



Werkgroep Architectuur

NOTULEN

1 OKTOBER 2015 13:00 – 15:00 UUR SEATS2MEET, Moreelsepark 65, Utrecht CS.

AANWEZIGEN

Henk Schuurman (voorzitter/HTM), Tzvetan Stantchev (secretaris BISON), Jens Jongenelen (Connexxion), Edwin Steenstra (9292ov), Harrie van den Broek (Veolia), Joost Boor (MOVENSIS/GOVI), Niel van Riel (Qbuzz), Mark ten Brummelhuis (Keypoint), Thomas Walta (GOVI), Jan Tijmensen (BISON), Martijn van Aartrijk (GVB), Abe de Graaf (VervoerapplicatiesNL), Frans Woudenberg (RET), Klaas Steffens (Arriva).

AFWEZIGEN

Gerben Zwart (Panteia), Ron Braxhoofen (RET), Dieter van Baarle (Ferranti Computer Systems), Ale-Jan Algra (Connexxion), Elke Vosman (Syntus), Guido Swinkels (Syntus).

KOPIE

-

BIJLAGE(N)

ad 3 2015 09 17 Notulen WG_Architectuur_concept
 ad 5a 20150924 Changes haltestandaard
 ad 5b 20150924 PassengerStopAssignmenttabel
 ad 7 20150924 KV1 Index bestand voor automatisch inlezen
 ad 4b PPT 9292ov.zip
 ad 6 20150928 BISON Request for Change KV1 vervoersvorm
 ad 9 Zomer, wintertijd_bison-request-for-change-v1-1
 ad 11 20150930 BISON Pilot KAR v0.1
 TMI8 BISON koppelvlak berichten uitwisseling v8.1.0.0 concept b
 Aanpassingen_DATA_owners.pptx
 Uitwerking LV1-2015-PPT.pdf

1. Welkom en mededelingen

Henk opent de vergadering en verwelkomt alle aanwezigen.

2. Vaststellen agenda

Het onderwerp 'enumeratietabel' wordt aan de agenda toegevoegd.

3. Notulen & actiepunten

Enkele tekstuele wijzigingen op de notulen worden voorgesteld. De aangepaste notulen worden doorgestuurd (actie Tzvetan). Alle actiepunten van vorige vergadering zijn uitgevoerd.

4. PPT

- a. Aangepast voorstel: toepassing PPT op het spoor, n.a.v. Loketvraag Connexxion
(Ter besluitvorming, CAB en SC)

Context: loketvraag van Connexxion.

"Tot dusverre leveren we in koppelvlak PPT halte en lijnen die we ook in koppelvlak 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'.

Conclusie: in de documentatie van de PPT standaard wordt niet expliciet aangegeven dat userstopcode en IFFstations gebruik mag worden. **Besluit:** het aanpassen van de PPT-documentatie op basis van voorliggend voorstel. De werkgroep architectuur wordt hier per e-mail van op de hoogte gesteld. Indien er bezwaren kenbaar worden gemaakt, wordt het voorstel niet naar de CAB van 22 oktober doorgezeten. **Actie:** Jan en Tzvetan.

- b. Aangepast voorstel: PPT over UnitPrice bij een (1) vs meerdere FareFrame(s) (9292) n.a.v. loketvraag 9292ov (Ad 4b)

Ter besluitvorming, CAB en SC.

Context: loketvraag 9292 (PPTv8.1.0.1_loketvraag):

Momenteel bevindt de Reisinformatiegroep zich in het laatste deel van het implementatie traject van de PPT Standaard. Bij het testen van deze standaard is een verschil van inzicht ontstaan over de interpretatie van het deel van de standaard die gaat over het aanleveren van een Unit Price per netwerk/lijn.

Het betreft het hoofdstuk over Tarief afstand matrix met eenheidsprijs (Figuur 1 in document PPTV8.1.0.1_loketvraag) en het bijbehorende voorbeeld (figuur 2 in document PPTv8.1.0.1_loketvraag). Op basis van de tekst komen wij tot de volgende interpretatie:

- *Een aanlevering van een Unit Price kan via een FareFrame met daarbinnen minimaal 1 FareStructure voor de Unit Price definitie EN minimaal 1 FareStructure voor de Afstandsmatrix EN een geldige Fare Structure validity Condition die de koppeling maakt tussen de bovengenoemde onderdelen.*

Een andere interpretatie die wij tegenkomen is de volgende:

- *Een aanlevering van een Unit Price kan via 2 FareFrames met binnen FareFrame 1 de FareStructure met daarin de Unit Price definitie. En in FareFrame 2 de FareStructures met de definitie voor de Afstandsmatrices. De Validity Condition verwijzen daarna naar FareStructure ID's binnen de verschillende FareFrames.*

Graag zouden wij aanvullende uitleg ontvangen waarin dit deel van de standaard wordt verhelderd met de intentie om PPT op de juiste manier te implementeren.

Bij de desbetreffende vervoerder is nagevraagd hoe het precies zit. Zij geven aan dat de PPT-documentatie de suggestie wekt dat verschillende fare frame structuren in dezelfde fare frame zitten. Terwijl er in het voorbeeld verschillende fare frames zijn.

9292ov heeft enkel een voorbeeld gestuurd en niet een document of rfc ter besluitvorming en om vervolgens door te zetten naar de CAB en SC. Het volgende wordt overeengekomen.

Actie:

- Het exacte probleem (in de keten) wordt verduidelijkt, inclusief een uitgewerkt voorbeeld. Jan pakt dit op met 9292ov.
- Er wordt onderzocht wat de impact is als dit vraagstuk niet opgepakt wordt (niks doen).
- Er wordt naar een oplossing gezocht met het minste impact in de keten. De oplossing dient eenduidig te zijn en niet op meerdere manier te interpreteren zijn.
- De uitkomsten worden in de eerstvolgende architectuurwerkgroep besproken. Een RFC zou een gevolg kunnen zijn.
- Het GVB (Martijn) en Connexxion (Jens) worden betrokken bij het uitwerken van het onderzoek.

De eerstvolgende SC (13 november 2015) wordt niet gehaald om een eventueel RFC door te sturen. Daarom wordt gestreefd naar de CAB en SC in voorjaar 2016.

5. Haltestandaard

- a) Aangepast voorstel: 20150924 Changes in haltestandaard (Ad 5a)

Gevraagd besluit: instemming met voorgestelde uitbreidingen van de Haltestandaard XSD.

Doorzetten: CAB en SC.

Voorstel voor uitbreiden CHB XSD:

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.

Besluit: de werkgroep is akkoord met de voorgestelde wijziging. Actualisatie van de XSD (Jan) en actualisatie van de documentatie (Joost). Voorstel wordt doorgezet naar de CAB en SC.

Verder is naar aanleiding van werkgroepvergadering van 17 september 2015 de Haltestandaard onderzocht op verplichte attributen en de wijze waarop met 'onbekend'-waarden omgegaan wordt.

- b) Aangepast voorstel: 20150924 PassengerStopAssignmenttabel (Ad 5b)

**Gevraagd besluit: instemming met document, vaststellen PassengerStopAssignmenttabel.
Doorzetten: CAB en SC.**

In de bison werkgroep architectuur van 17 september is gevraagd om een UseCase uitwerking t.a.v. het gebruik van Validfrom in de PassengerStopAssignment tabel. Het definitieve voorstel is opgenomen in document (ad 5b 201509 PassengerStopAssignmenttabel.pdf).

Gevraagd wordt of dit onderdeel uit gaat maken van de haltestandaard (Connexxion). Ja, de documentatie dient ook aangepast te worden. De standaard zegt namelijk niks over de verwijstabel. Bij de implementatie wordt zowel xml als csv beschikbaar gesteld (output, mag beide zijn).

Besluit: afgesproken dat de PSA (PassengerStopAssignment) vanuit het Centraal Halte Bestand wordt aangeleverd aan de NDOV-loketten en dat de PSA tabel niet wordt opgenomen in KV1. Afgesproken is dat er een afzonderlijk koppelvlak PassengerStopAssignment komt, in het functioneel document van de haltestandaard wordt de architectuur aangepast, inclusief een verwijzing naar het BISON koppelvlak PassengerStopAssignment.

Actie: het functioneel document "BISON fysieke haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.2.0.0 release" wordt de architectuur aangepast m.b.t. halteverwijstabel/PassengerStopAssignment. In het document wordt verwezen naar het BISON koppelvlak PassengerStopAssignment. Actie Joost.

Actie: Aanpassingen in KV1 document worden door Jan gemaakt en vervolgens door BISON per mail rondgestuurd. Het streven is om de wijzigingen door te zetten naar de CAB en SC.

6. Aangepast voorstel: KV1 Rfc belbussen in KV1. Inclusief samenvoeging van eerder 9292ov voorstel. Document 20150923 BISON RfC KV1 vervoersvorm (Ad 6)

Gevraagd besluit: instemming met voorstel en doorzetten naar CAB en SC.

De RFC KV1 vervoersvorm wordt besproken.

De voorgestelde wijziging:

- Op lijnniveau (tabel Line) blijft het veld TransportType aanwezig;
- Op ritniveau (tabel Pujo/Pujopass) wordt een extra veld 'TransportSubMode' (vervoersvorm) toegevoegd;
- Een (optionele) Notices tabel wordt toegevoegd;
- Bij Pujo, PujoPass, Line, JourneyPatternTimingLink en UserStop worden uitgebreid met het optionele attribuut NoticeAssignment (Verwijzing naar Notice).

De toekomstige migratie naar NeTeX was de voornaamste reden waarom in het verleden een vergelijkbaar voorstel van 9292 niet was aangenomen. Met het huidige voorstel is met NeTeX rekening gehouden. Transportmode is in NeTeX een verbijzondering, die naamgeving wordt hier overgenomen. Opgemerkt wordt dat TransportSubMode aangepast moet worden, die is niet verplicht. KV1 dient hierop aangepast te worden.

Er is geen architectuuroverleg gepland voor de CAB vergadering van 22 oktober. Bij uitzondering wordt overeengekomen om een aangepast RFC KV1 vervoersvorm via de e-mail (ter goedkeuring) rond te sturen. Indien er 1 bezwaar is, wordt het RFC niet naar de CAB verstuurd. Het GVB heeft geen belbussen, maar vraagt zich af wat dit voor hen betekent. Afgesproken wordt dat, als vervoerder geen belbussen heeft, maar de voorgestelde wijziging wel impact heeft, het voorstel niet doorgezet wordt naar de CAB.

Actie: RFC KV1 vervoersvorm aanpassen. Joost.

Actie: KV1 documentatie aanpassen: Jan

Actie: RFC KV1 vervoersvorm ter goedkeuring rondsturen aan architectuurwerkgroep. Bij bezwaar en/of impact wordt dit voorstel niet naar de CAB verstuurd. Tzvetan.

7. 0150924 KV1 Index bestand voor automatisch inlezen (Ad 7)¹

**Gevraagd besluit: instemmen met het toevoegen van KV1 index als optioneel element aan KV1 definitie.
Doorzetten: CAB en SC.**

Er is behoefte om KV1 bestanden automatisch te kunnen inlezen/verwerken. Om dit te kunnen doen is het nodig om te weten in welke volgorde de verschillende KV1 sets moeten worden verwerkt/ingelezen. Het voorstel gaat uit van het toevoegen van een index-file in KV1. Het gebruik van de KV1 index XML-file wordt toegelicht.

Connexxion: bij 'versie' gaat de voorkeur uit om met '0' te beginnen, in plaats met 1. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar opvolgende nummers.

De voorzitter meldt dat aanpassingen in KV1 noodzakelijk zijn en dat de procedures is: opnieuw in architectuurwerkgroep bespreken, CAB en vervolgens SC. Joost meldt dat de markt baat bij heeft als dergelijk wijzigingen op korte termijn doorgevoerd kunnen worden. Opnieuw behandelen in een volgende architectuurwerkgroep zal in dit geval een half jaar

vertraging betekenen. Voorgesteld wordt om de uitgesproken behoefte om in z'n algemeenheid te komen tot snellere besluitvorming in de eerstvolgende SC te bespreken.

Actie: onderwerp 'snellere besluitvorming' op de agenda SC. Tzvetan.

Besluit: voorgestelde wijzigingen (inclusief feedback van de vergadering) worden doorgevoerd in de KV1 documentatie. In de eerstvolgende architectuurvergadering wordt dit voorstel besproken.

8. KV15, aanpassen berichten met eenzelfde MessageCodenummer (GOVI) (Ad 8)
Review van aanpassingen. **Ter besluitvorming, CAB en SC. (geen bijlage)**

Jan meldt dat dit besluit niet duidelijk genoeg gedocumenteerd was. Jens geeft verduidelijking:

Het volgende is bedoeld:

1. Geen functionele aanpassingen in het kv15 document
2. Wel tekstuele aanpassingen: daar waar nog gesproken wordt over het wijzigen van een bericht moet een aanpassing gedaan worden waaruit helder wordt dat het wijzigen van een bericht betekent dat het bericht eerst verwijderd moet worden en dan opnieuw ingelegd kan worden.

Omdat het alleen tekstuele aanpassingen betreft hoeft het document verdere niet ter goedkeuring aangeboden worden aan CAB en SC.

Actie: Aanpassing doorvoeren en document vrijgeven. Jan

9. Voorstel Dataownercode, Winter en zomertijd. (Ad 9)
Ter besluitvorming, CAB en SC.

De nieuwe DataOwnerCodes voor E1 worden mededeelt (Aanpassingen DataOwners). **Besluit:** wijzigingen zijn akkoord. Joost meldt dat 'Flixbus' ook genoemd was in de vergadering van 17 oktober.

Het voorstel Winter/Zomertijd behoeft meer toelichting (van Stefan de Konink). De volgende architectuurvergadering wordt dit opnieuw besproken.

Opgemerkt wordt dat (nieuwe) dataownercode niet het gehele change proces hoeven te doorlopen. Dat valt meer onder beheerprocedure. **Besluit:** voor de volgende architectuurwerkgroep wordt hier een voorstel besproken.

10. SIRI

- c) Work Item terugkoppeling SIRI: **Ter informatie.**

Vanuit Dienst Metro en Tram (MET) wordt onderzocht of SIRI VM een goede vervanging kan zijn van KV6. Vanuit het metro besturingssysteem wordt SIRI VM (Vehicle Monitoring) geleverd, deze wordt binnen het domein van MET in KV6 vertaald. Het ziet er naar uit dat in oktober de data 'in test' geleverd kan gaan worden. De nadruk bij de pilot ligt bij VM en niet iets anders.

- d) Toepassing van SIRI/profiel in Nederland (naar aanleiding van discussie work item Europa). **Ter bespreking**

Martijn (GVB) pleit voor het voorkomen van dialecten van SIRI. Een Nederlands profiel voor SIRI zou een uitkomst bieden. De huidige SIRI-pilot zou een opstap daar naartoe kunnen zijn. Joost: de tekortkoming die wij in de praktijk tegenkomen (en in BISON-verband bespreken) zouden het uitgangspunt moeten zijn. In plaats van 'wat SIRI kan' als uitgangspunt nemen. Thomas: om te komen tot 1 Nederlands profiel zou eerst gekeken moeten worden naar wat er nu al aan functionaliteiten gebruikt wordt.

Besluit: Martijn van Aartijk (GVB) en Thomas Walta (GOVI) stellen gezamenlijk een concept work item op. Bespreking, eerstvolgende architectuurwerkgroep.

¹ Zoals in KV1 werkgroep op 17-09-2015 besloten.

11. Terugkoppeling Work Item KAR

Ter bespreking

1. Alternatieve technieken, nieuwe oplossingen

Wifi-p is een standaard in ontwikkeling en wordt op dit moment niet beschouwd als een reële vervanger van de huidige KAR-technologie. Uit de definitiefase blijkt dat er op dit moment op drie locaties (Regio Amsterdam, Noord-Holland/R-Net en Noord-Brabant) in Nederland relevante ontwikkelingen op het gebied van C-ITS plaatsvinden. In BISON-verband is een bezoek gebracht aan de AutocampusNL. Daar is een demonstratie gegeven van de C-ITS/wifi-p techniek op de openbare weg. De proef was nuttig om een gevoel te krijgen bij de feedback die je als bestuurder van de VRI krijgt. Een belangrijk aandachtspunt van de beveiliging van wifi-p is dat er (nog) geen beveiligingsorganisatie is die ervoor kan zorgen dat beveiligingscertificaten uitgegeven worden. Voor meer informatie over de details of stukken wordt men verwezen naar Thomas Walta en Tzvetan Stantchev.

2. Licentie/vergunning KAR

Uit gesprekken met AgentschapTelecom blijkt dat er op dit moment drie partijen over een licentie beschikken voor het gebruik van de KAR-frequentie. Namelijk, de gemeente Apeldoorn, Maastricht en ProRail. Met AgentschapTelecom is nagedacht over een instantie die nationale vergunningverlener zou kunnen worden. BISON/Connekt heeft afgewezen. GOVI/NDOV is op dit moment aan het nagaan of zij nationale vergunningverlener kunnen worden en wat die rol precies inhoudt.

3. Beveiliging van KAR

Met KAR-deskundigen is gezocht naar een beveiligingsoplossing van de huidige KAR-technologie. In eerste instantie was het idee om te werken aan de hand van zogeheten 'white listing'. Maar in de praktijk zou je te afhankelijk worden van het netwerk waardoor de betrouwbaarheid van het systeem zou afnemen. Het voorstel is nu om de laatste twee reserve bytes van het KAR-bericht te gebruiken voor het versturen van een publieke sleutel. Het KAR-bericht zelf zal leesbaar zijn, maar het idee is om te werken met sleutels die op een centrale plek gegenereerd worden. Voor de pilot is gekozen voor de provincie Noord-Holland en zullen VRI's lokaal met de hand aangepast worden. De pilot beperkt zich in eerste instantie tot brandweervoertuigen, omdat uit het onderzoek blijkt dat de kans op misbruik van prioriteit aanvraag als hulpdienst aanzienlijk groter is dan bijvoorbeeld als een ov-voertuig. Op dit moment is er geen indicatie van misbruik van KAR.

12. Voorstel Application/gzip (content type), (geen bijlage)

Ter besluitvorming.

Discussie heeft betrekking op document (TMI8 BISON koppelvlak bericht uitwisseling, v8.1.0.0, concept a) die op 17 september 2015 in de architectuurwerkgroep is besproken. Het hoofdstuk over indirecte verbindingen moet verwijderd worden. Gevraagd wordt wat de impact is als alles gezipt wordt? Voor GOVI heeft het geen impact.

Besluit: de eerstvolgende architectuurvergadering wordt het aangepaste voorstel besproken.

13. W.V.T.K.

GVB: de discussies in dit overleg gaan niet altijd over architectuur. Houd daar rekening mee wanneer naar buiten gecommuniceerd wordt over dit overleg. Wellicht iets aan de naamgeving doen?

GVB: de kwaliteit van de documentatie gaat verloren wanneer snellere besluitvorming nagestreefd wordt. Kijk naar de beheerprocessen (niet changes processen) die je nog niet hebt, maar wel wenselijk zijn.

14. Afsluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun tijd en inzet en sluit de vergadering om 15:00 uur.

15. Afsluiting

De volgende werkgroep zal in Q1 van 2016 plaatsvinden. Henk bedankt de aanwezigen voor hun tijd en inzet en sluit de vergadering om 15:00 uur.

	ACTIE	ACTIEHOUDER(S)	DEADLINE
01-10-2015	Tekstuele wijzigingen in notulen van 17-09-2015 aanbrengen en definitieve notulen rondsturen.	Tzvetan	Afgerond
01-10-2015	UserstopCode+IFFstations wijzigen in PPT-documentatie. Werkgroep Architectuur per e-mail op de hoogte stellen, alvorens doorzetten aan CAB en SC.	Jan, Tzvetan	22-10-2015
01-10-2015	Oplossingsrichting ontwikkelen voor PPT-loketvraag over fare frame structuren. GVB en Connexion bij betrekken.	Jan/Edwin	Q1 2016
01-10-2015	20150924 Changes in haltestandaard doorvoeren in documentatie haltestandaard (doorzetten naar CAB en SC)	Jan/Joost/Tzvetan	22-10-2015
01-10-2015	RFC KV1 vervoersvorm aanpassen.	Joost	z.s.m.
01-10-2015	RFC KV1 vervoersvorm ter goedkeuring rondsturen aan architectuurwerkgroep.	Tzvetan	Afgerond
01-10-2015	Het functioneel document "BISON fysieke haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.2.0.0 release" wordt de architectuur aangepast m.b.t. halteverwijstabel/PassengerStopAssignment. In het document wordt verwezen naar het BISON koppelvlak PassengerStopAssignment. Aanpassingen in KV1 document worden door Jan gemaakt en vervolgens door BISON per mail rondgestuurd. Het streven is om de wijzigingen door te zetten naar de CAB en SC.	Joost Jan	22-10-2015
01-10-2015	Kv15 aanpassen.	Jan	Q1 2016
01-10-2015	Work Item SIRI schrijven.	Martijn, Thomas	Q1 2016
01-10-2015	Voorstel Application/gzip (content type) aanpassen en ter besluitvorming aanbieden aan architectuurwerkgroep.	Jan	Q1 2016
	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	Werkessie 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	-