



CAB NOTULEN

19 SEPTEMBER 2015 10:00 – 13:00 UUR

MEETING PLAZA GODEBALDKWARTIER 20,
3511 DX UTRECHT

AANWEZIGEN	Ale-Jan Algra (incidenteel voorzitter, CAB/Connexion), Henk Schuurman (HTM), Ron Braxhoofden (RET), Dieter van Baarle (Ferranti Computer Systems), Stefan de Konink (OpenGeo), Thomas Walta (GOVI), Joost Boor (Transmis), Jan Koers (Intraffic), Tim Boric (ROVER), Harrie van de Broek (Veolia), Jens Jongenelen (Connexion), Michel Siebelink (ICTRANS), Guido Swinkels (Syntus), Marit Stoel (9292ov), Paul van Kempen (NS).
AFWEZIGEN	Marc Diepenmaat (BISON, voorzitter CAB), Gé van Toorenburg (Ministerie van I&M), Gerben Zwart (Pantea), Niels Ligthart (GVB).
KOPIE	Martijn van Aartijk (GVB)
BIJLAGE(N)	KV1 8.1.2.0 draft KV6 8.1.2.0 draft KV15 8.1.2.0 draft Work Item Siri BISON KAR Work Item_v1.1def Overzicht loketvragen en changes TMI8 Dienstregeling (kv 1), v8.1.3.0, passengerStopAssignment pre-release Visio-BISON.kv1-TMI8.1.3.0-PassengerStopAssignment pre-release

1. Opening en mededelingen

Ale-Jan is voorzitter, omdat Marc Diepenmaat ziek is.

Ale-Jan is plaatsvervangend voorzitter van de CAB. Ale-Jan opent de vergadering om 10:00 uur en heet allen van harte welkom. In het bijzonder worden Kasia Bouree en Christophe Duquesne hartelijk verwelkomt. Zij maken deel uit van de Europese NeTEx-werkgroep en verzorgen een presentatie over NeTEx.

Mededeling: het work item Analyse Reisinformatie in afwijkende OV-situaties (RAOV) wordt aan de agenda na agendapunt 10 'Work item SIRI' toegevoegd.

2. Presentatie NeTEx-Europa

Christophe Duquesne geeft een presentatie over NeTEx, Kasia Bouree ondersteund Christophe in het beantwoorden van vragen. De presentatie wordt rondgestuurd. Vragen vanuit de zaal:

- Christophe: vanaf een vroeg stadium bij de ontwikkeling van NeTEx werd direct geconstateerd dat je te maken hebt met vele nationale standaarden. In de praktijk blijkt dat bij de keuze om over te gaan naar NeTEx in het begin slechts enkele functionaliteiten gebruik worden. Het hoofddoel van NeTEx is: interoperabiliteit.
- Waar zit real time reisinformatie binnen NeTEx? Christophe: NeTEx is bedoeld voor time tabel information (dienstregeling) in plaats van real time. SIRI is bedoeld voor real time¹. De ambitie is er wel om op korte termijn een work item op te starten voor het toevoegen van real time aan NeTEx.
- Stefan: Vehicle journey model kan op verschillende manier geïnterpreteerd worden, waarom is er niet gekozen voor interpretatie op één manier? Christophe: de interpretatie is afhankelijk van de use case. Voordat je NeTEx gaat gebruiken dien je een profiel te definiëren.
- Christophe geeft aan de er internationaal uiteenlopende ov-gerelateerde bedrijven ondersteuning hebben gevraagd bij de overgang naar NeTEx. Daarom is op dit moment het voornemen om een *single point of contact* op te richten voor ondersteuning aan partijen.

¹ The Service Interface for Real Time Information (SIRI) specifies a European interface standard for exchanging information about the planned, current or projected performance of real-time public transport operations between different computer systems.

- Jan Koers: uit de presentatie blijkt dat er ruimte is voor interpretatie van NeTEx. Vanuit Nederland/BISON is sterk de voorkeur om 1 NeTEx standaard te hanteren voor grensoverschrijdende reisinformatie in het OV. Kasia: een voorbeeld vanuit Parijs, daar zijn met lokale partijen onderling afspraken gemaakt over NeTEx-profielen en de wijze waarop data uitgewisseld wordt. Er worden dan geen nieuwe functionaliteiten of andere wijzigingen aan de standaarden voorgesteld, dan wel aangebracht. Elke PTA (public transport authority) kan haar eigen NeTEx-profiel samenstellen en zo kan voor Europa 1 Europees profiel samengesteld worden.

3. NEN/CEN Europese standaardisatieprocessen

Maarten Peelen geeft een presentatie over normen, normalisatie en de NEN. Deze wordt rondgestuurd. Quote van Piet-Hein Daverveldt, Algemeen directeur NEN: *“Normalisatie stelt kaders en dwingt tot keuzes. Dat is geen belemmering voor innovatie, maar kanaliseert creativiteit tot zinvolle ontwikkelingen.”*. Maarten: een standaard is pas een standaard wanneer de markt die gaat gebruiken.

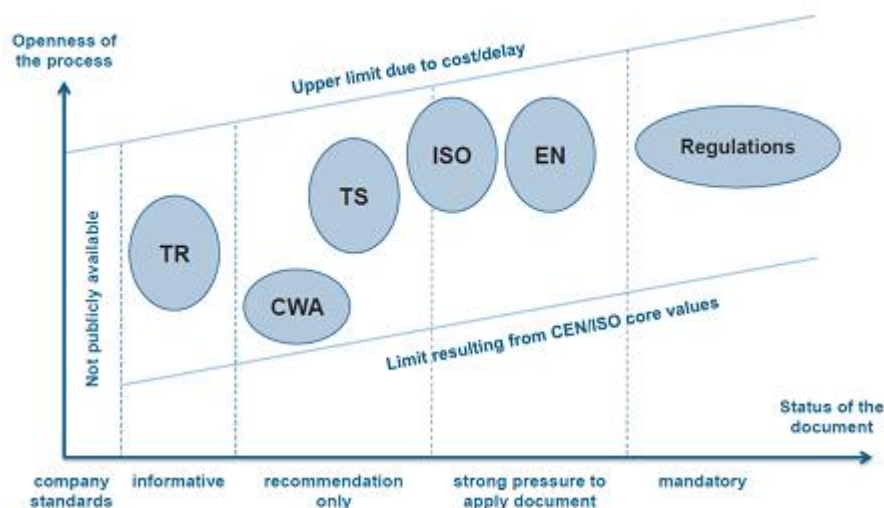
Vragen vanuit de zaal: Hoe verhouden de BISON-standaarden ten opzichte van de NEN en waar bevinden die zich op onderstaande grafiek?

Antwoord: een norm is:

1. vrijblijvend in gebruik
2. ontwikkeld door alle belanghebbenden
3. op basis van consensus
4. *goedgekeurd door een erkend normalisatie instantie*
5. bedoeld voor gemeenschappelijk gebruik

Bovenstaande punten zijn van toepassing op de BISON-standaarden, met uitzondering van punt 4. *‘goedgekeurd door een erkend normalisatie instantie’*. De BISON-standaarden bevinden zich tussen *‘strong pressure to apply documents’*.

DELIVERABLES AND THEIR STATUS



4. Europese standaardisatie

Jan Koers geeft een toelichting op Europese standaardisatie vanuit een SC-perspectief. Begin 2014 heeft er in BISON-verband een verkenning plaatsgevonden van Europese standaarden en gremia. In oktober 2014 heeft de SC ingestemd met het voorstel om in BISON-verband een actievere rol binnen EU-standaardisatie in te nemen. Om nader te concretiseren wordt een work item opgesteld. Voorgesteld wordt om die in de SC van 24-04-2015 te behandelen. Het work item omschrijft allereerst wat de rol van BISON in Europa moet zijn.

Verder wordt in het work item ingegaan op:

- Nut en noodzaak convergentie 1 EU-standaard/interpretatie;
- BISON-SC levert een actieve bijdrage aan NWIP Transport Reference Data Model (Update);
- Pilot voor grensoverschrijdend OV en reisinformatie (to find).

Een voorstel tot een pilot voor grensoverschrijdende reisinformatie wordt gedaan, de wijze waarop dit een invulling moet krijgen is nog niet duidelijk. Jan vraagt de CAB advies hierover.

Jens: een grensoverschrijdende pilot is een goed idee, Zeeland-Brugge zou een optie kunnen zijn.

Paul: een pilot met Duitsland is een goede optie, omdat ze daar met EVA-standaarden werken. Die worden landelijk toegepast en EuroEVA is een subset daarvan en die worden internationaal toegepast. Ook zouden bus en trein dan dichterbij elkaar kunnen komen.

Stefan: Maastricht-Aachen is een optie. KV6 communiceren naar buitenlandse partijen heeft weinig zin. Andersom kunnen Nederlandse integratoren buitenlandse berichten niet verwerken.

Guido: wat gaan wij als BISON doen in relatie tot NeTEx? Indien BISON naar NeTEx overgaat, hoe komen wij dan daar en hoe gaan wij een profiel bepalen? Guido vraagt naar het standpunt van de SC over de overgang naar NeTEx. Michel: benadrukt daarbij de nut en noodzaak om over te gaan naar Europese standaarden. Vooral bij aanbestedingen krijg je daar mee te maken. Guido voegt hier aan toe: wat is de lang termijn planning ten aanzien van NeTEx en algemener, voor EU-standaardisatie in BISON-verband. Overeengekomen wordt om de SC te vragen om:

1. Een strategie ten aanzien van EU-standaardisatie te formuleren;
2. De vraag te beantwoorden of de BISON-standaarden door een erkende normalisatie instantie goedgekeurd moeten worden.

Thomas: ten aanzien van dit work item kan het zinvol zijn om een definitiefase te formuleren. In deze fase omschrijf je wat je in de pilot van plan bent om te gaan doen, wanneer, met welke partijen en welke wijze.

Vervolg van de discussie over NeTEx: Joost: ten aanzien van de NeTEx-profielen, je zou moeten streven naar een Europees NeTEx-profiel. Guido: BISON lijkt mij de plek waar het NeTEx-profiel (de NeTEx-profielen) beheerd gaan worden.

Jan Koers: in de Europese standaardisatie verkenning van begin 2014 pleitte Stefan Hulman om de behoefte van de reiziger het vertrekpunt zou moeten zijn voor nieuwe standaarden. Destijds paste dat niet in de scope van de verkenning. Het voorstel is dat Stefan een memo ontwikkeld waarin de future passenger requirements voor grensoverschrijdende reisinformatie zijn opgenomen. Deze memo wordt aan de SC aangeboden en zal daar verder over oordelen.

Er is overeenstemming over het vervolgde stappenplan: ontwikkelen workitem, rondsturen aan CAB en de SC van 24-04-2015.

Henk: geen bezwaar tegen het work item, maar het is verstandiger om eerst uit te zoeken hoe BISON zich ten opzicht van de NEN verhoudt dan wel moet verhouden. Voordat met pilots begonnen wordt.

Overeengekomen wordt dat het work item NWIP Transport Reference Data Model (Update) aan de CAB verstuurd wordt.

5. SIRI

Thomas licht het work item toe.

- De dienst Metro en Tram (MET) van de gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de gehele metro infrastructuur in Amsterdam. Momenteel wordt een nieuw systeem voor de treinbeveiliging en treinbesturing gerealiseerd voor het bestaande metronet en voor de Noord Zuidlijn. Dit nieuwe besturingssysteem zal tevens de metro reisinformatie gaan genereren.
- Stadsregio Amsterdam heeft als voorwaarde voor het implementatie traject van het nieuwe besturingssysteem gesteld dat de levering van KV1/6 aan GOVI ononderbroken wordt voortgezet. In dat kader heeft op meerdere momenten afstemming plaatsgevonden met GOVI.
- Vanuit het metro besturingssysteem wordt SIRI VM (Vehicle Monitoring) geleverd, waarbij deze binnen het domein van MET in KV6 wordt vertaalt. KV1 komt niet van MET maar wordt geleverd door het GVB. Gedurende het traject is bij GOVI het beeld ontstaan dat het nuttig kan zijn om SIRI niet te laten converteren naar KV6, maar GOVI geschikt te maken voor de verwerking van SIRI VM.
- Het converteren van het ene formaat in het andere formaat is in technische zin onwenselijk: er ontstaat een extra schakel in de keten, er kunnen fouten optreden en in het geval van SIRI VM naar KV6 kan niet alle data worden omgezet en vindt dus verarming van data plaats.
- SIRI VM betreft een vastgestelde, goed gedocumenteerde en breed toegepaste Europese standaard. SIRI VM past derhalve in het streven naar de toepassing van Europese standaards wat ook als zodanig is benoemd in de verkenning van Bison.

Ron Braxhoofden (RET) geeft aan dat dit onderzoek niet nodig is, omdat 9292 een dergelijke conversie al doet voor de RET en HTM en het dus al bewezen is. Hij benadrukt dat indien de uitkomst van de pilot nee is, GOVI de SIRI-standaard niet zal overnemen. Het SIRI work item wordt aangenomen en aan de SC van 24-04-2015 aangeboden.

6. Werkpakket Delta's

Er is op dit moment een NeTEx-lite beschikbaar, een voorbeeld XML en XSD. Arriva en Connexion gaan met deze versie testen. OpenGeo zorgt voor de conversie van KV1 naar NeTEx-lite en van NeTEx-lite naar KV1, met als doel om te achterhalen of er problemen ontstaan. Jan stelt voor om de toekomstige communicatie 'NeTEx BISON' te gebruiken en andere termen zoals "lite" te laten vervallen. Lite wordt al gebruikt in de CEN NeTEx context. Stefan neemt dit mee.

7. Work Item Korte Afstands Radio (KAR)

Thomas licht het work item toe. 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. Potentieel misbruik van het huidige KAR-protocol is mogelijk. De verkenning is gestart aan de hand van een drietal expertsessie met verschillende onderwerpen (urgentie en juridisch kader, alternatieve technieken en autorisatie en beheer). Tal van wegbeheerders waren uitgenodigd, maar geen van hen heeft deelname aan de expertsessies prioriteit kunnen geven. Tegelijkertijd heeft geen van de wegbeheerders te maken gehad met misbruik van het KAR-protocol. De verkenningfase is afgerond, de volgende oplossingsrichtingen zijn daaruit voortgevloeid (zie KAR work item voor nader omschrijving).

- Vensterring”, voeg actuele informatie toe aan de VRI om te bepalen of KAR aanmeldingen terecht zijn;
- Volg de ontwikkelingen van Wifi-p op de voet, met name de lopende initiatieven in Noord-Brabant, met specifieke aandacht vanuit OV;
- Bepaal een werkwijze/beleidslijn voor het huidige gebruik van de KAR frequentie, twee doelen onderscheiden.

Thomas benadrukt dat de opzet van het work item gewijzigd is. Naast een verkenning- en pilotfase, is er een definitiefase toegevoegd. De verkenningfase is afgerond en na goedkeuring van het work item door het SC op 24-04-2015 gaat de definitiefase in. Daarin wordt de opzet van de pilot met geïnteresseerde partijen gedefinieerd. Het KAR work item wordt door de CAB aangenomen en aan de SC van 24-04-2015 aangeboden.

8. Work Item Analyse Reisinformatie in Afwijkende OV situaties (RAOV), geen bijlagen

Tim Boric geeft een inleiding op het work item RAOV.

Reizigers waarderen de verbeteringen van de afgelopen jaren in de informatie op hun instaphalte. Dat blijkt uit de OV-klantensbarometer. Het oordeel, gemiddeld over heel Nederland, steeg tussen 2010 en 2013 van 7,0 naar 7,3. Maar bij de vraag: “hoe wordt u geïnformeerd bij vertragingen of andere problemen?” zijn de reizigers een stuk minder tevreden. Het oordeel steeg wel, van 4,6 naar 5,1, maar als je bedenkt dat een rapportcijfer van 7 pas uitdrukt dat een reiziger wèrkelijk tevreden is, is dit toch echt nog onvoldoende.

“Vertragingen en andere problemen”, daar moet het dus beter volgens de reiziger. Ik denk dat we dan vooral naar die “andere problemen” moeten kijken. Want als het gaat over vertraging of uitval van specifieke ritten, wordt de informatie al duidelijk beter. Dat zien we op de DRIS-panelen en op tal van websites en apps van de individuele vervoerders, 9292, OV info, OV Delay en noem maar op.

Maar al die informatiekkanalen schieten nog vaak tekort als het om méér dan een enkele rit gaat van een bus, tram of metro. Dan hebben we het over stremmingen en omleidingen wegens wegwerkzaamheden, de kermis dan wel het carnaval, gladheid, een gaslek, een gebroken bovenleiding enzovoort. Geplande en ongeplande zaken.

Hier zit nog veel ruimte voor verbetering. De mate waarin en de manier waarop de reiziger van informatie wordt voorzien, verschilt nu van bedrijf tot bedrijf en van geval tot geval. Alle vervoerders twitteren inmiddels wel, maar dat is niet voldoende. Niet voldoende althans om iedereen te bereiken, en om in een cruciale fase van ieders reis voldoende informatie te geven.

Wat we graag willen, is voorkomen dat reizigers er door schade en schande achter komen dat lijnen anders rijden en haltes niet worden bediend. We willen dat reizigers zich niet onzeker en in de steek gelaten voelen in het OV. En dat ze bij afwijkende situaties op het juiste moment en op een handige manier informatie krijgen waar ze wat mee kunnen.

Het zou goed zijn als de in BISON samenwerkende partijen dit streven omarmen en hun krachten bundelen om hiervoor in ieder geval de eerste stap te zetten. Dit workitem moet de informatiebehoefte in afwijkende ov-situaties boven water krijgen. De uitkomst van dit workitem wordt de aanjager om wijzigingen door te voeren.

Tzvetan: stelt voor om dit work item in te brengen in de SC van 24-04-2015. Henk: procedureel is dit niet de wijze waarop work items aan de SC aangeboden moeten worden. Tzvetan: formeel zijn er geen afspraken gemaakt ten aanzien van work items. Daarom zijn er ook in het verleden New Work Item proposals/Work Items direct aan de SC aangeboden, zonder review van de architectuurvergadering of de Change Advisory Board. In de praktijk is het gebruikelijk om de ‘lijn’ Architectuur, CAB en SC aan te houden. Henk benadrukt dat er een behoefte is om een procedure voor het indienen van work item met elkaar af te spreken. Inhoudelijk is Henk niet tegen het work item. Tzvetan komt met een procedurevoorstel voor het indienen van work items.

Besloten wordt dat het work item RAOV z.s.m. per e-mail aan de CAB wordt toegestuurd. De CAB wordt in de gelegenheid om feedback te leveren op het work item. Na verwerking van de feedback wordt het work item RAOV aan de SC van 24-04-2015 aangeboden.

9. Lopende trajecten

Architectuur: niet besproken.
Overzicht loketvragen en changes: geen opmerkingen.

Voorliggende aanpassingen op

- KV1 8.1.2.0 draft; CAB akkoord.
- KV6 8.1.2.0 draft; CAB akkoord.
- KV15 8.1.2.0 draft; CAB akkoord.

Implementatie Tarieven: de vervoerders HTM, GVB en HTM leveren nog geen data volgens PPT. Op korte termijn neemt Tzvetan contact met deze vervoerders op.

10. Haltedata

Met de ontwikkeling van de Haltestandaard zijn er 2 KV1-documenten met versienummer v8.1.2.0 ontstaan, namelijk:

- KV1 8.1.2.0 concept c (zonder wijzigingen van de haltestandaard);
- KV1 8.1.2.0 (met wijzigingen van de haltestandaard);

Het voorstel is om KV1, 8.1.3.0 te hanteren van daarin de aanvullingen voor fysieke haltes verwerkt. CAB is akkoord, wordt aangeboden aan de SC van 24-04-2015.

11. Organisatorische wijzigingen WG Architectuur

Tzvetan: op korte termijn stopt Ge van Toorenborg met het voorzitterschap van de werkgroep architectuur. Voor meer informatie over de functie van voorzitter kunt u bij Tzvetan terecht.

12. Notulen

Akkoord.

13. W.v.t.t.k.

-

14. Sluiting

Ale-Jan bedankt de aanwezigen voor hun tijd en inzet en sluit de vergadering om 13:00 uur.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Presentatie Christophe en Kasia rondsturen.	Tzvetan Stantchev
Presentatie Maarten Peeleen (NEN) rondsturen.	Tzvetan Stantchev
De SC verzoeken een standpunt in te nemen ten aanzien van NeTEx.	Jan Koers, Tzvetan Stantchev
Work Item Europa ontwikkelen, rondsturen aan CAB en aanbieden aan SC van 24-04-2015.	Jan Koers, Tzvetan Stantchev
NWIP Transport Reference Data Model (Update): aanbieden aan CAB en SC van 24-04-2015.	Jan Koers, Tzvetan Stantchev
Work Item SIRI aanbieden aan SC van 24-04-2015.	Thomas Walta
Work Item KAR aanbieden aan SC van 24-04-2015.	Thomas Walta
Procedurevoorstel t.a..v. work item in BISON.	Tzvetan Stantchev
Work Item RAOV per e-mail aan de CAB aanbieden + na verwerking input aanbieden aan SC van 24-04-2015.	Tzvetan Stantchev, Joost Boor
Vastgestelde wijzigingen op KV aanbieden aan de SC van 24-04-2015. <ul style="list-style-type: none">- KV1 8.1.2.0 pre release;- KV6 8.1.2.0 pre release;- KV15 8.1.2.0 pre release;- KV1, 8.1.3.0 pre release (haltedata).	Jan Tijmensens, Tzvetan Stantchev

EERSTVOLGENDE VERGADERING CAB

24 september 2015, 10.00 – 12.00u, locatie: Utrecht, TBD.