BISON CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

23 SEPTEMBER 2008 10.00 – 12.00 UUR UTRECHT, HOOG BRABANT

AANWEZIGEN	Klaas Steffens (BISON, voorz.), Martijn van Aartrijk (BISON, secr.), Marije de Vreeze (BISON), Jan Tijmensen (BISON, documentatie), Joost Boor, René van den Berg (GOVI), Patrick Duwel (Keypoint), John Schaap (RIG), Rene Roelofs (Arriva), Ruud Gortworst (Connexxion), Herbert van Buitenen (NS), Michael Knufman (GVB), Peter Noorlander (RET), Mirjam Hamelink (V&W/DGMO), Allart Lensvelt (Amsterdam Airport Schiphol), Arthur ter Weeme (VOC/VNG), Pieter Joosten (Stadsgewest Haaglanden), Marco van der Lubbe, Gerard Hoogveld (Vialis), Herbert van Buitenen (NS), Tim Boric (ROVER), Frank Vaerten (Ferranti), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland), Martin Schlief (Peek Traffic), Marnix de Grote, Lieve Grijp (ProData), Olaf Wienk (Intraffic), Gilles Ampt, Johan van Leeuwen (EDS).
AFWEZIGEN	-
KOPIE	Erwin Stoker (OV Bureau Groningen-Drenthe), Arie van Dijke (Surtronic), Adrie Spruijt (ASTIM Telematica), Peter Scheffel (ProRail), André Beuink (Syntus), Esther Both (Veolia), Frans Cornelis (Gemeente Amsterdam)
BIJLAGE(N)	-

1. Klaas Steffens opent de vergadering om 10.15u en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze eerste BISON Change Advisory Board.

2. Een ieder stelt zich kort voor.

3. Klaas Steffens presenteert kort de uitgangspunten van de BISON CAB
    a. Harmoniseren, ontwikkelen en beheren van alle OV-standaarden in NL, met een duidelijke prioriteit voor reisinformatie.
    b. BISON gaan uit van bestaande standaarden, en focust op ‘quick wins’ waar mogelijk
    c. Op termijn zal integratie worden nagestreefd met Europese standaarden
    d. Alle documenten van BISON zullen beschikbaar gesteld worden op een besloten site, toegankelijk voor leden: http://projecten.connekt.nl. Binnenkort komt er ook een publieke site (http://bison.connekt.nl), maar deze is nog niet actief.
    e. De CAB is een functioneel orgaan, die zich op hoofdlijnen bezig houdt met de planning, focus en impact van veranderingen van de standaarden. Inhoudelijk, technisch werk gebeurt in werkgroepen. Daarvan zijn de volgende al actief:
        i. Dienstregeling (koppelvlak 1)
        ii. Actuele puntualiteit (kv 6)
        iii. Actuele voorspelling (kv 19)
        iv. Vrije teksten (kv15)
        v. Mutaties door Verkeersleiding (kv17)
    f. Nu ligt voor: informatie aan reizigers, via ‘presentatie partijen’ (weg/infrabeheerders/marktpartijen). Deze informatiestromen heten koppelvlakken 7 en 8.

4. Klaas presenteert het stroomdiagram waardoor een change zal gaan. Rene Roelofs informeert of een change kan tussentijds kan worden verlaten, als niet nodig blijkt. Dat kan, als CAB, werkgroep of Strategic Commitee (SC) zo beslissen.

5. In de CAB kan iedere partij vertegenwoordigd zijn door één afgevaardigde. Deze mag maximaal één ‘achterwacht’ hebben, die eventueel voor deze persoon invalt.

6. De volgende vraag is: wie bepaalt de impact die veranderingen hebben op werkende systemen? Hierover beslissen de CAB en de SC; CAB leden worden geacht de impact van voorstellen op hun staande systemen in te kunnen schatten en in de CAB in te brengen.

7. John Schaap (RIG, teamleider software ontwikkelingsteam) presenteert de informatiebehoeften volgens de Reisinformatiegroep. De RIG onderscheid drie niveau’s: statisch (30 dagen tevoren), dynamisch (24 uur tevoren), actueel (30 minuten tevoren). De visie van de RIG is ‘reisinformatie’ altijd en overal. Betrokken modaliteiten: auto, tram, bus, trein, metro, fiets, lopen, vliegtuig. Voor de RIG is DRIS meer dan alleen een haltesysteem of een aantal haltepalen. Reisinformatie gaat

over concessie heen. Door de RIG gebruikte media: telefoon, internet, mobiel, sms.

8. RIG: wil voldoen aan standaardisatie, maar heeft (nog) nodig: koppelvlak voor dagplannen, (24-uurs planning), inclusief de oorzaak van eventuele wijzigingen. Tevens heeft de RIG behoefte aan de verwachting van het op tijd rijden van een rit, plus verwachting van het halen van eventuele aansluiting(en). De RIG wil sommige koppelvlakken ook gaan gebruiken tussen interne systemen.

9. Vraag Tim Boric: weten we wat reiziger wil? Herbert merkt op dat reizigers voornamelijk goede informatie willen bij verstoringen. Vraag Peter: wat is de ambitie van de RIG binnen TMI8 architectuur? Volgens John wil de RIG een integratieplatform zijn.

10. Rene van den Berg (projectleider beheer, GOVI) presenteert de informatiebehoeften van project GOVI. Rene is verantwoordelijk voor beheer informatieketen van GOVI. GOVI levert als 'product' alleen reisinformatie in kv7/8 formaat. GOVI verkoopt niet de wijze waarop informatie aan reiziger geleverd wordt, alleen een data-warehouse. Voor GOVI is dat statische en actuele vertrek en aankomsttijden over alle vervoerders, plus informatie over calamiteiten, mutaties, in de vorm van tekst. René: "er wordt teveel naar techniek gekeken, te weinig naar kwaliteit". Afspraken over kwaliteit van de aangeleverde data zijn dus nodig. Advies GOVI: blijf dichtbij concrete, hanteerbare behoefte. Gebruik reeds bestaande koppelvlakken als uitgangspunt.

11. Vraag Peter Noorlander: GOVI is geen marktpartij, RIG wel. Is dat geen risico? Dit is geen issue voor de BISON CAB.

12. Vraag Peter Noorlander: wat is 'goed' bij kwaliteit van data? Rene vd B: dat moet gedefinieerd worden, en er wordt binnen GOVI aan gewerkt. Rene Roelofs: kwaliteit is juistheid, tijdigheid en volledigheid. Deze termen zouden bij de uitwerking van de koppelvlakken meegenomen moeten worden.

13. Opmerking Tim Boric: reizigers hebben behoefte aan een gids-functionaliteit, met name op grote knooppunten.

14. Allart Lensvelt, Amsterdam Airport Schiphol, afd. Tranport & Transportation, presenteert hun informatiebehoeften. AAS ziet informatie als totaalpakket: over modaliteiten heen. De luchthaven heeft 85.000 OV-reizigers per dag. Reiziger/klant staat voorop, bereikbaarheid/drempel van luchthaven zijn "all-important". Informatie moet ook ook lopen/fiets bevatten. HSL-Zuid gaat een deel vluchten vervangen, dus AAS wordt ook internationale OV-hub. Media van communicatie: sms, internet, reclaimhallen, Plaza, in vliegtuig, in bussen, op haltes (parkeerplaatsen, overstaphaltes). Informatiebehoeften: wie, waarmee, wat, hoe laat. Wie, vervoerder. Waarmee: materieel, formule, bezettingsgraad. Wat: lijn, dienst/rit, haltes, eindhalte. Hoe laat: aankomst en vertrek, statisch, dagplanning, actueel. Capaciteit is afhankelijk van aanbod/piekmomenten, niet per se van rijfrequentie. AAS wil ook informatie als wegbeheerder ivm beheer capaciteit haltes en kwaliteit infrastructuur. Voor AAS is er haast bij ivm verkeersinfarct.

15. Er wordt gediscussieerd over hoe de in de presentaties genoemde behoeften vormgegeven kunnen worden. Teneinde efficiënt te werk te gaan, zal er uitgegaan worden van de reeds bestaande, maar nog niet door BISON geharmoniseerde en gestandaardiseerde koppelvlakken 7 en 8. Koppelvlak 7 kan kort worden samengevat als 'digitale haltestaten', en kv8 als actuele updates op die haltestaten.

16. De betrokken partijen bij kv7/8 zijn de centrale servers, zoals GOVI, RIG, etc enerzijds, en 'presentatie-afnemers' anderszijds. Deze laatsten zijn partijen die deze informatie verwerken en eventueel verrijken tot informatie voor de reiziger. Kv7/8 hoeven dus niet direct aan de reiziger getoond te worden, maar kunnen door de 'presentatie-afnemers' worden geïntegreerd in een groter informatiepakket.

17. Ferranti bepleit een heldere definitie van waar kv7/8 voor staan. Uit de discussie volgt dat koppelvlakken 7/8 halte-gebaseerd zijn, en niet gebaseerd op lijn en/of route. Dat betekent dat deze informatiestromen gebruikt kunnen worden om informatie te verstrekken over individuele haltes, maar niet zonder meer over routes, en/of reizen over meerdere routes (reisplanners).

18. Met 'halte' wordt bedoeld: een 'voertuigopstelplaats' (RvdB), welke deel uit kan maken van een groter cluster. In treintermen is een 'voertuigopstelplaats' een perron. In geval van wijzigende situaties en/of dynamische haltetoewijziging, zou er een methode moeten zijn om deze gegevens te communiceren met andere partijen in de informatie-keten. In de spoorwereld is zoiets al centraal geregeld (HvB). BISON zal ook dit punt agenderen.

19. Samenvattend is er behoefte aan de volgende functionele informatie, welke aan de reiziger gecommuniceerd kan worden:
    a. Lijnnummer
    b. Ritnummer
    c. Eindbestemming en tussenhalte(n)
    d. Vervoerder (identificatie)
    e. Productformule (Q-liner, Sternet, Intercity, etc)
    f. Geplande + actuele Vertrektijd
    g. Geplande + actuele Aankomsttijd
    h. Perron (opstelplaats, spoor, etc – ook in geval van (dynamische) perronwijzigingen)
    i. Modaliteit (Trein, Tram, Bus, Metro, etc)
    j. Materieel (Lage vloer, Geleed, Taxi-busje, 3-Wagenstel, etc)
    k. Actuele en voorspelde bezettingsgraad (beschikbare capaciteit in voertuig)
    l. Oorzaak (bij vertragingen, mutaties, omleidingen)
    m. Gevolg (idem),
    n. Advies (idem)
    o. Prognose (verwacht eindtijd van gevolg, bij vertragingen, mutaties, omleidingen)
    p. Overige OV-gerelateerde vrije tekst (voor zover niet relevant in punten l t/m o)
    q. Mutaties in de dienstuitvoering ten opzichte van “plan”-tijd, zoals uitgevallen ritten, ingelaste ritten, etc (verg. kv17)
    r. Een ‘tijdsvenster’ voor de te tonen vertrekkende voertuigen.
    s. Informatie voor haltebeheer voor/door wegbeheerders
    t. Informatie over wegcapaciteit en doorstroming voor wegbeheerders
    u. Informatie over halte-/perrontoewijziging van wegbeheerders aan centrale servers

20. Pieter Joosten en Ruud Gortworst benoemen de behoefte aan een toekomstig uniform koppelvlak voor beheer van haltepalen op afstand. BISON zal dit punt agenderen en nader uitwerken.

21. Pieter Joosten en Ruud Gortworst informeert tevens naar de plannen versiebeheer. BISON moet een gedegen versiebeheer gaan voeren, maar wel focussen op resultaat en ‘quick wins’ (RvdB). Gezien de schaal waarop reisinformatie systemen in gebruik zijn, zijn ‘big bangs’ (waarbij alle deelnemers tegelijkertijd naar een nieuwe versie gaan) in de praktijk niet realiseerbaar. Dit houdt in dat migratie-trajecten, waar nodig, noodzakelijk kunnen worden.

22. Punten 20s t/m 20u zullen separaat behandeld en geagendeerd worden.

23. Er zal een werkgroep belegd worden, welke de in deze CAB besproken zaken als uitgangspunt neemt in de harmonisatie en standaardisatie van koppelvlakken 7 en 8. De werkgroep zal, op basis van deze discussies, een scope bepalen. De CAB zal hierover worden geïnformeerd. Ook zal de werkgroep op de van 29 oktober de stand van zaken rapporteren.

24. De werkgroep zal gaan werken op basis van de meest recente, actieve versie van kv7/8, versie 6.6. Tevens zal er gekeken worden naar de noodzaak en wenselijkheid om nieuwe, nog niet geïmplementeerde versies (v7.1 en/of v7.2) in de discussie mee te nemen.

25. Punt 5 wordt, in verband met tijdgebrek, maar met goedkeuring van de vergadering, naar de CAB bijeenkomst van 29/10 verplaatst.

26. Er zijn geen thema’s bij de rondvraag.

27. Klaas dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 12.15u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Presentaties mailen aan alle aanwezigen + agendaleden	Martijn
Agenderen beheer haltepalen op afstand en bespreken met Pieter Joosten	Martijn
Agenderen informatie tbv wegbeheerders	BISON
In kaart brengen en agenderen informatiebehoeften wegbeheerders (punten 20s t/m 20u)	BISON

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN
Volgende werkgroep: kv7/8, **dinsdag 23 september 2008**, **13.00u**, locatie InTraffic, Nieuwegein.
Volgende vergadering CAB: **woensdag 29 oktober 2008**, **15.15u**, Congres Connekt, Tate Gallery, Zaandam