CHANGE ADVISORY BOARD

NOTULEN

29 NOVEMBER 2011 10.00 – 13.00 UUR ARISTO, UTRECHT LUNETTEN

AANWEZIGEN	Klaas Steffens (BISON, voorzitter CAB), Martijn van Aartrijk (BISON, secretaris), Joost Boor, Thomas Walta (GOVI), Tim Boric (ROVER), Ale-Jan Algra, Paul 's Gravemade (Connexxion), Erik Geensen (Intraffic), John Schaap (9292), Marcel Bus (NEA), Wieland Hendrikse (Ovitech), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Willem van de Bosch (ARS), Johan Booij (Arriva), Joost van Os (Stadsregio Amsterdam), Ron Braxhoofden (RET), Michael Knufman (GVB), Maarten Schoonwater (Logica), Stefan de Konink (OpenGeo), Marc Diepenmaat (Connexxion), Bart van der Worp (BISON, architect), Jan Tijmensen (BISON, documentatie),
KOPIE	Lourens Klok, Gilles Ampt (HP), Patrick Duwel (Keypoint), Guy Hermans (KpVV), Allart Lensvelt (Amsterdam Airport Schiphol), Erwin Stoker (OV Bureau Groningen-Drenthe), Arie van Dijke (Surtronic), André Beuink (Syntus), Adrie Spruijt (ASTIM Telematica), Michel Siebelink, Erik Boldingh (Gemeente Amsterdam Dienst IVV), Marnix de Grote, Lieven Grijp (ProData), Sjef Jansen (VDV), Rudi van Tigchelt (Veolia), Anne-Marie Hendrikx (ProRail), Peter Noorlander (RET), Gerard Hoogveld, Walter Spitters (Vialis), Frank Vaerten (Ferranti), Herbert van Buitenen (NS), René van den Berg (GOVI), Peter Hoekstra (Strukton), Arthur ter Weeme (VNG/VOC), Sjanie Quist (NS), Barend Aris (ProRail), Rene Roelofs (Arriva), Theo Dijk (SRE, SkVV), Marcel Klaver (RET), Sjoerd Haverkamp (Peek Traffic), Jos Jongerius (BRU), Naresh Malgie (HTM), Fred Witteveen (Prov Zeeland), Ruud Bos (Prov Zuid Holland), Michiel Beck (I&M), Kees Pool (Surtronic), Michiel Beijer (Twynstra Gudde), Abe de Graaf (Vervoer Applicaties Nederland),
BIJLAGE(N)	Mail overheden (ingestuurd door Joost van Os) Ter vergadering gegeven presentatie

1. Adviessessie.
    a. Marc Diepenmaat (MD) trapt af, stelt zich voor en licht agenda toe. Doel is van mensen te horen waar we staan qua oplossingen op basis van NeTEx. Johan Booij (JB): we staan voor een keuze, die we hier moeten maken. Er ligt een document waar de voors en tegens in beschreven staan, en waar de werkgroep unaniem achter staat.
    b. Joost van Os (JvO): de werkgroep had geen scherpe opdracht, en de SC wil een work item hebben. We staan dus op het punt van het formuleren van een opdracht. JvO heeft beleidsmatig naar dat stuk gekeken en vindt dat er nog wat verbeterd kan worden. JB: de discussie over work items dateert van na de opdracht over het inventariseren van NeTEx; de opdracht van de SC was helder voor de werkgroep. JvO: op basis van het bestaande stuk zal JvO de SC adviseren niet akkoord te gaan. De bezwaren van overheden zijn vastgelegd in een notitie, die JvO aan MD gestuurd heeft. Deze notitie zal worden rondgestuurd met de notulen.
    c. Martijn van Aartrijk (MvA) licht proces toe: de SC vroeg in juni om keuze te maken of we zelf iets ontwikkelen of dat we iets in NeTEx doen. De overwegingen om die keuze te maken zijn vastgelegd in het voorliggende document.
    d. JvO: fundamenteel is dat duidelijk is wat de toegevoegde waarde is van dit traject; vervolgens moet er ook een begroting en planning bij. Johan: stuk bevat een duidelijke tabel met informatie items die worden toegevoegd. Stefan: hoe groot zijn de afhankelijkheden binnen NeTEx mbt bestaande standaarden? Johan: valt wel mee, zeker qua kv6. Qua kv1 moet er nader naar gekeken worden. Ale-Jan Algra (AA): in de vorige CAB is er uitvoering stilgestaan bij kwaliteit van reisinformatie. Met name omleidingen en tijdige wijzigingen zijn belangrijk; daarin wil dit traject voorzien. AA was sceptisch over NeTEx, maar in de werkgroepen is uitvoerig gekeken naar de mogelijkheden; de conclusie is dat dat goeie tools zijn waarmee kan worden gedaan wat moet gebeuren. Dat moet je niet zelf opnieuw willen bouwen.
    e. Ook op het gebied van de dienstregeling moet er eea worden toegevoegd. Thomas: dat kan een grote impact hebben. AA herinnert Thomas aan uitspraak dat Integratoren willen dat versie beheer goed geregeld is; zij willen minimum aan beheer en een maximum aan eenvoud. NeTEx doet dat beter dan de bestaande standaarden.
    f. JB: er zal impact op kv1 zijn, ook als we zelfs iets ontwikkelen. De impact is er dus altijd.

g. JvO: zorg vloeit voort uit technische impact. AA: de huidige kv1 is niet geschikt voor omleiding, versiebeheer, et cetera. Kv1 hoeft niet te worden aangepast als de keuze op NeTEx valt, maar het kan wel zo zijn dat kv1 wordt vervangen. KV1 kan dan gewoon blijven bestaan in de huidige vorm. JvO: de kosten komen hoe dan ook uiteindelijk bij OVA's terecht. MD: NeTEx dekt inhoudelijk veel meer af dan wat er tot dusver bestaat in huidige koppelvlakken, en ook meer dan wat er gevraagd werd in het huidige totaalbeeld van de delta's en zelfs de dienstregeling.
h. JvO heeft niet scherp wat het precies betekent als er staat dat kv1 geen gewijzigde routes ondersteunt. Bart licht toe, Mike vult aan. Maarten: probleem is nu juist dat je reisplanners niet kunt bouwen als je geen goed toekomstbeeld hebt van geplande wijzigingen. Daarvoor biedt kv1 niet de functionaliteit. NeTEx biedt daarvoor een veel beter dataformaat.
i. John: 9292 heeft ook informatiebehoeften die NeTEx biedt, waaronder delta's, maar ook tarieven. Kv1 is ontstaan en geschreven voor informatie op DRIS panelen, niet voor planners met tarieven etc: daarom zitten er aan kv1 beperkingen. Mike: GVB wil ook naar NeTEx maar de huidige situatie is grosso modo werkbaar. JvO geeft aan ook niet tegen NeTEx te zijn, maar zoekt helderheid qua impact.
j. MD: die impact is op dit moment niet helder; zowel de werkgroep als deze CAB heeft daar geen antwoord op. Wellicht is het een optie om gezamenlijk, gaande een implementatietraject met de partijen die hebben aangegeven mee te willen doen, die impact helder te krijgen. Dat kan omdat de NeTEx standaard feitelijk al bestaat, en er alleen nog moet worden bepaald welke delen er wel of niet relevant zijn. Dat sluit ook aan bij de nadere verduidelijking die JvO zoekt.
k. In het stuk hebben GVB en Arriva al aangegeven mee te willen doen. Ook Connexxion is bereid te kijken naar deelname. Er moet wel een integrator bij. John: 9292 zal daaraan meedoen; Thomas: vermoedelijk ook GOVI, wordt uitgezocht. Meerdere vervoerders zou goed zijn voor het draagvlak.
l. JvO zal aan GOVI vragen wat financiële/organisatorische impact is van niets doen of keuze maken. Johan: ook vervoerders moeten die afweging maken, maar concrete bedragen zijn in dit stadium niet te noemen. AA: voorstel MD om verdere uitwerking binnen BISON te doen tot het niveau dat de financiële impact wel duidelijk wordt is dus een goede.
m. MD: wat het betekent voor de reiziger is in het stuk goed beschreven. JvO: als Arriva, GVB en 9292 samen tot een goede oplossing komen dan juichen de overheden dat toe en zien de resultaten graag tegemoet.
n. MD rondt af. We nemen de voorstellen alhier in de SC van 13e december mee. Maarten: voordelen validatietraject zijn duidelijk naar voren gekomen. Impact schatting vooraf is lastig, maar werkenderweg wordt het duidelijker. MD voelt de meeste consensus voor validatietraject, in BISON verband.
o. JvO: welk stuk en welk besluit wordt in SC besproken? Er komt een revisie op het voorliggende document. Dat wordt gestuurd richting advies validatie traject; er moet wel in komende SC een keuze gemaakt worden. JvO: GOVI werkt graag mee aan doortastend traject.
p. Bart: NeTEx traject is lopende, BISON is daarbij betrokken; hoe langer we wachten met besluitvorming, hoe lastiger het wordt aanpassingen daarin nog doorgevoerd te krijgen.
q. Stichting OpenGeo wil als Integrator ook meedoen aan validatie traject.
r. Tim: houdt ook rekening met migratie van kv1 naar NeTEx.
s. MD dankt allen voor inbreng.

2. Plenaire sessie
   a. Mededelingen
      i. Kv7/8 spoor komen we op verzoek van het Ministerie later op terug; nu niet op agenda.
      ii. PPT presentatie is op verzoek van Ministerie aangepast; zal met de stukken worden meegestuurd. Ook voor PPT wordt (met terugwerkende kracht) een work item ingericht.
      iii. Er is niemand van het Ministerie of het NDOV; geen toelichting dus deze keer.
   b. Notulen
      i. Martijn heeft per abuis met de stukken de verkeerde CAB notulen meegestuurd; als het goed is heeft iedereen ze wel; ze staan op de website en zijn rondgemaild.
      ii. Geen opmerkingen op notulen; goedgekeurd.
      iii. Johan: naar aanleiding van: overleg Arriva/Ovitech is afgerond; het resulterende stuk is bijna klaar en zal naar Martijn gestuurd worden ter behandeling in de gebruikelijke BISON procedures.
      iv. Actiepunten: allen uitgevoerd; afvoeren. Kv20 is vastgesteld maar gebruik moet bezien worden in bredere discussie over delta's.
   c. Evaluatie

i. Conform presentatie; er heeft een evaluatie plaatsgevonden.
ii. JvO: complimenten voor resultaten en conclusies SC. Toch zijn in ogen van JvO niet alle genoemde punten besproken; hij zal die vragen alsnog schriftelijk direct aan de SC stellen.

d. Lopende werkgroepen
   i. Workshop kwaliteit
      1. Er zijn drie presentaties geweest uit verschillende gezichtspunten. Die zijn allen toegestuurd. Conclusies worden besproken aan de hand van toegestuurd stuk.
      2. Tim: er is nog een item dat niet ter discussie is geweest; volgordelijkheid op halte borden wordt hinderlijk gevonden. Nog erger is het niet aankondigen van een voertuig die wel rijdt; ondermijnt vertrouwen in informatieketen en het OV in brede zin. Klaas: BISON beheert geen 'standaard' voor presentatie van informatie, zoals bijvoorbeeld de Meijksenaar systematiek. JB: Meijksenaar zegt niets over nauwkeurigheid van voorspelling, alleen iets over weergave van informatie.
      3. JvO: tijd is inderdaad niet altijd belangrijk, maar hangt van situatie af. Als je nog 20 minuten moet wachten is het minder belangrijk; als je in een voertuig zit wil je precies weten of je een overstap haalt. Nauwkeurigheid is dus situationeel; ook zo behandelen. Maarten: de realiteit is er ook nog; niet alle verstoringen zijn zo voorspelbaar dat je de gewenste nauwkeurigheid altijd haalt – dat hoeft maar een drukke halte of een vuilniswagen te zijn. Thomas: de volgordelijkheid is toch wel een zaak van seconden. AA: eens met suggestie Joost om per situatie te kijken naar wat de reiziger nodig heeft.
      4. JvO: eerste twee punten van inbreng opdrachtgevers minder relevant; zijn middelen en geen doel.
      5. Verdere uitwerking ook op beleidsmatig niveau ism Gerrit Niezink; niet alleen maar technisch voorbereiden. Wie deel wil nemen kan zich aanmelden bij het secretariaat.
      6. JvO: de ambititie om dit te verbeteren wordt toegejuicht. Dat moet nog wel worden omgezet in concrete acties die verbeteringen tot gevolg hebben.
      7. In Q1 komt het vervolg door uitwerken work item.
   ii. Haltes
      1. Martijn licht toe; JvO stelt vragen, oa: kan 9292 dit niet verder uit gaan werken? John: 9292 heeft de informatie van de vervoerders op basis van dienstregelingen, maar informatie over fysieke haltes moet van overheden (cq wegbeheerders) komen. 9292 heeft geen informatie over specifieke looproutes; wel over geschatte looptijden. Daarom juicht ook 9292 deze ontwikkeling toe. Wel moet ook fase 2 van deze standaard er komen, al is het wel belangrijk dat fase 1 door overheden zo snel mogelijk wordt geïmplementeerd.
      2. JvO: hier ligt een belangrijke taak voor overheden om deze informatie te organiseren.
      3. Maarten raadt ook aan te kijken naar mogelijkheden met crowdsourcing.
      4. De hamvraag is hoe de overheden dit gebruik nu gaan organiseren en het beheer ervan inrichten.
      5. Tim: goed dat er ook rekening is gehouden met complexe stations; OVAs gaan over bus- en tramstations; maar doet ProRail ook mee. Martijn: die zijn wel een aantal malen op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen, maar zijn niet inhoudelijk aangeschoven. Hoe de data voor spoor ontsloten moet worden, is aan I&M om op te pakken. Omdat de standaard op NeTEx is gebaseerd, is het ook geschikt voor gebruik in spoor-context.
      6. Verder geen opmerkingen; halte standaard gaat naar SC.
   iii. PPT
      1. Klaas licht toe cf presentatie; over ambitie gesproken. Het duurt lang(er) want het is zeer complexe materie. Doel van PPT is om reisinformatie te voorzien van voorspelling van te maken kosten bij reizen, rekening houdend met producten en tarieven in (ook) het Chipcard systeem. Dat blijkt ook binnen OVC niet altijd voorspelbaar te zijn; dit traject leidt daarmee ook weer tot bewustwording en verbeteringen in het OVC systeem. Die acties worden nu opgepakt in OVC verband.
      2. PPT heeft een direct verband met dienstregelingen. Vandaar een belangrijk argument om PPT in NeTEx verband uit te werken.
      3. Er is ook een 'standaard' (in Excel) gemaakt voor communicatie over tarieven en producten vanuit OVA's naar vervoerders. Dat is relatief

grofmazig; het datamodel is flexibeler.
4. Ook met degressieve tarieven wordt rekening gehouden (bijv voor NS, die ook inhoudelijk bij dit traject is aangehaakt).
5. De informatiestructuur is vergevorderd; voor zover ons duidelijk passen hier alle prijzen, producten en tarieven in. Dat moet nu worden omgezet in uitwisselingsformaten.
6. Het werk van de PPT groep zal ook in breder OVC verband opgepakt en geïmplementeerd worden.
7. JvO: houden de overheden volledige vrijheid inzake het vaststellen van tarieven? Klaas: ja, dat blijft onverkort overeind.
8. JvO: zijn er kosten gemoeid inzake het aanpassen van het OVC systeem? Klaas: die kosten komen pas als daartoe door de geëigende partijen actie wordt ondernomen; niet als gevolg van deze standaard.
9. John: 9292 heeft grote behoefte aan deze standaarden. Wat er momenteel bestaat is ook voor 9292 onvoldoende werkbaar. Wat er nu binnenkomt is per vervoerder verschillend en sterk gerelateerd aan hoe vervoerders hun interne proces vormgegeven hebben. Dat moet gladgestreken worden en daar is deze standaard voor.
10. JB: wanneer is eerste versie klaar? Klaas: niet voor half 2012. Dat wordt nader gespecd in nog op te stellen work item voor 2012. NeTEx zal in ieder geval eind 2012 klaar zijn.

e. Activiteiten
   i. Terugblik 2011
      1. Geen opmerkingen
   ii. Werkprogramma 2012
      1. Men kan zich vinden in het werkprogramma; diverse partijen worden graag aangesloten als de work item uitwerking in Q1 begint.
      2. JvO: hoe zit het met de begroting? Klaas: die wordt behandeld in de SC, maar zal hetzelfde bedragen als in voorgaande jaren. Nu zal echter het leeuwendeel worden toegewezen per work item. JvO ziet stukken SC (via SC-lid) graag tegemoet.

3. Volgende vergaderingen
   a. Data volgen na SC 13 december.

4. Rondvraag
   a. John: blijft CAB voorbereidend aan SC? Ja, dat is en blijft het doel. Middels Adviessessies zoals die van heden ochtend willen we dat stroomlijnen en toch het open karakter van de CAB bewaren.

5. Klaas sluit de vergadering om 12.41u.

ACTIE	ACTIEHOUDER(S)
Work item Delta's bijwerken cf discussie en voorleggen aan SC	BISON
Halte standaard fase 1 aan SC voorleggen	BISON
Notulen met beloofde stukken rondsturen	BISON

EERSTVOLGENDE VERGADERINGEN
Volgende vergadering CAB: **ntb,** locatie volgt, Utrecht.
Volgende vergadering SC: **13 december 2011, 9.30 – 11.30u**, locatie volgt, Utrecht.