

# BISON CAB NOTULEN

22 OKTOBER 2015 10:00 – 12:00 UUR

MOREELSEPARK 65 UTRECHT, SEATS TO MEET

**AANWEZIGEN**

Marc Diepenmaat (Arriva, voorzitter), Stefan de Konink (OpenGeo, ad-interim notulist), Ale-Jan Algra, Paul van Kempen (NS), Willem van den Bosch (ARS T&TT), Thomas Walta (GOVI), Joost Boor (GOVI), Lourens Klok (HP), Rene Roelofs (Arriva), Mathilde Bouwman (Arriva), Marit Stoel (9292ov), Henk Schuurman (HTM), Gerben Zwart (Panteia), Jan Tijmensen (Connekt), Harrie van den Broek (Veolia).

**AFWEZIGEN**

Tzvetan Stantchev (Connekt)

**KOPIE**

Martijn van Aartijk (GVB)

*ad 4 TMI8 Dienstregeling (kv 1), v8.1.3.0, draft b (zip)*

- BISON.kv1-TMI9.1.3.0-draft (b)
- TMI8 Dienstregeling (kv1), v8.1.3.0, draft b

*ad 5a Bison KV PassengerStopAssignment (zip)*

- 20151006 Bison KV PassengerStopAssignment v8.0.0.0
- Voorbeeld Export\_CHB\_PassengerStopAssignment\_2015-08-20.xml.gz
- Voorbeeld Export\_CHB\_PassengerStopAssignment\_2015-08-20.csv.gz

**BIJLAGE(N)**

ad 5b BISON fysieke haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.2.1.0 release\_renvooi

*ad 5b Bison haltestandaard v8.2.1.0 met xsd (zip)*

- BISON fysieke haltestructuur en toegankelijkheid, functioneel document, v8.2.1.0 release.pdf
- chb-core.xsd
- chb-msg-v1.3.xsd

ad 6 BISON Prijzen, Producten en Tarieven fase 1, v8.1.0.2 draft  
20151019 BISON Pilot KAR v0.2.pdf

**1. Opening en mededelingen**

Om 10:05 uur opent Marc Diepenmaat de CAB. Jan presenteert aanpassingen van de enumeratie tabellen waaronder nieuwe dataownercodes op verzoek van openOV. In de KV15 documentatie zijn de scenario's verder verduidelijkt. In PPT is ondersteuning voor treinstations toegevoegd.

**2. Notulen van 19 maart 2015 (Ad2)**

De notulen van de vorige CAB worden zonder opmerkingen goedgekeurd.

**3. Stand van zaken NDOV**

NDOV gaat onder CROW vallen en verhuist per 1 januari 2016 naar Utrecht. GOVI en NDOV worden 1 organisatie. De intentie is om per 1 september 2016 nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen decentrale overheden en GOVI/NDOV te sluiten.

**4. Koppelvlak 1 (Ad4)**

Er is behoefte om belbussen en vervoersvormen op ritniveau vast te kunnen leggen. Een voorstel dat eerder is gedaan door 9292 is door Joost Boor verder uitgewerkt om het productformulatype, wat nu alleen op lijnniveau kan worden vastgelegd, optioneel op ritniveau aan te kunnen geven. Daarnaast kunnen voetnoten, annotations, worden vastgelegd als optionele elementen. Semantisch is hierbij NeTEx als uitgangspunt gebruikt.

Marit: "er wordt verwezen naar algemene documentatie, zijn dit de enumeratie tabellen?" Ja, dit is de enumeratietabel. Doch vervalt tabel E.9b.

Discussie over normalisatie van notities;

Rene: "De koppeltabel zou kunnen worden versimpelt, als er 4 koppeltabelen worden gebruikt. Directe integratie in

een relationele database is op deze manier complex." Joost: "Het kan anders, maar dat is niet overwogen."

Naar aanleiding van de discussie stelt Marc voor om een update uit te voeren en dit per e-mail te bespreken. Henk vindt dat procesmatig geen goed idee. "Dit stuk heeft in de werkgroep architectuur ook een vreemd proces gevolgd." Stefan stelt voor om door te gaan met deze variant. Meerdere onderdelen uit de KV1 standaard moeten nu al door afnemers worden ontvocht, het dus is niet uniek voor alleen deze tabel. De producerende kant de verschillende relaties vanuit vier tabellen in een tabel samenvoegen. Ale-Jan vult aan: "Als vervoerder gaan we dit gebruiken voor telefoonnummers van belbussen, nieuwe features komen in NeTeX. Afnemers moeten in NeTeX om kunnen gaan met relaties vanuit verschillende objecten."

Marc vraagt of dit een werkbare situatie is en stelt voor om het ongewijzigd door te zetten naar de SC. Hiermee wordt akkoord gegaan.

#### **5. Haltestandaard (5A & 5B)**

In het originele ontwerp zou de PassengerStopAssignment koppeltabel aan KV1 worden toegevoegd. In historisch perspectief is dit traject niet gevolgd omdat vervoerders de implementatie hier niet kregen bekostigd. Hierop is door NDOV een centrale implementatie gemaakt waarin PassengerStopAssignment is opgenomen. Joost legt voor dat hierop ook ingangsdatum en einddatum zijn toegevoegd om geldigheden te faciliteren.

Marc: het wordt nu "vastgelegd" zoals het nu werkt, en als zodanig doorgezet naar het SC. Hiermee wordt akkoord gegaan.

#### **Aanpassingen enumeraties (5B)**

Joost vervolgt dat combinatie haltes van tram en bus al waren vastgelegd in het enumeratie tabellen, maar de combinatie metro en tram zoals te vinden op Randstadrail stations nog niet was gespecificeerd. Het voorstel is om combiMetroTram aan de enumeratietabel toe te voegen. Hiermee wordt akkoord gegaan.

Bij het bedenken van de haltestandaard is uitgegaan van een ideale wereld, waarbij van plan naar in gebruik wordt gegaan. Doordat vervoerders nu de leiding hebben bij het aanleveren van haltes, worden de haltes direct in gebruik worden genomen. Kenmerken zoals toegankelijk die door wegbeheerders worden vastgelegd zijn op dat moment vaak nog niet beschikbaar. Om deze verplichte velden toch te kunnen vullen is het voorstel de categorie "UNKNOWN" toe te voegen. Hiermee wordt akkoord gegaan. Ale-Jan merkt op dat deze wijziging komt door het proces, de wegbeheerders zouden achter op de vervoerders komen te liggen als vervoerders eerder blijven dan wegbeheerders, dit lost het probleem niet op.

#### **6. PPT (Ad6)**

Een treinstation wordt toegevoegd als tariefpunt. Marit heeft aan Jan enkele opmerkingen opgestuurd. Jan meldt dat naar zijn mening deze tekstueel zijn en worden meegenomen in het definitieve document. Hiermee wordt akkoord gegaan.

#### **7. Implementatie van Tarieven**

Op dit moment zijn HTM, RET en GVB nog bezig met implementatie. Stefan vraagt aan Jan hoe het zit met de loketvraag van 9292 rond het aanleveren van PPT (loketvraag 2, zie architectuurwerkgroep 1 okt 2015). De loketvraag is beantwoord. Naar aanleiding van de loketvraag wordt met 9292ov verder overleg gevoerd.

Ale-Jan: er wordt in bestekken gevraagd om iets te verzinnen voor het communiceren van producten en abonnementen. Het moet een BISON standaard worden en vraaggestuurd, maar de vraag is nog niet bij BISON neergelegd. Marc neemt dit mee naar het SC, maar vraagt zich af in hoeverre de Equipment Operator Data (EOD), (red. TLS SDOA, ov-chipkaart tarieven) voldoet. Henk merkt op dat er zijn ook nog steeds zichtproducten bestaan, die zijn niet verchipt. Het goedkoopste reisadvies bepalen is met alleen een EOD nog steeds niet mogelijk. Marc: binnen Nationaal Openbaar Vervoerbaar (NOVB) wordt deze discussie ook gevoerd onder de naam BOS, Beslissing ondersteund systeem. Stefan: er zijn extra punten over validiteit en commerciële regels die niet in EOD belanden. Paul: wat is precies nodig, is een word document voldoende of moet het een standaard worden? Jan stelt dat NeTeX fase 3 klaar is, het standaardisatie proces bij BISON kan daardoor worden versneld.

Stefan stelt voor om bij een aantal vervoerders nu uit te vragen hoe al deze kaart soorten, verkooppunten en leeftijd regels nu intern worden vastgelegd. Paul vraagt zich af of een reiziger echt zit te wachten op een reisadvies met "koop je kaartje bij de Hema". Henk geeft daarbij het voorbeeld dat "stations" Madurodam en Scheveningen nu bij NS op de kaartautomaat te bestellen zijn en dus ook beschikbaar moet zijn voor het reisadvies, het onderhoud van kort durende producten zou een probleem kunnen zijn, maar het gros zijn vaste abonnementen en kaartjes. Marc: bij NOVB zit ROVER aan tafel, met Tim Boric kan worden overlegd over de wens van de reiziger. Ale-Jan sluit het onderwerp af dat de vraag "wat is een goed abonnement voor mij" pas beantwoord kan worden als de brondata beschikbaar is en roept de SC op een verkenning te doen.

## 8. Lopende trajecten

Henk over de Architectuur werkgroep: Van uit de 'behoefte' (red. wijzigingen op bijvoorbeeld KV1 en Haltestandaard) is er een ander model nodig. We zijn een standaard aan het beheren, maar er is een hoge druk vanuit de oplossing. Het proces van werkgroep, naar CAB en SC heeft aandacht nodig. Vragen ontstaan als:

- Zijn we niet dezelfde dingen aan het doen als de CAB?
- Werkt het proces goed?
- Mensen die geen belang hebben, remmen het proces toch.
- Wisseling van samenstelling van de werkgroepen is niet handig.

Het voorstel ontstaat om een tussenevaluatie te doen: "Is dit het optimale proces?" Daarnaast moeten ook zorgen worden weggenomen bij wijzigingen, ook richting opdrachtgevers. In hoeverre is een nieuwe BISON versie backwards compatible, en wanneer voldoe je er niet meer aan.

Marc: loopt er nu ook een politieke discussie doorheen?

Henk reageert dat de vraag "wat betekent het nu financieel voor mijn werkgever? en welk mandaat heb ik?" wel van invloed zijn. Maar ook procesvragen als: "Hoe doe je discussie per mail. Is een stemming per mail geldig als mensen niet reageren?" Henk en Tzvetan gaan over dit onderwerp bij elkaar zitten.

## 9. Werkpakketten terugkoppeling

### *Delta's*

Marc: De Delta werkgroep heeft een voorstel tot Nederlands NeTeX Profiel opgeleverd als XSD. Twee vervoerders zijn nu aan het bouwen. Bij Arriva is Prodata afgelopen week opnieuw begonnen. Ale-Jan heeft in de afgelopen tijd zelf onderzoek gedaan naar de NeTeX implementatie en Connexion gaat bouw binnenkort starten. Ale-Jan wil graag bijeenkomst plannen met werkgroep om zijn keuzes bij de implementaties te bespreken. In overleg met de werkgroepleden is na de CAB het moment geprikt: 18 november 2015, 10:30 - 13:00 bij Connexion in Hilversum. GVB zal voor deze bijeenkomst ook worden uitgenodigd door Marc.

Guido: Komt er ook documentatie (best-practise)?

Marc: Ja, die zal ook worden opgeleverd.

Guido: Is er een planning? Wanneer komen we op het punt dat er documentatie ligt? Ale-Jan: Wij zijn nog bezig met de baseline. Thomas: Ik geef m'n opdrachtgevers het advies om niet enkel met een baseline verder te gaan, als de delta's er niet zijn. Daar ging het traject immers over. Jan: Toch moet nagedacht worden over migratiestrategie.

### *Europa*

Er ontstaat een discussie over de volgorde van zaken. Geen documenten rechtstreeks naar het SC zonder dat ze bij de CAB zijn geweest. In de eerste werkgroep (Delft) is besloten dat er buitenlandse partijen betrokken zouden worden voor grensoverschrijdend vervoer, in Delft kwam naar voren wat het doel was en de weg er naartoe zou moeten zijn. In Amsterdam ging de discussie over standaarden (SIRI) waar GVB wil meedoen vanwege haar positie tussen grote steden als Londen en Parijs.

Rene: De afspraak in Amsterdam ging door terwijl er geen inventarisatie is gedaan internationaal.

Jan: Die inventarisatie is niet gedaan door tijdgebrek.

Joost: we hadden het er in Delft over om tot een grensoverschrijdend profiel te komen zodat iedereen daarin mee kan werken.

Ale-Jan: De metro in Parijs is niet grensoverschrijdend.

Harrie: waarom is die afspraak dan doorgegaan?

Ale-Jan: wie is de regisseur?

Stefan: Wat is het belang van Jan Koers dat deze werkgroep er is? Hij is bij geen van de werkgroepen aanwezig geweest.

Hierop ontstaat de discussie wat de taken van een SC lid zijn. Moet een SC lid bij de werkgroep aanwezig zijn?

Ale-Jan: in andere werkgroepen (op Delta's na) zijn er geen SC leden geweest.

Stefan: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en Aachener Verkehrsverbund leveren nu reisinformatie in het DINO formaat.

Besluit: het document over Europa kan informatief naar het SC.

### *SIRI-VM*

Thomas ligt de opdracht, het werkpakket toe; Is er een Nederlands SIRI Vehicle Monitoring profiel te vinden ter vervanging van KV6 zodat Dienst Metro per 1 oktober 2015 reisinformatie voor de Amsterdamse metro kan versturen met SIRI-VM. Dit is uitgesteld, en kan nu wel worden getest.

Paul vraagt: waardoor komt de uitloop?

Thomas: heel weinig techniek, veel constructieve overleggen die pas een maand geleden zijn opgestart, terwijl dat een jaar geleden had moeten zijn.

Guido: Hoe ga je om met KV6 vs SIRI-VM; als afnemer moet je twee smaken afhandelen?

Stefan: OpenOV doet mee met testen GVB, en heeft eerder ook dumps van RET en HTM ontvangen. Zo doende is er expertise om dat af te handelen, maar we zijn bang voor de nieuwe Alstom SIRI smaak. Daarom is het van belang dat het profiel er wel komt.

Henk: KV6 is niet alleen SIRI-VM te vervangen. Om interlinie (Joost: en KV6-delay) te bieden is SIRI-ET ook nodig.

Thomas: We hebben voor het workitem gekeken naar een standaard die zo dicht mogelijk tegen KV6 liWt.

Rene: wat is de businesscase? Is het een 1:1 converter?

Thomas/Joost; KV6 richt zich voornamelijk op Bus, SIRI-VM kan rail beter afhandelen. Europese standaardisatie is 1, daarnaast zitten zaken die we nu in Koppelvlak 5 standaardiseren, dynamische vertrek haltes, al geïntegreerd SIRI.

Rene: SC gaan we uiteindelijk over naar Europese Standaard?

Thomas: Europees, betekent meer functionaliteit waar al over na is gedacht, er zijn een groot aantal aanleverende partijen, maar we (GOVI) kunnen het nu niet afhandelen.

Rene: Het kan niet zo zijn dat het voor 1 leverancier de boel om wordt gegooid?

Ale-Jan: bij GVB is een uitzondering gemaakt als proef die goed is bevonden.

Thomas: we gooien niet de complete database om, maar we bouwen ook geen SIRI naar KV6 converter.

#### *KAR*

Thomas meldt dat er voor KAR een drie sporen beleid is gedefinieerd.

1. Op Maastricht en Apeldoorn na heeft niemand een KAR licentie, dat zou kunnen leiden tot de conclusie dat het Agentschap Telecom geen toezicht heeft gehouden. Oplossing: er komt 1 licentiehouder. Bij misbruik kan er dan naar 1 legale licentiehouder worden gegaan. Een logische lijn zou zijn om deze licentie bij BISON/Connekt neer te leggen, maar die wilde dat niet zijn. De vraag is nu neergelegd bij CROW.

2. Voor WiFi-P zijn we naar Helmond geweest en aangehaakt bij de ronde tafel die bezig is met het profiel van WiFi-P in relatie tot het openbaar vervoer. WiFi-P lijkt heel interessant maar het is er nog niet, en het is er zeker nog niet beschikbaar in 2016. Daarnaast is de reikwijdte van het signaal slechts een 400 meter bij een zichtverbinding. WiFi-P kan geweldig worden beveiligd, maar dat is ook op dit moment absoluut niet het geval. Om dit goed te organiseren vereist het een nieuwe organisatie (red. voor een public key infrastructure). In de verschillende profielen van WiFi-P is OV-prioriteit nog niet vastgelegd, het is gericht op de automotive sector. We volgen de trajecten waar Noord-Brabant en GVB pilots houden, deze zullen worden teruggekoppeld aan het SC.

3. Beveiliging van KAR zelf als simpele oplossing. We verzinnen sleutels, die distribueren we naar nood-hulpdiensten, in Zaanstreek. Met sleutels kunnen ieder bericht met crc32 ondertekenen - de vier laatste ongebruikte bytes. Weinig processing toch  $2^{32}$  combinaties. Gokken van een bericht wordt daardoor onmogelijk en is tijd afhankelijk, de VRI weet dat bericht 'oud' is. We gaan op dat moment van "geen beveiliging" naar "wel beveiligd". Het leidt tot kosten in de hele keten: boordcomputers, voertuigen en VRI's. Daarnaast moet er nog steeds een sleutelautoriteit komen.

Guido: worden de documenten uit het WOB-verzoek nu openbaar?

Thomas: dat mag het SC besluiten.

#### *Analyse Reisinformatie in Afwijkende OV-situaties*

Joost meldt dat Marieke Stakenburg op dit moment bezig is met e uitwerking. Ze maakt een eerste inventarisatie bij vervoerders, het voorstel hiervoor zal naar architectuur werkgroep gaan. Het is geen aanpassingen in de koppelvlakken, maar een inventarisatie van de behoefte bij de reiziger die zou kunnen leiden tot aanpassingen of toevoegingen. Veelal gaat het om Rail, maar delta's kan een onderdeel zijn van omleiding problematiek.

#### **10. Nederlandse standaardisatieprofiel CEN-SIRI**

Er zal worden gekeken naar alle SIRI koppelvlakken, maar geen PT.

#### **11. W.V.T.T.K.**

Joost: meldt dat hij KV1index later wil bespreken.

#### **12. Sluiting**

Om 12:00 uur sluit Marc de CAB met dankzegging aan Stefan de Konink voor zijn ad-interim rol als notulist.

| ACTIE  | ACTIEHOUDER(S) |
|--|----------------|
| <p>Voorgestelde wijzigingen op KV doorvoeren (naar pre-release) en aanbieden aan SC van 20 november 2015.</p> <p><b>KV1</b><br/> - TMI8 Dienstregeling KV1, v8.1.3.0 draft b.<br/> - BISON.kv1-TMI8.1.3.0-draft.</p>   | Joost, Tzvetan |
| <p>Voorgestelde wijzigingen op KV doorvoeren (naar pre-release) en aanbieden aan SC van 20 november 2015.</p> <p><b>Haltestandaard</b><br/> - 20151006 Bison KV PassengerStopAssignment v8.0.0.0 en xml en csv voorbeeldbestand.<br/> - BISON haltestandaard v8.2.1.0 met xsd.zip.</p> | Joost, Tzvetan |
| <p>Voorgestelde wijzigingen op KV doorvoeren (naar pre-release) en aanbieden aan SC van 20 november 2015.</p> <p><b>PPT</b><br/> - BISON Prijzen, producten en tarieven fase 1, v8.1.0.2 draft.</p>  | Jan, Tzvetan   |
| <p>Work Item KAR (inclusief pilotvoorstel) aan SC van 20 november 2015 aanbieden.</p>  | Tzvetan        |
| <p>Onderwerp 'in bestekken vragen om communicatie van abonnementen en producten' bespreken bij SC 2015.</p>  | Marc           |
| <p>GVB op de hoogte stellen van Delta werkgroepvergadering.</p>  | Marc           |
| <p>Naar aanleiding van discussie in architectuur en CAB over proces: inventarisatie procesverbetering Architectuur, CAB en SC.</p>   | Henk, Tzvetan  |

**EERSTVOLGENDE VERGADERING CAB: voorjaar 2016**