workitem opgenomen te zijn. Chris: daarnaast dient in het workitem expliciet genoemd te worden op welke wijze samenwerking met omliggende landen (Duitsland, Frankrijk, België) relevant en mogelijk is.

Jan refereert naar het advies van de werkgroep Europese Standaardisatie (10-02-2014). Stefan Hulman (92920v) vond dat allereerst de behoefte van de reiziger in beeld gebracht zou moeten worden. Voordat het onderzoek naar Europese standaardisering plaats zou vinden. Dat viel destijds buiten de scope van de werkgroep. Jan heeft met Stefan hiervan gesproken. Stefan is bereid om als trekker te fungeren van een platform dat de "toekomstige behoefte van de reiziger" in kaart brengt. Daarbij rekent hij wel op de steun van BISON; in welke vorm is nog niet duidelijk. Jan refereert naar de e-mail die hij naar de SC op 22-10-2014 heeft verstuurd. Onderwerp van de e-mail betreft: 'De behoefte van de reiziger (BISON SC 24-10-2014)'. Stefan is van mening dat er een platform moet zijn waarin alle relevante vertegenwoordigers aan deelnemen.

Jan vraagt aan de SC om steun te geven aan dit initiatief van Stefan Hulman:

1. Moreel;
2. Bij de bemensing van het platform, daar waar nodig (kandidaten bereid vinden);
3. Overig: op speciaal verzoek, geconcretiseerd, goedgekeurd door SC.

Tim: waarom zijn de reizigers niet meegenomen in het voorstel? Het gaat immers om het in kaart brengen van de behoefte van hen. Jan heeft zich deze vraag ook afgesteld. Stefan gaf aan dat de reizigers indirect via de service providers vertegenwoordigd zouden zijn. Tim is het hier mee oneens. Daarnaast dient het vertrekpunt te liggen bij de huidige en beoogde (toekomstige) behoefte van de reiziger. Gerrit: in Beter Benutten komt het component gedragsbeïnvloeding vaak terug, is het een idee om daar naar eventuele koppelingen te kijken?

Chris: het is nog niet volledig helder waar dit concreet toe gaat leiden. De scope is niet volledig duidelijk. De SC is het niet eens met de vertegenwoordiging van de reiziger via service providers. Het SC besluit morele steun te geven aan het initiatief van Stefan Hulman. Daarnaast zullen IPO en SKVV afstemmen over de ondersteuning van het platform in de vorm van bemensing van het platform. Chris en Gerrit stemmen hierover af. Het SC koppelt enkele voorwaarden aan de steun (moreel en bemensing) voor het initiatief van Stefan. Namelijk, de ov-reiziger dient direct vertegenwoordigd te zijn en niet via service providers. En de organisatie OpenGEO dient betrokken te worden. Indien financiering nodig is, dan verzoekt de SC om een concreet voorstel in te dienen.

Ge refereert naar een passage uit de e-mail van Jan Koers, namelijk:

"De opdrachtgevers zijn dominant. Zij kunnen d.m.v. regelgeving veel beïnvloeden en in concessies veel voorschrijven. Deze dominantie heeft er helaas nog niet toe geleid dat de NS aan dezelfde afspraken gehouden worden als bus, tram en metro". Het is voor Ge niet duidelijk wat hier precies mee bedoeld wordt. Het beheer van de NS-standaarden zou ook BISON moeten vallen. Chris: bij de oprichting van BISON was het uitgangspunt om het beheer van standaarden van NS in BISON op te nemen. Als symbool zou het goed als alle standaarden in het OV op dezelfde plek beheerd worden. Chris zal bij de opdrachtgevers en vervoerders verkennen of de NS standaarden onder het beheer van BISON zouden moeten vallen.

8. Korte Afstands Radio, KAR-standaard (toekomstig workitem)

Tzvetan bespreekt de actualiteiten omtrent de KAR-problematiek en koppelt de uitkomsten terug van de KAR-Expertsessie die op 23 september 2014 plaats heeft gevonden.

De organisatie BISON, en verschillende overheden hebben in het verleden verschillende verzoeken gehad om de Korte Afstands Radio (KAR) protocol openbaar te maken. KAR is een draadloos systeem om prioriteit te kunnen verlenen in verkeersregelingen. Het wordt in veel verkeersregelingen toegepast voor lijnbussen, maar ook hulpdiensten kunnen gebruikmaken van deze techniek om prioriteitsverlening te krijgen. De KAR-standaard voorziet op dit moment niet in een veiligheidsencryptie en het openbaar maken daarvan kan ertoe leiden dat verkeerslichten door onbevoegden (op afstand) beïnvloed worden. Met grote gevolgen voor de nationale verkeersveiligheid. 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. Op 23 september 2014 zijn 5 experts op het gebied van KAR bijeengekomen om de problematiek omtrent KAR te bespreken. De KAR-experts zijn tot de volgende conclusie gekomen:

1. Het Kar protocol is eenvoudig te hacken. Bij de ontwikkeling van het protocol werd beveiliging niet als issue gezien.

2. De kans dat dit op korte termijn tot problemen zal leiden is klein maar als het gebeurt is de impact enorm. Verwacht wordt dat de impact voor openbaar vervoer, maar ook voor nood- en hulpdiensten, groot zal zijn.
3. Het is belangrijk om een beveiligd alternatief voor het huidige Kar protocol te ontwikkelen voordat het probleem zich buiten daadwerkelijk manifesteert. Alleen dan kun je een soepele overgang inregelen. Het idee is om tijdelijk met een dubbel systeem te werken en het oude Kar protocol te laten uitsterven.
4. Naarmate meer verkeersregelinstallaties voorzien zijn van het beveiligde alternatief wordt de kans op een "hack" steeds kleiner.
5. De KAR-experts vinden het logisch om de beveiliging van KAR in BISON-verband op te pakken daar het beheer van het huidige protocol ook bij BISON ligt.

Tzvetan vraagt aan de SC, is dit een BISON workitem? Ge vraagt zich af wie de probleemeigenaren zijn, volgens hem is dat niet BISON. Arthur meldt dat de scope van dit probleem breder is dan openbaar vervoer. De problematiek heeft een directe relatie met (verkeers)veiligheid. Jan: is er internationaal gekeken naar hoe andere landen dit probleem oplossen? Tzvetan: in de werkgroepen is dit aan de orde gekomen, wordt zeer waarschijnlijk in het voorgestelde workitem meegenomen. Chris geeft aan in de rol van wegbeheerder geconfronteerd te zijn met een WOB-verzoek over KAR. Chris stelt voor een workitem te ontwikkelen. Het plan van aanpak dient daarin nadrukkelijk naar voren te komen en de belanghebbende wegbeheerder dient bij het onderzoek betrokken te worden. Chris ziet geen ander verband dan BISON waarin je dit onderzoek kan doen. Het SC wil niet accepteren dat er een dergelijk kwetsbaarheid in een standaard bestaat. Dat zou als vertrekpunt voor het workitem kunnen dienen. Het SC besluit om een BISON KAR workitem te ontwikkelen. Chris wordt vanuit de SC de trekker van het workitem. Chris neemt contact op met Thomas Walta voor input over het op te stellen workitem. Dit zal in eerste kwartaal van 2015 worden opgepakt. Het workitem wordt in het eerstvolgende BISON SC overleg van 24 april 2015 besproken. Jan vraagt of er niet een overleg is tussen vervoerders en wegbeheerders waar dit onderwerp ingebracht kan worden. Chris: indien relevant is overleg over dit onderwerp in ander gremia mogelijk, maar stelt voor vanuit BISON te beginnen.

9. Financiële verantwoording

Het bijgevoegde financiële overzicht is niet duidelijk genoeg. Het SC stemt in met een review van het overzicht en het opnieuw aanbieden aan de SC-leden. Tzvetan en Marije pakken dit op.

10. Volgende vergadering

De volgende SC vergadering is op vrijdag 24 april 2015 van 10:00-12:00 uur in Utrecht.

11. Rondvraag en sluiting

Gerrit meldt dat er een eind komt aan de stadsregio's in de huidige vorm. De verkeer- en vervoertaak van de stadsregio's gaat naar twee vervoerregio's: Amsterdam-Almere en Rotterdam-Den Haag. Dat heeft gevolgen voor de bemensing in BISON. Vanwege deze ontwikkelingen neemt Gerrit in het vervolg geen zitting meer in de BISON SC. Marije meldt dat voor financiering vanuit SKVV voor BISON tot en met 2016 afspraken zijn gemaakt. Chris neemt met René Meijer van SKVV contact op om te bepalen hoe de vertegenwoordiging vanuit SKVV in BISON eruit komt te zien en welke gevolgen dat heeft voor de financiering.

Het voornemen is om het afscheid van Gerrit na afloop van de eerstvolgende SC-vergadering gezamenlijk te vieren met een drankje. Dit is afhankelijk van de beschikbaarheid van Gerrit.

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

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Aanpassen van financiële verantwoording BISON en opnieuw aanbieden aan SC.	Tzvetan, Marije.
Notulen BISON SC van 21 februari 2014 aanpassen en rondsturen.	Tzvetan.
Publicatie van goedgekeurde standaarden Kv15, Kv17 en Fysieke Haltestandaard op BISON website. Terugkoppeling aan BISON CAB.	Tzvetan.
Positief stemmen ten aanzien van NWIP Transport Reference Data Model en een Workitem opstellen.	Jan, Tzvetan.
Ondersteuning (mankracht) vanuit stadsregio's voor Stefan Hulman (9292ov) voor platform dat de "toekomstige behoefte van de reiziger".	Gerrit.
Opdrachtgevers en vervoerders benaderen over beheer NS-standaarden in BISON.	Chris.
Opdrachtverstrekking KAR-Workitem aan Thomas Walta.	Chris.
Contact met Rene Meijer (SKVV) over vertegenwoordiging en financiering BISON.	Chris.

EERSTVOLGENDE VERGADERING STRATEGIC COMMITTEE

- 24 april 2015, 10.00-12.00 uur, locatie: Utrecht.

