



CASE

InTraffic maakt **BISON-standaarden** voor iedereen helder

Als er één sector als succesvoorbeeld kan fungeren voor werken met standaarden, dan is het wel het OV. Werken volgens de BISON-standaarden zodat het mogelijk is om data uit te wisselen met andere partners in de OV-keten, is in ons land gemeengoed geworden. Daarmee loopt Nederland ook internationaal voorop. Wat was de rol van de verschillende partijen en hoe hebben ze samengewerkt aan dit succes?

In 2008 wilden de vervoersautoriteiten graag dat alle spelers in het OV data zouden delen. Het doel was om reizigers op een goede en uniforme manier te informeren. De vervoersautoriteiten schakelden Connekt in, een onafhankelijke netwerkorganisatie in mobiliteit en logistiek die als doel heeft om nieuwe ontwikkelingen te helpen versnellen. Tom van Dam, projectmanager bij Connekt, vertelt: “Onze organisatie is gespecialiseerd in het opstarten van samenwerkingsverbanden. We weten hoe we verschillende belangen bij elkaar kunnen brengen en hoe we de governance moeten opzetten. Daarom heeft het ministerie ons destijds gevraagd om de kar te trekken.”

Connekt doet het projectmanagement en schakelt voor de inhoudelijke uitvoering van de projecten partners uit hun netwerk in. InTraffic is één van hen en werd gevraagd om de BISON-standaarden op te stellen. “Het schrijven van standaarden is dusdanig specialistisch en technisch dat wij dat niet zelf kunnen. InTraffic beschikt over de juiste expertise op technisch vlak en over de domeinkennis”, zegt Van Dam.

Henno Willering ondersteunt het project momenteel vanuit InTraffic als informatieanalist annex ‘documentalist’. “In BISON werken provincies, vervoerregio’s, rijksoverheden, infrabeheerders



en vervoerders samen. Het is mijn taak ze samen tot overeenstemming te laten komen over de gegevensuitwisseling. Welke gegevens deel je wel en welke niet? Op welke manier deel je ze? Als die overeenstemming er is, schrijf ik het zo op dat het voor iedereen eenduidig is, ook voor de partijen die niet aan tafel hebben gezeten. Op die manier zorgen we er via de standaarden voor dat alle partijen hun systemen zo aanpassen dat ze allemaal op precies dezelfde manier informatie uitwisselen.”

Politiek en techniek scheiden

Waar vandaag de dag het belang van data delen door steeds meer partijen wordt gezien, was dat twaalf jaar geleden wel anders. Partijen wilden eigenlijk liever niet investeren in iets wat hen geen direct financieel voordeel opleverde. Van Dam: “Daarom kreeg het platform BISON het mandaat van de minister en werden de vastgestelde koppelvlakken verplicht gesteld middels de concessies, waarmee we toch wel enige druk konden uitoefenen.”

In de governance is het zo geregeld dat techniek en politiek gescheiden blijven. “We gaan altijd voor de technisch beste oplossing, ook als dat betekent dat bepaalde partijen meer kosten moeten maken. Als partijen moeite hebben met de businesscase of bepaalde informatie liever niet willen delen, dan wordt dat op een ander niveau binnen het platform besproken. Zo beïnvloeden de businesscase en het verdienmodel niet de technologische innovatie.”

Aansluiten bij Europese standaarden

De laatste jaren wordt het steeds belangrijker om naast de belangen van de Nederlandse stakeholders ook rekening te houden met de Europese standaarden NeTeX en SIRI. Je wilt immers reisinformatie ook internationaal kunnen uitwisselen. Van Dam is er trots op dat bij de ontwikkeling

“Nederland loopt internationaal voorop op het gebied van standaardisering. In Europa gebeurde – zeker twaalf jaar geleden – nog niet zoveel. Er was weliswaar een Europees raamwerk waar wij gebruik van konden maken, maar verder moesten wij het wiel zelf uitvinden.”

Tom van Dam

Projectmanager Smart Mobility bij Connekt

van NeTeX en SIRI volop gebruik is gemaakt van de lessen die zijn geleerd in het BISON-project. “Nederland loopt internationaal voorop op het gebied van standaardisering. In Europa gebeurde – zeker twaalf jaar geleden – nog niet zoveel. Er was weliswaar een Europees raamwerk waar wij gebruik van konden maken, maar verder moesten wij het wiel zelf uitvinden. Dat wiel wordt nu door de Europese standaardontwikkelaars, maar ook door de landen gebruikt om zelf een vliegende start te maken.”

Ondanks dat in Nederland de politieke gevoelheden door het gekozen governance model gescheiden worden van de techniek, is het een uitdaging om partijen zo ver te krijgen dat ze Europese standaarden NeTeX en SIRI gaan omarmen, zegt Willering. “Want partijen moeten behoorlijke investeringen doen om hun systemen aan te passen. Daar hikken ze tegenaan. Ook is er weerstand tegen het feit dat ze soms hun werkwijze moeten aanpassen om te voldoen aan de standaarden. Daarom is het best bijzonder dat in Nederland alle betrokken partijen er zo goed in zijn geslaagd om altijd het grotere belang voor ogen te houden. Op technisch/operationeel niveau hebben



“Je wilt in MaaS niet alleen het OV integreren, maar ook data over deelfietsen, deelauto’s, taxi’s en andere vormen van vervoer. De BISON-standaarden worden al gebruikt bij circa tweederde van de informatie die je nodig hebt om een echte MaaS-dienst te ontwikkelen.”

Tom van Dam

Projectmanager Smart Mobility bij Connekt

we dat soort discussies niet meer. Werken volgens standaarden is gemeengoed geworden, het maakt onderdeel uit van de eisen die worden gesteld aan de concessie.”

Via ieder kanaal uniforme reisinformatie

Door de BISON-standaarden krijgen reizigers via alle kanalen – of het nu de 9292 reisplanner is, de dynamische reisinformatie bij de haltes of apps die gebruikmaken van de via de ‘loketten’ beschikbaar gestelde open data – uniforme reisinformatie te zien. Ook kunnen partijen snel doorontwikkelen op deze standaarden. Dat was in de zomer van 2020 actueel, vertelt Willering. “Door Covid-19 wil je nu graag de bezettingsgraad in het OV kunnen tonen aan reizigers. Een paar partijen hadden al een beginnetje gemaakt met een standaard daarvoor, en dat is heel snel opgeschaald en landelijk getrokken. Er is nu een breed toepasbare standaard waar alle OV-bedrijven gebruik van kunnen maken.

Het mooie is: de standaard moet nog door het formele goedkeuringsproces, maar hij wordt al volop gebruikt. Dat laat zien dat we heel goed in staat zijn snel in te spelen op ontwikkelingen en agile te innoveren.”

Innovatie omarmen

Die innovatiedrift is nodig, zegt Van Dam, omdat nieuwe diensten op het gebied van Mobility-as-a-Service nog vele malen informatie-intensiever zullen zijn. “Je wilt in MaaS niet alleen het OV integreren, maar ook data over deelfietsen, deelauto’s, taxi’s en andere vormen van vervoer. De BISON-standaarden worden al gebruikt bij circa tweederde van de informatie die je nodig hebt om een echte MaaS-dienst te ontwikkelen, dus we staan op dat terrein uitstekend voorgesorteerd.”

Hij zegt wel ‘we’, maar in feite heeft Connekt geen betrokkenheid meer bij BISON. Het beheer van de standaarden is in 2020 overgedragen aan DOVA. Ongetwijfeld zal DOVA die innovatieve houding willen vasthouden. Connekt heeft het onderhoud en beheer van de BISON-standaarden bij DOVA neergelegd omdat die rol veel beter bij hen past dan bij Connekt. Maar dat betekent niet dat alle innovatie eruit is. Zoals Tom en Henno al aangeven zijn er op Europees vlak veel ontwikkelingen. Ook houdt DOVA zich intensief bezig met MaaS. Het belang van werken volgens standaarden zal in de toekomst alleen maar toenemen, simpelweg omdat we steeds meer data met elkaar zullen gaan delen. Wij hebben daar in Nederland een goede voorsprong in genomen.

Meer weten over deze case?



Henno Willering

Informatieanalist bij InTraffic

✉ henno.willering@intraffic.nl

☎ +31(0)6 120 193 48



Tom van Dam

Projectmanager Smart Mobility bij Connekt

✉ tom.vandam@connekt.nl