



Werkgroep Architectuur

NOTULEN

17 SEPTEMBER 2015 10:00 – 12:00 UUR SEATS2MEET, Moreelsepark 65, Utrecht CS.

AANWEZIGEN

Tzvetan Stantchev (BISON, secretaris en incidenteel voorzitter¹), Stefan de Konink (OpenGeo), Jens Jongenelen (Connexxion), Edwin Steenstra (9292ov), Harrie van den Broek (Veolia), Ron Braxhoofen (RET), Gerben Zwart (Panteia), Elke Vosman (Syntus), Marc Diepenmaat (Arriva), Joost Boor (MOVENSIS/GOVI).

AFWEZIGEN

Dieter van Baarle (Ferranti Computer Systems), Ale-Jan Algra (Connexxion), Guido Swinkels (Syntus), Mark ten Brummelhuis (Keypoint), Thomas Walta (GOVI), Jan Tijmensen (BISON), , Henk Schuurman (HTM), Johan Booy (Arriva), Marit Stoel (9292), Maartje Stam (CGI).

KOPIE

-

BIJLAGE(N)

2015 09 17 Agenda voorstel BISON Werkgroep Architectuur-jt_ts
 Ad 3 2015 06 18 Notulen WG_Architectuur_concept
 Ad 4 TMI8 BISON koppelvlak bericht uitwisseling, v8.1.0.0, concept a
 Ad 5c BISON Prijzen, Producten en Tarieven fase 1, v8.1.0.2 concept
 Ad 5c Uitwerking LV1-2015-PPT
 Ad 5d PPTv8.1.0.1_Loketvraag
 Ad 5d Uitwerking LV2-2015-PPT
 Ad 6 Hoe verder met de haltes
 Ad 6B 20150909 Changes haltestandaard
 Ad 6B 20150910 PassengerStopAssignmenttabel
 Ad 8 TMI8 Haltegerelateerde vrije teksten (kv 15), v8.1.2.0, release_reJoost
 Ad 9 Flixbus_Aanpassing Enumeratietafel E1
 Ad 10 20150914 Rfc belbussen in KV1
 2015 09 17 Wintertijd en KV1
 2015 09 17_memo_Beheer Standaard Informatieweergave DRIS-Panelen Stad- en Streekvervoer

1. Welkom en mededelingen

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

2. Vaststellen agenda

De nagezonden stukken '2015 09 17 Wintertijd' en 'KV1 en 2015 09 17_memo_Beheer Standaard Informatieweergave DRIS-Panelen Stad- en Streekvervoer' worden na agendapunt 10 besproken. Stefan de Konink is verlaat, daarom wordt agendapunt 4 'voorstel application/gzip' aan het eind van de vergadering besproken.

3. Notulen & actiepunten

Enkele tekstuele wijzigingen op de notulen worden voorgesteld.

Naar aanleiding van actiepunt: '*Ale-Jan geeft een terugkoppeling aan Marc Diepenmaat over KV4/KV5*'.

Op verzoek van de werkgroep lichten Joost en Marc toe. Joost vraagt wat de achtergrond is van de vraag om aan KV5 Arrival en Departure toe te voegen en wat de beoogde architectuur is. Arriva heeft gevraagd ten behoeve van busstations met geen/slechte GPS ontvangst, waar gebruik wordt gemaakt van Vetag voor lokale detectie, om KV5 optioneel uit te breiden met de TripstopStatus. Deze kunnen de waarde "ARRIVED" of "PASSED" hebben. Bedoeling is deze KV5Extended aan de vervoerder beschikbaar te stellen. De vervoerder kan deze KV5 extended in KV6 verwerken, waardoor een eerder KV6 DEPARTURE bericht kan worden verstuurd dan dat dit op basis van GPS kan worden gedetecteerd. Hierdoor komt de informatie van het vertrek niet alleen lokaal bij de DRIS beschikbaar, doch ook voor app's en andere toepassingen. Het verzoek aan de werkgroep is in te stemmen met een Proof of Concept implementatie in Breda. Na deze Proof of Concept implementatie worden de resultaten teruggekoppeld binnen BISON en kan worden besloten of KV5 extended aan de Bison architectuur wordt toegevoegd. De werkgroep architectuur stemt in met de voorgestelde Proof of Concept implementatie en de procedure om deze na afloop in te brengen in BISON.

Alle actiepunten van vorige vergadering zijn uitgevoerd.

Besluit: publicatie van de gewijzigde notulen op BISON-website.

¹ Incidenteel voorzitterschap in verband met afwezigheid Henk Schuurman (HTM).

4. Voorstel application/gzip (content type) Jan (Ad 4)

Dit agendapunt is later besproken.

5. PPT

a) Status implementatie PPT door vervoerders

Niet alle vervoerders hebben de PPT-standaard geïmplementeerd. Tzvetan en Gé hebben met de vervoerders, GVB, HTM en RET gesproken over de implementatie van de standaard. Alle drie vervoerders hebben aangegeven dat zij nog dit jaar de standaard zullen implementeren. Er is geen sprake van technische onmogelijkheden. Zodra meer nieuws is over de status van de implementatie van de standaard, wordt dit in BISON-verband gecommuniceerd.

b) Urgentie Fase II peilen t.b.v. eventuele vervolgactie

Naar aanleiding van de gesprekken over de implementatie van PPT is geconstateerd dat enkele vervoerders ook andere producten en diensten willen communiceren via de standaard. Er is vanuit de vervoerders wel behoefte aan een vervolg op de PPT-standaard. Connexion geeft dit ter vergadering expliciet aan. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat er (te) veel geld geïnvesteerd is in de standaard en het uiteindelijke resultaat beperkt is. Vanuit de ov-reiziger wordt de behoefte erkend voor een fase II met nieuwe producten en diensten. Commitment vanuit de betrokken partijen voor het actueel houden van de data wordt beschouwd als belangrijk aandachtspunt. Tegelijkertijd wordt opgemerkt dat commitment vanuit I&M gewenst, dan welk noodzakelijk is voor een vervolg op PPT. Terwijl er op dit moment de indruk bestaat dat I&M zich niet direct zal committeren aan een vervolg op PPT.

c) Loketvraag Connexion, toepassing van PPT op het spoor (Ad 5c, 2x)

Connexion heeft de volgende loketvraag gesteld.

Tot dusverre leveren we in koppelvak PPT halte en lijnen die we ook in koppelvak 1 leveren.

Nu leveren we de treindienstregeling niet per KV-1. Prorail doet dat, met de codes van de Stations.

Nu wil ik dat ook in de PPT doen. Echter dan geldt niet meer voor een Scheduled Stoppoint: nameOfRefClass = 'KV1UserStop'. Wat moet dit zijn voor Stations? (Ik vind namelijk geen xsd die het antwoord kan geven).

Het voorstel dat voorligt is: Hanteer voor PPT halte de codes van de treinstations in de Scheduled Stoppoint (KV1UserStop), in termen van de XSD: nameOfRefClass = 'IFFstation'

Gebruik niet het woord 'equivalent' wat hier wordt niet 'gelijk' bedoeld, maar 'vervanging'. Dit geldt ook voor de gemarkeerde zin: "In de treindienstregeling is een station vastgelegd als IFFStation, het Kv1 equivalent van UserStop, en daarmee de te gebruiken als het tariefpunt voor PPT". Verwijder hier de tekst 'het equivalent van UserStop'.

Besluit: het voorstel wordt nog niet aangenomen. Besluitvorming vindt pas plaats nadat de hiervoor beschreven wijziging zijn doorgevoerd. Daarnaast vraagt de werkgroep toelichting over de IFFstations coderingen. Daarnaast is antwoord gewenst op de vraag: 'wat zijn de IFFstations coderingen?'. Een aangepast voorstel inclusief antwoord op de vragen wordt de volgende architectuurwerkgroep besproken. **Actie:** Jan Tijmens.

Los van dit voorstel wordt opgemerkt dat een algemeen document voor stations coderingen wenselijk is om in BISON-verband af te spreken en te hanteren.

d) Loketvraag 9292ov PPT over UnitPrice bij een (1) vs meerdere FareFrame(s)

Reisinformatiegroep9292 heeft via het BISON-loket een vraag ingediend over de interpretatie van een deel van de PPT-standaard die gaat over het aanleveren van een Unite Price per netwerk/lijn. Volgens het BISON-loket zijn meerdere interpretaties mogelijk. Dit is voor 9292ov geen bevredigend antwoord, aangezien afgesproken is dat de standaard op één wijze geïnterpreteerd moet worden. De werkgroep vraagt om het desbetreffende concrete voorbeeld waarbij discussie is over de interpretatie. Volgens 9292 is dat bij vervoerder EBS voorgekomen (nog onder voorbehoud dat het EBS betreft). Los van dit specifieke voorbeeld van interpretatieverschillen zijn er volgens de aanwezigen meer interpretatieverschillen in de PPT-standaard die aandacht behoeven. Daarom is het volgende overeengekomen.

Besluit

- Reisinformatiegroep9292 deelt het desbetreffende voorbeeld van interpretatieverschil PPT-standaard en vervoerder X, met de architectuurwerkgroep;
- Reisinformatiegroep9292 vraagt aan de desbetreffende vervoerder wordt om een reactie;
- De uitkomsten worden op de eerstvolgende architectuurwerkgroep besproken. Op basis van de discussie ter vergadering, wordt bepaald of een PPT-werkgroep opgericht moet worden met als doel de PPT-standaard te verduidelijken.

Aanvullend op bovenstaand wordt gevraagd: als je 1 FareFrame voor de gehele levering hebt, heeft 9292ov dan te maken met dit interpretatieprobleem? Nee. De exacte reden waarom vervoerders voor meerdere FareFrames kiezen is niet duidelijk.

6. Haltestandaard

a) Memo KV1 en Halte, t.b.v. CAB en SC (Ad 6)

Naar aanleiding van de aanhouding van KV1 versie 8.1.3.0 (met koppeltabel) is een concept memo opgesteld aan de SC over het vervolg van KV1 en Halte. De achtergrond van de haltestandaard wordt geschetst. De haltestandaard is in 2014 ontwikkeld, inclusief de verwijstabel naar KV1. Alle vervoerders hebben aangegeven dat het voorstel impact zal hebben en daarvoor gecompenseerd willen worden. Namens enkele vervoerders is een brief opgesteld met de vraag of er een alternatieve oplossing is (niet in KV1 implementeren). Connexxion heeft eerder aangegeven dat zij de KV1-oplossing met koppeltabel en de alternatieve oplossing zal omarmen. Opgemerkt dat de voorkeur uitgaat naar 1 oplossing die alle vervoerders implementeren in plaats implementatie van meerderde oplossingen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de huidige oplossing niet 'officieel' is. Daarom is een memo opgesteld over de Haltestandaard met de volgende vraagstelling richting SC:

De werkgroep vraagt de SC:

- *Wat waren de motieven de aanpassingen van KV-1 af te keuren?*
Antwoord op deze vraag wordt in discussie hiervoor gegeven.
- *Staat het SC nog achter de architectuur zoals aangenomen in koppelvlak Haltes?*
Nog niet beantwoord.
- *Wat zijn de aanvullende randvoorwaarden waaronder de werkgroep architectuur de relatie tussen fysieke en logische haltes beschikbaar moet ontwikkelen.*
- Nog niet beantwoord.

Agendapunt 6B wordt nu besproken, voordat een besluit genomen wordt over de memo Haltes.

6B. 20150909 Changes in Haltestandaard + P0150910 PassengerStopAssignmenttabel

20150909 Changes in Haltestandaard

Het voorstel voor het uitbreiden van het CHB XSD ligt voor:

Naar aanleiding van de beschreven beperkingen van de haltestandaard in document (20150909 Changes in Haltestandaard) wordt voorgesteld om de CHB XSD uit te breiden met de volgende enumeratiewaarden:

Enumeratie	Nieuwe waarde	toelichting
StopPlaceType	combiMetroTram	
Visuallyaccessible	U	Unknown/onbekend, wordt gebruikt indien toegankelijkheid visueel beperkten niet bekend is voordat halte in exploitatie is genomen.
Disabledaccessible	U	Unknown/onbekend, wordt gebruikt indien toegankelijkheid motorisch beperkten niet bekend is voordat halte in exploitatie is genomen.

In feite zijn twee mogelijkheden waarvoor we kunnen kiezen:

- 1: niet verplicht: leeg laten.
- 2: voeg waarde toe 'U' van 'Unknown'.

Stefan: er zullen vast meerdere vergelijkbare voorbeelden te vinden zijn. Hier gaat de voorkeur uit naar 'leeg laten'. Het element moet bestaan, maar je vult het niet. Ron: wat verstaan wij precies onder 'leeg', is leeg niks invullen of iets invullen wat aangeeft dat je het niet weet? Joost: als je niks invult, dan is het niet duidelijk dat het 'onbekend' is en dat je er iets mee moet doen. Als het niet bekend is of als de halte toegankelijk is, heeft dat veel waarde in de keten om dit te weten.

Besluit: de werkgroep architectuur stemt in met de volgende changes betreffende haltestandaard/verwijstabel.

- plaats van verwijstabel in de architectuur, waarbij tabel centraal wordt bijgehouden door de vervoerders en in een dagelijkse export naar de NDOV loketten gaat;
- Uitbreiding van StopPlaceType enum met 'combiMetroTram'.

Besluit: de instemming met uitbreiding van de enum van <Visuallyaccessible> en <Disabledaccessible> met waarde 'u' (unknown) is aangehouden.

Besluit: Voor de volgende architectuurwerkgroep worden meer vergelijkbare voorbeelden/mogelijke changes van de Haltestandaard met de werkgroep gedeeld.

Actie: Joost analyseert specifiek of er meer verplichte elementen in de haltestandaard xsd zitten waarvan de waarde onbekend is. Na deze analyse wordt in de volgende werkgroep architectuur besloten of de werkgroep met het laatste punt van de change kan instemmen. Op basis van de uitkomst van de volgende architectuurwerkgroep worden alle geaccordeerde wijziging (in 1 keer) doorgevoerd in de standaard. **Actie** 'aanpassen standaard' Jan Tijmensens.

P0150910 PassengerStopAssignmenttabel

Joost licht het voorstel toe. Elke meldt dat Guido Swinkels (Syntus) per e-mail op dit voorstel heeft gereageerd.

Guido: hoe ziet de interpretatie van de 'validfrom' er uit bij meerdere 'validfrom's' in de toekomst? Zoals het nu beschreven is, moet de vervoerder nu een 2e keer de koppeling bijhouden... in eigen systeem én in de koppeltabel? Dit is niet gewenst.

Toelichting in de werkgroep: Het is wel degelijk mogelijk dat een halte meerdere 'validfrom's' in de toekomst heeft, hier wordt in de beschrijving geen rekening mee gehouden. Een KV1 wordt meestal gemaakt voor een jaar. Het is bijvoorbeeld gedurende een jaar beslist niet ondenkbaar dat een halte wordt verschoven en ook weer wordt teruggeplaatst. In het geval van dat voorbeeld heb je al 2 toekomstige 'validfrom's'.

Hoe omgaan met meerdere toekomstige wijzigingen, dat is de kern van de discussie.

Besluit: het voorstel wordt niet aangenomen, maar eerst aangescherpt. Ten aanzien van geldigheid zijn er nog aandachtspunten. De eerstvolgende architectuurwerkgroep wordt het nieuwe voorstel besproken. Met de uitkomst van dit besluit (en het besluit bij 'changes in haltstandaard') wordt een vervolg op de memo 'hoe verder met haltes' niet nodig geacht.

7. Work Items status terugkoppeling

a) KAR

De verkenningfase is afgerond en op dit moment bevindt zich dit work item in de definitiefase. Daarbinnen zijn een drietal sporen. Het eerste spoor is: het uitwerken van de PvA voor de pilotfase. Op donderdag 24 september 2015 is daar een werksessie voor gepland. Ten tweede spoor: het volgen van de Wifi-p ontwikkelingen. Wifi-p wordt als mogelijk alternatief gezien voor de huidige KAR. Voor dit spoor is vrijdag 10 juli 2015 een Wifi-p sessie bij AutomotiveNL in Helmond georganiseerd. Deze sessie bestond uit presentaties over de technologie Wifi-p en toepassingen in de praktijk. Tegelijkertijd wordt er naar buitenlandse OV-toepassingen (specifiek Denemarken) gekeken. tot slot is aansluiting gevonden bij de ITS rondetafel standaardisatie 'Dutch Profile' van DITCM. Het derde spoor betreft het uitwerken van de beleidslijn KAR-frequentie. De laatste stand van zaken betreft: het ziet er naar uit dat het probleem omtrent het nationale vergunningverlening voor het gebruik van de KAR-frequenties opgelost is. Verdere details volgen.

b) SIRI

Ter vergadering beschikt Tzvetan niet over een inhoudelijke terugkoppeling over dit work item. Thomas zal gevraagd worden om de Architectuurwerkgroep een statusupdate te geven over het work item SIRI.

c) ROAV (Analyse Reisinformatie in Afwijkende OV-situaties)

Dit Work Item richt zich op het onderzoek naar de informatiebehoefte van de reiziger afwijkende reissituaties. Op welke wijze kan de reiziger het beste geïnformeerd in afwijkende reissituaties? In oktober 2015 start Marieke Stakenburg met het onderzoek.

d) EUROPA

Doel van dit Work Item is:

- Te komen tot een inventarisatie van de minimaal benodigde data/gegevens/berichten set (profiel) van NeTEx (P1, P2, P3) en SIRI;
- Te komen tot vaststelling en eenduidige interpretatie van het profiel;
- Te komen tot een grensoverschrijdende pilot waarbij aangetoond wordt dat de gekozen set (profiel) aanwijsbaar leidt tot goede informatie richting reiziger en systemen.

De eerste werkgroepvergadering Europa heeft op 9-9-2015 plaatsgevonden, met als doel om input te verzamelen voor de definitiefase. De definitiefase omvat de volgende zaken: beschrijving van de werkzaamheden, plan van aanpak, raming en de aanscherping van het work item. De werkgroep Europa komt tot de conclusie dat de gekozen aanpak niet de juiste is. De werkgroep is van mening dat de kans van slagen aanzienlijk groter is wanneer allereerst de samenwerking met buitenlandse stakeholders opgezocht wordt. In plaats van andersom, als Nederlandse partij een voorstel ontwikkelen voor een NeTEx/SIRI-profiel waarmee grensoverschrijdende reisinformatie mogelijk kan zijn. Een memo wordt namens de werkgroep geschreven en aan de SC-aangeboden. 2e werkgroepvergadering vindt plaats op woensdagochtend 23/9 in Amsterdam.

8. KV15, aanpassen berichten met eenzelfde MessageCodenummer

Besluit: werkgroep akkoord met onderstaand.

- De betreffende artikelen in de standaard over het aanpassen van een bericht worden niet verwijderd, maar aangepast met nieuwe tekst en flow-plaatjes.
- De regel / flow voor het wijzigen van een bericht is:
- Een delete sturen voor het bestaande bericht, vervolgens het nieuwe bericht sturen als nieuw bericht.

Actie: Jan Tijmens documentatie aanpassen.

9. Aanpassing Enumeratielabel E9

Akkoord. Actie Jan: aanpassen van documentatie. Opgemerkt wordt dat er wel meer veerdiensten in Nederland zijn die een dienstregeling hanteren. Voor op de lange termijn wordt hier een actiepoint van gemaakt, zie voorraadagenda.

10. KV1 Rfc belbussen in KV1

Joost licht het voorstel toe. De RFC betreft:

- Het kenmerk ProductFormulaType als optioneel attribuut toevoegen aan de volgende KV1 tabellen:
- PublicJourney (PUJO)
- PublicJourneyPassingTimes (PUJOPASS).

Volgens Edwin dekt de productformule niet de lading. Elke meldt dat Guido Swinkels (Syntus) per e-mail ook op dit voorstel heeft gereageerd.

Guido: vorig jaar is een vergelijk verzoek van 9292 afgewezen, dit omdat de vervoerders geen mutaties meer willen in KV1 vooruitlopend op NeTEX. Wat nu voorligt is een korte termijn oplossing.

Elke meldt dat de discussie over vraaggestuurd openbaar vervoer in relatie tot KV'n wel eerder is gevoerd. Jens met het toevoegen van systeemlijnummer is het probleem opgelost. Joost geeft aan dat dit niet een generieke oplossing is, maar een oplossing voor een specifieke situatie. Volgens Marc is dit een te adhoc halve oplossing.

Besluit: huidig voorstel wordt niet aangenomen. Een aangepast voorstel wordt gemaakt, waarin de elementen uit het eerder voorstel van 9292ov in worden meegenomen. De eerstvolgende architectuurvergadering wordt dit nieuwe voorstel besproken. Joost en Edwin stemmen dit verder met elkaar af.

4. Agendapunt 4 Voorstel application/gzip (content type)

Stefan licht toe: in onze BISON documenten staan nu de opties:

1. Content-Type: application/text (voor ongecomprimeerde XML berichten)
2. Content-Type: application/gzip (voor met gzip gecomprimeerde XML berichten)

Het voorstel is om alle berichten gecomprimeerd (application/gzip) te versturen. Dit voorstel geldt voor alle KV's met uitzondering van KV1 en PPT.

De werkgroep heeft de volgende aandachtspunten op het voorstel dat voorligt:

- Wijzigingshistorie en versienummer bijwerken;
- Verzoek om het gehele document na te gaan op onjuistheden/consistent gebruik maken van termen (voorbeeld: tabel op pagina 10 *Content-Type: application/zip* is onjuist).
- Verzoek om alle wijzigingen met track changes aan te brengen.

Besluit: nieuw voorstel voor Application/gzip met in achtneming van de hiervoor genoemde aandachtspunten. Bespreken op de eerstvolgende architectuurwerkgroep.

11. Winter/Zomertijd

Voorstel van Stefan:

"Van 24 op 25 oktober breekt de wintertijd weer aan. In de dienstregelingen van KV1 is nog steeds niet duidelijk hoe een tijdstip op die overgang nu eigenlijk overeenkomt met de "werkelijke" tijd. Sommige vervoerders rijden hun rit net zoals het uur ervoor (NS, HTM, GVB) andere vervoerders rijden de rit maar 1 keer. De wens is dat er wordt nagedacht over wat targetdeparture en targetarrivaltime nu eigenlijk is op de day light savingtime wisselingen.

*"Volgens mij is de beste oplossing is om tussen 00:00 en 04:00 geen ritten te laten beginnen. Ritten vangen dus aan tussen 24:00 en 28:00. Daarnaast wordt de tijd gedefinieerd als de UTC epoch op 04:00 - 4 * 3600 + targetarrivaltime. Tevens dienen de extra ritten van GVB, HTM, RET ook in de dienstregeling te worden gezet."*

Het voorstel is om een business rule toe te voegen. Het gaat specifiek om: Dataownercode: WF, Vervoerder: Westerschelde Ferry. Het huidige voorstel is te vrijblijvend. **Besluit:** de volgende werkgroep architectuur komt er een uitgewerkt voorstel. Actie: Stefan.

12. Beheer standaard informatieweergave DRIS-panelen stad- en streekvervoer

Joost licht de vraag toe over het in beheer nemen van de standaard van Mijksenaar in BISON-verband. De vraag aan de werkgroep luidt: ziet BISON dit als taak voor haar? De werkgroep zit het niet direct als de taak van BISON om het beheer van de standaard in BISON-verband op te pakken. Het voornaamste aandachtspunt is dat je waarschijnlijk met eigendomsrecht zit.

Aan het overnemen van het beheer van de Mijksenaar-standaard zullen kosten aan verbonden zijn. Gevraagd wordt of overwogen is om vanaf '0' te beginnen, Joost geeft aan dat daar de voorkeur niet naar uitgaat. Hier ligt vooral de opgave om de verschillende opdrachtgevers 'op één lijn' te krijgen in plaats van de vervoerders. Tzvetan meldt dat het de voorkeur verdient om dit vraagstuk ook in de CAB (22-10-2015) en SC (13-11-2015) terug te laten komen.

13. Afsluiting

De volgende werkgroep staat gepland op **donderdag 1 oktober 2015 van 13:00 – 15:00 uur in Utrecht**. Tzvetan bedankt de aanwezigen voor hun tijd en inzet en sluit de vergadering om 12:30 uur.

	ACTIE	ACTIEHOUDER(S)	DEADLINE
17-09-2015	Publicatie gewijzigde notulen architectuurwerkgroep 18 juni op de BISON-website	Tzvetan	Afgerond
17-09-2015	Aangepast voorstel voor IFFstations, naar aanleiding PPT-vraag Connexion.	Jan	01-10-2015
17-09-2015	Voorbeeld van interpretatieverschil FareFrame(s) delen met architectuurwerkgroep. + desbetreffende vervoerder om toelichting vragen.	Edwin	01-10-2015
17-09-2015	Analyse of er meer verplichte elementen zijn in de Haltestandaard XSD zitten waarvan de waarde onbekend is.	Jan	01-10-2015
17-09-2015	Haltestandaard op (meer) changes nagaan. Naar aanleiding van voorstel van uitbreiding CHB XSD.	Joost	01-10-2015
17-09-2015	Aangepast voorstel PassengerStopAssignmenttabel.	Joost	01-10-2015
17-09-2015	Geaccordeerd voorstel verwerken: KV15, aanpassen berichten met eenzelfde MessageCodenummer. Doorzetten CAB en SC.	Jan	01-10-2015
17-09-2015	Geaccordeerd voorstel Enumeratietafel E9 doorvoeren. Doorzetten naar CAB en SC.	Jan	01-10-2015
17-09-2015	Aangepast voorstel Belbussen in KV1 in combinatie met eerder (afgewezen) 9292-voorstel.	Joost, Edwin	01-10-2015
17-09-2015	Aangepast voorstel application/gzip.	Jan	01-10-2015
17-09-2015	Aangepast voorstel Zomer/Wintertijd.	Stefan	01-10-2015
	Voorraadagenda		
18-06-2015	Inventarisatie veerdiensten in Nederland, n.a.v. aanpassing Enumeratietafel E1.	Joost	-
15-01-2015	Eerste opzet Roadmap van inhoudelijke wijzigingen per KV.	WG-Architectuur	-
15-01-2015	Werksessie over interpretatieverschillen organiseren met vervoerders en integratoren.	Thomas	-
09-10-2014	Reisinformatiemodel ontwikkelen.	WG-Architectuur	-
-	Voorstel uitwerken: zie actiepunt 03-07-2014 Connexion zoekt oplossing voor gekoppelde ritten (opeenvolgende ritten van een voertuig) in de planning).	Joost	-
03-07-2014	Actiepunt (03-07-2014) 78.5 Uniforme definitie van tijd noteren	WG-Architectuur	-